

Date : 14-7-2021 08:05:15

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : onderzoeken Gijssesterweg

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted]

TAUW gaat binnenkort diverse onderzoeken (o.a. milieukundig bodemonderzoek, verhardingsonderzoek, flora en fauna) uitvoeren.

Kan jij de omgeving informeren?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 18-8-2021 16:29:02

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : memo BO N375

Attachment : Notitie BO N375 26-8-2021.docx;image001.png;

Hierbij de laatste versie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 19-8-2021 08:28:52

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : stukken BO

Attachment : Agenda BO N375 Duurzaam Veilig 26-8-2020.pdf;concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021.pdf;Bijeenkomst 7 juli 2021 werkgroep Berghuizen N375 ingevulde REACTIEFORMULIEREN.pdf;Reactieformulieren werkgroep Gijselte 29 juni 21. [redacted] image001.png;

Hallo [redacted]

Ik heb zojuist de bijgevoegde stukken voor het Poho met Cees Bijl (op 23-8) aangeleverd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Verslag Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam Veilig

Locatie: Teams

Datum: 22 Maart 2021

Tijd: 14.00 – 15.00 uur

Aanwezig: Cees Bijl (gedeputeerde) voorzitter
Hilda Mulder (wethouder)
[redacted] [redacted] (gemeente de Wolden)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)

Afwezig:

Nr.	Omschrijving
1.	Opening Cees Bijl opent de vergadering.
2.	<p>[redacted] [redacted] geeft een kort toelichting op de notitie.</p> <p><i>Tunnel Gijsselterweg</i></p> <p>De huidige fietstunnel heeft geen onderafdichting. De aanwezige keileemlaag sluit het diepere grondwater af. Het oppervlakkige water (o.a. neerslag) wordt door middel van drainage afgevoerd. De nieuwe tunnel komt dieper te liggen. Daardoor wordt de keileem deels en mogelijk plaatselijk geheel verwijderd. De laagdikte van de keileemlaag in het westelijk deel kan niet worden onderzocht door de aanwezige bomen.</p> <p>De kosten van de nieuwe tunnel (€5.1.2b [redacted] excl. btw) liggen ruim boven de raming van 2017 (€ 1.501.008,- excl. btw). De toename van de kosten wordt veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wijzigingen in het ontwerp. Het schetsontwerp uit 2017 hield geen rekening met de NNN en bleek voor Staatsbosbeheer onbespreekbaar. Het nieuwe ontwerp en de nadere detaillering zorgen voor beter beeld van de kosten;• Resultaten uitgevoerd geotechnisch en geohydrologisch onderzoek. De effecten van een bemaling op de omgeving en de onzekerheid met betrekking tot de keileemlaag, hebben consequenties voor de bouwmethode en daarmee de kosten. <p>In overeenstemming met de bestuursovereenkomst is door Sweco een ‘versoberde’ tunnelvariant uitgewerkt. De aanpassingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Doorrijhoogte 2,5 m. Het grootste gedeelte van het verkeer kan gebruik maken van de tunnel. Slechts een deel (hoger landbouwverkeer en vrachtverkeer) zal een andere route moeten kiezen;• Ontwerpsnelheid 30 km/uur. Dit komt tot uitdrukking in de afrondingen aan de boven- en onderzijde van de hellingen;• De passeerhavens welke op het diepste punt in de tunnel waren gesitueerd (kostbaar) worden vervangen door een VRI. <p>De bestaande fietstunnel kan dan worden gesloopt. De nieuwe tunnel is opgedeeld in een gedeelte voor landbouw- en motorvoertuigen en een gescheiden gedeelte voor fietsers. Door deze combinatie ontstaat een compactere oplossing, waardoor de</p>

impact op de NNN wordt beperkt. De kosten van de 'versoberde' variant worden geraamd op € 5.1.2b excl. btw).

Tunnel Berghuizen

De bodemopbouw in Berghuizen is zeer ongunstig. Het grondwater staat hoog en er is geen afsluitende laag (bv keileem) aanwezig. Ten behoeve van de bouw van de tunnel moet de grondwaterstand met ca. 6 m worden verlaagd. Dit brengt grote risico's voor bebouwing, natuur en agrarische functies met zich mee. Door Fugro is een bouwmethode met onderwaterbeton beschouwd. De tijdelijke maatregelen (damwanden, onderwaterbeton en ankers) kosten al ruim € 5.1.2b. De totaal geraamde kosten bedragen € 5.1.2b excl. btw (raming 2017: € 2.376.538,- excl. btw). De toename van de kosten wordt grotendeels veroorzaakt door de ongunstige bodemopbouw en de hoge grondwaterstand. Daarnaast is een beter inzicht verkregen in de uitvoeringmethode en de bijbehorende kosten.

Door Sweco is een 'versoberde' variant uitgewerkt. De doorrijhoogte (2,5 m) en ontwerpsnelheid (30 km/uur) komen overeen met de tunnel in de Gijsselterweg. De fietsers en het overige verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. De tunnel heeft een hellingspercentage van 3,5%. Door de hoogtebeperking en de ontwerpsnelheid ontstaat een compacte tunnel en blijven de percelen en woningen goed ontsloten. De kosten van de 'versoberde variant' zijn geraamd op € 5.1.2b excl. btw.

Hilda Mulder geeft aan dat hetgeen in de notitie 'N375 Duurzaam Veilig; Oversteken Gijsselterweg en Berghuizen' op blz. 9 met betrekking de toename van de kosten niet volledig is. Tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 is ook gesproken over de kosten voor de tijdelijke maatregelen (o.a. wegomleidingen) en opslagpercentages. gaat dit in de notitie aanvullen.

Hilda Mulder geeft aan dat de verbinding tussen Berghuizen en Koekange via de Koekanger Dwarsdijk sociaal maatschappelijk van belang is. Daarnaast wordt de route, na het sluiten van de school in Berghuizen, gebruikt als schoolroute richting Koekange. In 2017 is een rotonde door de werkgroep als één van de mogelijke oplossingen aangedragen.

Opties:

- Binnen het budget (€ 4 miljoen excl. btw) is het mogelijk een rotonde bij Berghuizen, een tunnel in de Gijsselterweg en de ladbouwsluizen te realiseren. Theoretisch is het mogelijk de voorkeursvariant van de werkgroep Gijsselte uit te voeren. De onzekerheid over de afsluitende kleilaag vormt een risico. Aanvullende maatregelen kunnen dan een leiden tot een overschrijding van de kosten.

Hilda Mulder geeft aan dat er een kans bestaat dat het verkeer vanuit Meppel in de toekomst via de nieuwe rotonde bij Berghuizen naar Koekange rijdt en niet via de rotonde bij Weerwille. Dit zou kunnen leiden tot een ongewenste toename van verkeer door Berghuizen en over de Koekanger Dwarsdijk en de Boverhofsweg. Hilda Mulder wil dat de effecten van de rotonde bij Berghuizen

	<p>op de verkeersafwikkeling worden onderzocht. Er zijn volgens Hilda Mulder ook plannen voor het saneren van de NABO in de Emsweg. Bij het onderzoek naar de effecten van de rotonde dient dit te worden betrokken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhoging van het budget. Voor de realisatie van de beide ‘versoberde’ tunnels is een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw benodigd. De realisatie van beide voorkeursvarianten van de werkgroepen vraagt om een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw en is daarmee niet realistisch; • De aanleg van een fietsbrug bij Berghuizen in combinatie met een landbouwsluiting lijkt geen optimale optie. Voor de fietsbrug zijn aan weerszijden hellingen nodig met een lengte van circa 180 m. Daarvoor moeten gronden worden aangekocht. Fietsers moet circa 360 m omrijden en een hoogte van circa 6 m overbruggen (helling 3 tot 3,5%), voordat ze de N375 kunnen passeren. Fietsers zullen dit in de praktijk niet doen en bij de landbouwsluiting oversteken. Ook heeft de fietsbrug een fors talud tot gevolg. Dit lijkt niet te passen in de omgeving.
<p>3.</p>	<p>Afspraken</p> <p>Er zijn tijdens het bestuurlijk overleg geen besluiten genomen. De bestuurders hebben kennis genomen van de notitie waarin de verschillende opties en bandbreedtes (kosten) voor zowel de maatregelen bij de Gijsselterweg, als bij Berghuizen zijn opgenomen.</p> <p>De projectgroep brengt op korte termijn de consequenties van de rotonde bij Berghuizen in beeld en bespreekt de diverse opties met de werkgroep. De projectgroep koppelt de bevindingen aan de bestuurders terug. Hilda Mulder informeert de bevindingen aan de gemeenteraad.</p> <p>Tijdens het participatieproces is gebleken dat de verbinding bij Berghuizen van sociaal maatschappelijk belang is. De N375 doorsnijdt het dorp en vormt een barrière. Uit het onderzoek is gebleken dat een tunnel door de ongunstige omstandigheden (bodempopbouw en grondwaterstand) leidt tot zeer hoge kosten. Door de aanleg van een rotonde ontstaat een veilige verbinding voor alle verkeer. Fietsers kunnen op een veilige wijze bij de rotonde oversteken. De provincie is in beginsel geen voorstander van extra rotondes. Cees Bijl geeft aan, rekening houdende met het sociaal maatschappelijke belang van de verbinding en het feit dat andere opties te kostbaar zijn gebleken, zich binnen de provincie hard te willen maken voor de aanleg van de rotonde bij Berghuizen.</p> <p>Verder bevestigt Cees de eerdere toezegging om bereid te zijn tot een extra bijdrage van 50%, tot een maximum van € 5.1.2b - excl. btw, indien de kosten boven het taakstellende budget uit komen.</p>
<p>4.</p>	<p>Sluiting</p>

Actielijst: 22 maart 2021

1.	Aanpassen tekst onderaan blz. 9 notitie	[REDACTED]	
2.	Uitvoeren onderzoek naar effecten rotonde Berghuizen	[REDACTED] & [REDACTED]	
3.	Plannen overleg met werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
4.	Terugkoppelen resultaten onderzoek en gesprek werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
5.	Overleg werkgroep Gijsselte	[REDACTED] [REDACTED]	

CONCEPT

Bijeenkomst werkgroep Berghuizen 07 juli 2021 REACTIEFORMULIEREN

Naam	Mailadres	reactie informatie panelen	Reactie vervolg maatregelen	Opmerkingen	Voorkeursvariant	Alternatief verlaagde tunnel	Landbouwsluit	Rotonde
			Niet acceptabel	Advies: vasthouden aan t oorspronkelijke plan (tunnel) Niet 3 jaar geld/werk weggooiën - werkgroep opzetten om financiële uitdagingen op te lossen.	ja	nee	nee	nee
		Ja		geen voorstander rotonde. Volledig inzet met tunnel, jammer dat dit door financiële middelen niet gerealiseerd kan worden. Toch op zoek gaan naar extra financiële middelen.	ja	nee	nee	nee
			geen goed alternatief. Wordt ook niet gesteund door de omgeving. Vele nadelen. Lawaai toegangswegen worden drukker. Goedkoop alternatief. Probleem wordt verschoven. Graag zoeken naar extra geld voor een tunnel. Met een rotonde krijgt de gemeente de jaren erna de problemen.		ja	nee	nee	nee
		ja ik ben bijgepraat door een van de commissieleden	Eenzijdige tunnel met verhoogd fietsgedeelte. Een rotonde is geen goede oplossing. De extra kosten die de provincie nu moet maken om plan eenzijdige tunnel realiseren staat niet in verhouding met het project. Gemaakte plannen-afspraken uitvoeren ondanks overschrijding begroting. Zie formulier	Vanaf het begin hebben we alle opties besproken. Afsluiten, landbouwsluit, fietstunnel, rotonde, eenzijdige tunnel en tweezijdige tunnel. In die vier jaar dat dit nu loopt, zijn we na onderzoeken en inventarisatie en vele gesprekken tot de conclusie gekomen dat een éénzijdige tunnel met verhoogd fietsgedeelte de beste oplossing is gezien de omstandigheden. De commissie vindt het belangrijk dat de bereikbaarheid van de regio blijft zoals die nu is. De enige oplossing om dat te realiseren is het aanbrengen van een eenzijdige tunnel met verhoogd fietsgedeelte. De commissie en achterban is blij met deze oplossing, die zelfs voor de omwonenden een acceptabele oplossing is. Iedereen was tevreden met deze oplossing. Het verbaast mij dan ook dat de provincie nu terug komt op haar schreden en weer een rotonde voorstelt. Dit is geen goede oplossing, het is misschien voordeliger voor de provincie, maar dat is dan ook het enige voordeel voor diezelfde provincie, want ze legt daarmee veel extra kosten neer bij de gemeente doordat de verkeersdruk een stuk omhoog gaat in Berghuizen en over de Koekangerdwardsdijk. En deze wegen zijn totaal niet geschikt voor meer verkeersdruk. Deze wegen zouden aangepast moeten worden omdat er meer verkeer over komt met een rotonde. EN DAT IS EEN ZEER ONGEWENSTE SITUATIE. Dit hebben we meerdere keren besproken en we waren het erover eens dan dit niet goed is. De extra kosten die de provincie nu moet maken om het plan van de eenzijdige tunnel te kunnen realiseren staan niet in verhouding met het project. Dit gaat over de komende misschien wel 50 jaar of meer. En ik geloof niet dat daar geen geld voor is, want als je het nieuws volgt, dan overschrijden overheidsprojecten vaak vele tientallen miljoenen de begroting, daarmee is dit geen argument om de plannen te wijzigen. U kunt nu niet na al dat vergaderen en overleggen en onderzoeken en informatie verzamelen bij de omwonenden de hakken in de wal trekken en de plannen wijzigen. De extra kosten voor de passerhaven op het diepste gedeelte kunt u wel besparen door met stoplichten te werken zodra iemand de tunnel inrijdt. Ik wil u dan ook oproepen om de gemaakte plannen/afspraken uit te voeren, ook al overschrijden we de begroting hier mee.	ja	nee	nee	nee
		ja	Geen rotonde. Extra maatregelen nodig om geluidsoverlast tegen te gaan. Alleen tunnel als dit moet.	Ongeschikt, ongewenst, geluidsoverlast, fijnstof etc. Extra maatregelen nodig om geluidsoverlast tegen te gaan. t.a.v. beglazing, geluidswal, extra lamplicht etc. Te ingrijpend in landschap. Rotonde veroorzaakt veel te veel verkeer over Berghuizen en de Koekangerdwardsdijk wat tot gevaarlijke situaties leidt. Geen Rotonde !! Alleen tunnel als dat moet. Het is voor mij onbegrijpelijk dat vrachtverkeer over de N375 gratis zou mogen rijden en er op de A28 tol betaald moet gaan worden. Voor vrachtverkeer is nou toch juist een A- weg geschikt!! en niet een provinciale weg. Dat zou nou juist tot meer ongelukken op de N- weg kunnen leiden. Daar dan ook maar de snelheid terugbrengen tot 60 km. uur? Of hoe dan? Maar beter is te voorkomen dat vrachtverkeer straks om financiële redenen voor N-wegen gaat kiezen, wat heel veel overlast, luchtvervuiling en geluidsoverlast voor de directe omgeving betekent. Als dit het gevolg is van beleid, dan is dat heel erg slecht en kortzichtig beleid en moet dat beleid anders, niet de N375.	ja	nee	nee	nee
		Duidelijk	Als lid van de werkgroep vind ik het belangrijk om de buurt te vertegenwoordigen en is mijn persoonlijke mening daaraan ondergeschikt. De buurt betreft niet alleen Berghuizen maar ook de rest van de omgeving. Als buurt hebben we de neuzen dezelfde kant opstaan en willen we een tunnel en geen rotonde.		ja	nee	nee	nee
		Duidelijk	Een niet aanvaardbaar alternatief, hierdoor is de kans groot dat de verkeersdruk alleen maar toe zal nemen in Berghuizen. Voor fietsers en wandelaars zal het nog geen veilige oversteek worden.		ja	nee	nee	nee

aantal ja

7 0 0 0

Bijeenkomst werkgroep Gijssele 29 juni 2021 REACTIEFORMULIEREN

Naam	Mailadres	reactie informatie panelen	Reactie vervolg maatregelen	Opmerkingen	Voorkeursvariant	Alternatief verlaagde tunnel	Landbouwsluit	Rotonde
		Voorkeursvariant is en blijft de voorkeursvariant. Verminderen van doorrijhoogte is m.i. onacceptabel i.v.m. toename zwaarverkeer op Postweg. Slopen fietstunnel kan een optie zijn. Landbouwsluit is toch Goedkoper.	Eerst maar afwachten wat college en raad gaan beslissen alvorens nog meer onderzoeken in te zetten		ja	nee	ja	nee
		Veelal bekend, duidelijk welke variant voor iedereen het meest. (op paneel voorkeursvariant genoemd)	Eigenlijk van te voren al duidelijk dat 1,5 miljoen te weinig geld was. Alternatief (van 2 miljoen lagere doorgang) is een duidelijk minder alternatief, zeker voor landbouwverkeer.	Opties (vanuit DB Rune) voor toekomst: 1. Wachten tot genoeg geld bij elkaar (3 miljoen) om beste optie wel uit te voeren. 2. Toch terug naar de rotonde qua kosten + veiligheid voldoet 't aan eisen. 3. niets doen, dit kruispunt komt niet voor in het lijstje van gevaarlijke punten en weinig ongelukken. 4. Alternatief van 2 miljoen. Kortom, als we ze op een rijtje zetten: 1. wachten tot genoeg geld- als je het doet dan goed doen. 2. ook voorkeur dorp. 3 wordt door provincie niet geaccepteerd. 4 niet aan beginnen.	ja	nee	ja	ja
		geen opmerkingen	De tunnel is al een zwaar bevochten compromis binnen de werkgroep. Als je de tunnel minder diep maakt zal het hoge zware (vooral vracht- en landbouwverkeer) de Postweg gaan kiezen. Dat lijkt me onwenselijk. Dat de kosten hoger zijn dan aanvankelijk gedacht is, gezien de kostenstijgen bouw geen wonder. Beter nu goed dan half!		ja	nee	nee	ja
		Heldere informatie. Probleem heelemlaag hadden we al voorzien, evenals de fors hogere kosten (waarbij onderhoud dan nog niet is meegenomen) Alternatieve variant geeft extra kosten in afbraak goed functionerende fietstunnel. Hoe zit het met de stikstofopgave v.s. bouw?	Advies: terug naar het doel: veilig maken N375. Experimenteer met een tijdelijke landbouwsluit en bestemmingsverkeer via de postweg (de nieuwe oplossing bij Fluitenberg wordt aantrekkelijker voor woon-werk verkeer via de N375-A28 via de A28) en evalueer dit na 6 mnd. Breng de kosten van nieuwe variant in kaart.				ja	
			Een zeer uitgebreid en tijdrovend proces heeft de werkgroep op gewogen redenen gekozen voor de voorkeursvariant! - een variant waarbinnen de tunnel een verlaagde doorrijhoogte heeft is niet acceptabel. Effectief alleen bruikbaar voor personenauto's. En niet in lijn met afspraken dat alle verkeer daar gebruik van kan maken. Gevolg van de verlaagde doorrijhoogte is een sterke toename en onacceptabele van zwaar (landbouw-) verkeer. Daar is de postweg ongeschikt voor en gaat in tegen de afspraken. Landbouwverkeer wordt geconfronteerd in de variant met onacceptabele inrijtijden.	O oplossingen om kosten te beperken: tunnel combineren met fietstunnel. Parkeerhavens vervangen door verkeerslichten en uiteraard: rotonde was eerste keuze werkgroep en is veel goedkoper	ja	nee	nee	ja
		Naar mijn idee blijft de voorkeursvariant leidend. Het alternatief met een lagere doorrijhoogte is voor ons als agrariers totaal niet toelaatbaar, doordat dit de toegang sluit voor landbouwverkeer. En daarbij ook vrachtverkeer! Dit alles is kostenverhogend voor ons!	Als vervolg zou de rotonde nog de allerbeste optie zijn. Als er ook gekeken wordt naar kosten.		ja	nee		ja
		Reactie op panelen. Alles overwegende: 1e voorstel waar de commissie het overeens was, is handhaven en niks aanpassen, we zijn een plattelands gemeente met veel boeren en loonwerkers, grasdrogerij.	Gezien de kosten en alle voorkeuren van de werkgroep. Rotonde heroverwegen.		ja	nee	nee	ja
		Zoals besproken en info is dit duidelijk	Alternatief is wat mij betreft niet bespreekbaar		ja	nee	nee	nee
		voldoende duidelijk	Geen voorstander van een tunnel. Verlaagde tunnel slecht plan (bereikbaarheid goed) Bij voorkeur rotonde. Alternatief aanpassen oversteek op andere plekken kan ook een landbouwsluit. Zie tekening op papier.		ne	nee		ja
		Ik begrijp de panelen, hogere kosten niet mis. enige oplossing voorkeursvariant.	Voorkeursvariant is na lang wikken en wegen tot stand gekomen het is zonde om proces opnieuw op te starten. Tijdens besprekingen van de werkgroep is veel besproken. Uiteindelijk Conclusie: laatste en enige oplossing voorkeursvariant. De extra aangedragen variant is onbespreekbaar! Reden: schade aan routenet landbouwverkeer. Te laag, onbruikbaar. Vervolg: uitwerken voorkeursvariant en in de markt zetten. Als niets meer lukt : rotonde bouwen (lagere kosten) en de gehele N375 geschikt maken voor landbouwverkeer.		ja	nee		ja
aantal ja					8	0	3	7

Bestuurlijk overleg 26 augustus project Duurzaam Veilig inrichten N375

1. INLEIDING

Door de gelijkvloerse oversteken te saneren wordt de gebiedsontsluitingsweg N375 Duurzaam Veilig gemaakt. Het volledig afsluiten van de huidige verbindingen bij Gijsselte en Berghuizen wordt door de omgeving vanwege de leefbaarheid niet acceptabel geacht. De gemeente draagt daarom via een bijdrage van de alternatieve oplossingen voor het opheffen bij in de projectkosten. Om voldoende draagvlak in de omgeving te verkrijgen voor de maatregelen zijn sinds 2017 aanwonenden, bedrijven en de vertegenwoordigers van de Belangenverenigingen via twee werkgroepen betrokken bij de keuzes en de uitwerking. Beide werkgroepen hebben in 2019 als voorkeursvariant een enkelzijdige tunnel aangegeven.

Om de bouwmethode te bepalen is door bureau Fugro onderzoek uitgevoerd naar de bodemopbouw en waterhuishouding. Uit het onderzoek blijkt dat de omstandigheden bij zowel Gijsselte als Berghuizen zeer complex zijn. Om schade aan de omgeving te beperken, dienen tijdens de bouw ingrijpende voorzieningen te worden getroffen. Op basis van de door Fugro geadviseerde uitvoeringswijze hebben provinciale kostendeskundigen een inschatting gemaakt van de uitvoeringskosten. Zoals tijdens de raadsavond aan de gemeenteraad is gemeld overschrijden de kosten het beschikbaar gestelde budget van € 4 miljoen. Gezien de complexe situatie is advies- en ingenieursbureau Sweco gevraagd een second opinion uit te voeren. Daarbij zijn het uitgevoerde onderzoek, de voorgestelde bouwmethoden en de kostenraming beoordeeld. Sweco geeft aan dat om de twee tunnels te kunnen realiseren rekening moet worden gehouden met een budget van €5.1.2b .

2. BERGHUIZEN

In opdracht van de provincie is in 2017 onder begeleiding van Royal Haskoning DHV met de werkgroep 'Berghuizen' gewerkt aan de alternatieve maatregelen voor de oversteek in de weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk. De werkgroep is van mening dat het behoud van de verbinding voor al het verkeer een breed gedragen oplossing binnen de omgeving is omdat:

- de verbinding belangrijk is voor sociale samenhang tussen Berghuizen-Ruinerwold-Koekange, met name de relatie tussen Berghuizen en Koekange is erg sterk;
- het afsluiten van de verbinding leidt tot een isolatie en doorsnijding van de kern Berghuizen en gaat de sociale samenhang verloren;
- door het afsluiten van de oversteek de hoeveelheid verkeer toeneemt (auto en landbouw) op de Weidenweg/Weerwilleweg en door Koekange/Weerwille. De huidige inrichting van deze wegen is daarvoor zeer ongeschikt, auto en landbouwverkeer moeten dan veelvuldig gebruik maken van de berm. Door medegebruik van het fietsverkeer neemt de kans op verkeersonveilige situaties toe;
- het afsluiten van de verbinding tussen Berghuizen en Koekange leidt daarmee juist tot ontstaan van nieuwe knelpunten.

Tijdens het proces zijn de volgende maatregelen in beeld gebracht:

1. Eenzijdige tunnel voor alle verkeer met uitwijkhavens door verlaging van de Koekanger Dwarsdijk/Berghuizen;
2. Fietstunnel;
3. Ronde;
4. Ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer door verlaging van de N375;
5. Ongelijkvloerse kruising door verhoging N375 in combinatie met verlaging van de Koekanger Dwarsdijk/Berghuizen;
6. Landbouwsluiting;
7. Volledige afsluiting.

De maatregelen zijn door de werkgroep besproken en aangegeven is dat volledige afsluiting niet aan de orde kan zijn. Door de werkgroep is aangegeven dat de maatregel geschikt dient te zijn voor alle verkeer. De fietstunnel en de landbouwsluit komen hierdoor te vervallen. De werkgroep heeft aangegeven geen voorstander van een verhoogde aanleg van de N375 te zijn. Dit i.v.m. de ruimtelijke inpassing, de ontsluiting van de percelen en de toename van verkeersgeluid. De werkgroep heeft aangegeven voorstander te zijn van een verlaagde aanleg van de N375. De provincie heeft tijdens het participatieproces in 2017 aangegeven geen voorstander te zijn van een rotonde.

De Bestuurders hebben op basis van de van onderstaande informatie besloten te kiezen voor een eenzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen door verlaging van de Koekanger Dwarsdijk/Berghuizen:

- presentatie uitkomsten omgevingsproces (RHDHV, 2017);
- notitie werkgroep Berghuizen;
- reacties inwoners Berghuizen.

Tussen september 2019 en begin juli 2020 is met de werkgroep is gewerkt aan een beter inpasbaar ontwerp, waarbij de fietsers op een hoger gelegen (en daardoor afgescheiden) deel in de tunnel rijden. Daardoor wordt de tunnel korter en blijven de woningen en percelen bereikbaar.

Het unanieme eindadvies van de werkgroep binnen de kaders van de bestuursovereenkomst, is om variant 2; een enkelzijdige tunnel voor landbouw- en motor verkeer met een hellingspercentage van max. 6% gecombineerd met een verhoogd fietspad met een hellingpercentage van max. 3,5% nader uit te werken en aan te leggen. Nadeel van deze oplossing is dat de wachtplaatsen, door het verhoogde afgescheiden fietspad aan één zijde worden gesitueerd. Dit is voor de verkeersveiligheid niet optimaal.

Ten behoeve van de verdere planuitwerking zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat de bodemopbouw en de waterhuishouding zeer ongunstig zijn, waardoor maatregelen ter voorkoming van schade aan bebouwing, gewassen en natuur, noodzakelijk zijn om het werk te kunnen uitvoeren. De maatregelen hebben een groot effect op de kosten, het risico op nadelige effecten op de omgeving is bovendien niet volledig uit te sluiten. De geraamde kosten van de tunnel worden hierdoor verhoogd tot circa € **5.1.2b** exclusief btw (raming 2017: € 2,35 miljoen exclusief btw).

Door advies- en ingenieursbureau Sweco is een versoberde tunnelvariant uitgewerkt. Daarbij wordt de doorrijhoogte beperkt (circa 2,6 m), komen de passeerhavens te vervallen, wordt de snelheid in de tunnel beperkt (30 km/uur) en komen de fietsers op de rijbaan. De kosten van deze versoberde variant bedragen circa € **5.1.2b** exclusief btw.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 22 maart 2021 is de problematiek geschetst en voorgesteld de mogelijkheden van een rotonde nader te onderzoeken. In april zijn door Goudappel de verkeerskundige effecten van een rotonde beschouwd. Goudappel komt tot de conclusie dat de verkeerskundige effecten van een rotonde in plaats van een tunnel beperkt zijn. Er zal een verschuiving optreden van verkeer van de Weerwilleweg/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk, wat beperkte effecten heeft, welke met snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gemitigeerd.

Op 7 juli j.l. zijn de resultaten van het uitgevoerde geotechnisch- en hydrologisch onderzoek, de second-opinion en het onderzoek van Goudappel besproken met de werkgroep. Na afloop hebben de deelnemers een reactieformulier ingevuld. Uit dit formulier blijkt het volgende:

Advies maatregel	Voor
voorkeursvariant	7
Lagere tunnel	0
Landbouwsluit	0
Rotonde	0

De werkgroep heeft aangegeven geen rotonde te willen en vast te houden aan de voorkeursvariant.

	Voorkeursvariant (eenzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen)	Versoberde variant	Fietstunnel	Afsluiten (landbouwsluit)	Rotonde
Functionaliteit	Eenzijdig Regulering: passeerhavens	Tweezijdig	Alleen voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer moet via Weerwille omrijden	Oversteek voor landbouwverkeer	Vormt een extra ontsluiting voor de omgeving op de N375
Doorrijhoogte	4,6 m Gemotoriseerd verkeer 2,6 m Fietsers	3,1 m	2,6 m	Onbeperkt	Onbeperkt
Fietsers	Fietsers op gescheiden gedeelte in de tunnel. Hellingspercentage: 3%	In nieuwe tunnel op de rijbaan met overige verkeer. Hellingspercentage: 3,5%	Door de tunnel	Via de oversteek	Via oversteken bij de rotonde
Sociale veiligheid	Minder doordat fietser door de tunnel rijdt.	Minder doordat fietser door de tunnel rijdt.		Minder verkeer. Dus neemt af.	Goed
Verkeersveiligheid	Snelheid remmende maatregelen Passeerhavens aan één zijde, daardoor beperkt zicht vanuit de passeerhavens	Ontwerpsnelheid 30 km/uur Voldoende zicht door de tunnel	Meer verkeer via de Boverhofsweg-Weerwille en Buitenhuizerweg en langs bebouwing Berghuizen en Weerwille.	Geen veilige oversteek voor fietsers. Meer verkeer via de Boverhofsweg-Weerwille en Buitenhuizerweg en langs bebouwing Berghuizen en Weerwille.	Rotonde is veilige optie in de N375, maar zorgt mogelijk wel voor een toename van het verkeer op o.a. de Koekanger Dwarsdijk-Berghuizen. Oversteek bij rotondes voor fietsers aandachtspunt.
Impact op omgeving	Er moeten bestaande bomen worden gekapt. Marginale impact op NNN	Er moeten bestaande bomen worden gekapt. Marginale impact op NNN	Dorp wordt al doorsneden door N375. Opheffen verbinding voor gemotoriseerd verkeer is zeer slecht voor sociaal-maatschappelijke structuur	Dorp wordt al doorsneden door N375. Opheffen verbinding voor gemotoriseerd verkeer is zeer slecht voor sociaal-maatschappelijke structuur	Ruimtelijke inpassing (Berghuizen 40) Toename verkeer op de Koekanger-Dwarsdijk-Berghuizen??
Beperking	Geen.	Groter en zwaarder verkeer moet via de rotonde Weerwille rijden	Fietstunnel is niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Negatief effect op sociaal-maatschappelijke structuur	Landbouwsluit is niet toegankelijk voor auto's. Voor fietsers blijft situatie ongewijzigd. Negatief effect op sociaal-maatschappelijke structuur	Beperking voor doorstroming op N375 en meer afremmen en optrekken verkeer (toename brandstofverbruik, emissies en geluid)
Kosten Excl. btw	€ 5.1.2b	€ 5.1.2b	€ 5.1.2b excl. (berm)maatregelen onderliggend wegennet	Ca. € 5.1.2b excl. (berm)maatregelen onderliggend wegennet	Ca. € 5.1.2b,- excl. aanpassingen aan overige infra

Naast boven vermelde varianten zijn tevens de volgende opties globaal onderzocht:

1. fietsbrug. Voor de fietsbrug is vanwege de doorrijhoogte op de N375 en het maximaal acceptabele hellingspercentage een enorme hellingslengte nodig (circa 200 m aan weerszijden). Dit heeft een enorme impact op de omgeving en maakt de verbinding verre van optimaal. Als ter plaatse van de huidige oversteek een landbouwsluit wordt aangelegd, zullen fietsers er voor kiezen hier over te steken;
2. verhoogde aanleg N375. Een verhoogde aanleg van de N375 heeft een enorme ruimtelijke impact en zal leiden tot extra geluidsoverlast. Een globale raming van de kosten levert per saldo geen substantieel financieel voordeel op t.o.v. de voorkeursvariant;
3. verlagen N375. De ongunstige bodemopbouw maken deze, door de werkgroep in 2017 gewenste oplossing, financieel onhaalbaar. De kosten van deze variant liggen nog hoger dan de beschouwde voorkeursvariant.

3. GIJSSELTE

Het participatieproces bij Gijsselte is in 2017 door Royal Haskoning DHV gestart. Na discussie in de werkgroep is begin 2018 afscheid genomen van de procesbegeleider van Royal Haskoning DHV. De werkgroep is aangevuld met leden vanuit de omgeving en een onafhankelijk voorzitter [REDACTED] is ingeschakeld. In het voorjaar van 2018 heeft [REDACTED] de standpunten van de werkgroep in een rapportage verwoord. Deze rapportage heeft mede de basis gevormd voor het bestuurlijk overleg van 11 juli 2018 en de bestuursovereenkomst. Vanaf september 2019 is [REDACTED] ingeschakeld als procesbegeleider voor de uitwerking van de in de bestuursovereenkomst benoemde maatregel. In juli 2020 heeft de werkgroep Gijsselte geconcludeerd dat haar voorkeur uitgaat naar variant 6 (enkelzijdige tunnel) mits bij de nadere uitwerking rekening wordt gehouden met, de door de werkgroep, benoemde aandachts-/verbeterpunten.

De door verschillende leden van de werkgroep zijn de volgende aandachts-/verbeterpunten aangegeven:

- sociale veiligheid;
- rekening houden met de veiligheid van de fietsers door bijvoorbeeld plateau's aan te brengen en de fietsers in de voorrang te brengen;
- aansluiting Postweg Zuid op de Gijsselterweg. Aansluiting (T-aansluiting) zo ruim mogelijk ontwerpen. Eventueel met grasbetonstenen overrijdbaar maken;
- tijdens het ontwerpproces vertegenwoordigers van de gebruikers (landbouwers, loonbedrijf) en omwonenden betrekken;
- mogelijkheden voor snelheidsbeperking op de Postweg-Zuid en de Gijsselterweg meenemen;
- aansluiting Gijsselterweg met de Postweg Noord optimaliseren;
- doorzicht in de bocht in de Gijsselterweg ten noorden van de tunnel optimaliseren (lage taluds en het verwijderen van beplanting);
- zo weinig mogelijk de natuur belasten en impact op de waterhuishouding beperken.

De aandachtspunten zijn in overleg met de werkgroep verwerkt in een schetsontwerp. Naast de aandachtspunten is rekening gehouden met het standpunt van Staatsbosbeheer ten aanzien van de aantasting van het Suikerveen. Het ontwerp is door de werkgroep positief beoordeeld, waarna ingenieursbureau Fugro in juni 2020 is gestart met onderzoeken naar de bodemgesteldheid en waterhuishouding. De onderzoeken zijn eind 2020 afgerond. Bij Gijsselte bleek de dikte en aanwezigheid van een keileemleemlaag een kritische factor te zijn.

Mede door de aanvullingen in het ontwerp, de schuine kruising van de tunnel t.o.v. de N375 blijken ook bij Gijsselte de kosten van de tunnel hoger te worden dan waarop vooraf op werd gerekend (€ **5.1** **5.1.2b** exclusief btw in plaats van € 1,5 miljoen). Nagegaan is of door aanpassing van het ontwerp op de kosten van de tunnel kan worden bezuinigd. Dit blijkt mogelijk door uit te gaan van een tunnel met een hoogtebeperking (niet geschikt voor alle landbouwverkeer en vrachtverkeer). De tunnel met hoogtebeperking blijkt ca. **5.1.2b** euro te gaan kosten. Ten behoeve van de bouw van deze tunnel wordt de bestaande fietstunnel gesloopt. In de nieuwe tunnel is een gescheiden gedeelte voor de fietsers voorzien.

Op 30 juni zijn de uitkomsten van de onderzoeken besproken met de werkgroep Gijsselte. Na afloop van de bijeenkomst hebben de leden een reactieformulier ingevuld. In dit formulier is gevraagd vanuit de uitkomsten van de onderzoeken advies te geven over de aanpak van de oversteek.

Advies maatregel	Voor
voorkeursvariant	7
Verlaagde tunnel	0
landbouwsluit	3
rotonde	7

4. SAMENVATTEND

Uit nader onderzoek van ingenieursbureau Fugro blijkt dat door de bodemopbouw en waterhuishouding de omstandigheden bij zowel Gijsselte als Berghuizen complex zijn. Om schade aan de omgeving te beperken, dienen tijdens de bouw van de tunnels ingrijpende voorzieningen te worden getroffen. De raming uit 2018 is gebaseerd op ervaringsgegevens van de tunnels onder de N48 (vergelijkbare eenzijdige tunnels). Op dat moment was er nog geen inzicht in de bodemopbouw. Daarnaast is het ontwerp van de tunnels op basis van het overleg met de werkgroepen aangepast. Op basis van de door Fugro geadviseerde uitvoeringswijze hebben provinciale kostendeskundigen een inschatting gemaakt van de uitvoeringskosten. De kosten overschrijden het beschikbaar gestelde budget van € 4 miljoen ruimschoots. Gezien de complexe situatie is advies- en ingenieursbureau Sweco gevraagd een second opinion uit te voeren. Daarbij zijn het uitgevoerde onderzoek, de voorgestelde bouwmethoden en de kostenraming beoordeeld. Sweco geeft aan dat om de twee tunnels te kunnen realiseren rekening moet worden gehouden met een budget van circa € 5.1.2b exclusief btw.

Bij werkgroep Berghuizen ontbreekt draagvlak voor een alternatieve oplossing (rotonde). Bij Gijsselte is een groot deel van de werkgroep voor de aanleg van een rotonde. Dit bleek ook al tijdens het participatieproces in 2017-2018 en een ingezonden brief met enquête. Enkele direct aanwonenden zijn echter geen voorstander van een rotonde en zien liever een landbouwsluit. Voor de voorkeursvariant (eenzijdige tunnel, zonder hoogtebeperking) is nog altijd voldoende draagvlak. De aanleg van een rotonde, waarbij alle wegen op de rotonde direct of indirect kunnen worden aangesloten is zeer complex. Dit mede door de aanwezigheid van de fietstunnel en het feit dat Staatsbosbeheer heeft aangegeven niet akkoord te zullen gaan met ingrepen in de natuur rondom het Suikerveen

5. ADVIES

In de bestuursovereenkomst is bepaald dat het projectbudget taakstellend is. Overschrijvingen moeten via versoberingen worden opgevangen. Gebleken is dat de voorkeursvarianten niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd. Ook de versoberde varianten overschrijden dit taakstellende budget ruimschoots.

De vraag is of het bedrag van € 5.1.2b om de N375 Duurzaam Veilig in te richten maatschappelijk acceptabel is gelet op de meerwaarde voor de bereikbaarheid in het gebied.

De mogelijkheden van een rotonde bij Berghuizen zijn verkend en de optie is aan de werkgroep voorgelegd. Er is in de werkgroep geen draagvlak voor een rotonde.

In onderstaande tabel zijn de diverse opties voor zowel Berghuizen als Gijssele weergegeven. De opties welke het budget ruimschoots overschrijden zijn in rood aangegeven. Tijdens het bestuurlijk overleg van 30 september 2020 is gesproken over het verhogen van het budget tot €5.1.2b exclusief btw. In geel zijn de opties binnen dit verhoogde taakstellende budget weergegeven. In groen zijn de opties binnen het taakstellend budget (€5.1.2b) weergegeven. Deze opties zullen niet op (veel) draagvlak van de werkgroepen kunnen rekenen. Zij verwijzen naar het proces waarin de keuze voor de moeizaam gekozen voorkeursoplossing tot stand zijn gekomen.

Bij Berghuizen is momenteel geen sprake van een veilige overstek voor fietsers. Dit mede vanwege de hoge snelheden op de N375. De aanleg van een landbouwsluis is vanuit de verkeersveiligheid voor de fietsers geen verbetering. De aanleg van een fietstunnel of een overstek nabij een rotonde (lagere snelheid) kan hierin wel degelijk een verbetering opleveren. De aanleg van een tunnel (versoerd of voorkeursvariant) lijkt in Berghuizen financieel niet haalbaar. Mogelijk dat voor de aanleg van een fietstunnel in de volgende tranche van de Regeling Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mogelijkheden liggen. Naar verwachting zal er ten aanzien van deze regeling op zijn vroegst medio 2022 meer duidelijkheid zijn.

Wellicht dat met een bijdrage uit deze Regeling een fietstunnel bij Berghuizen, in combinatie met een versoerde tunnel in de Gijsseleweg tot de mogelijkheden behoren.

	BERGHUIZEN				
GIJSELTERWEG	Landbouwsluis	Rotonde	Fietstunnel	Versoerde tunnel	Voorkeursvariant
Landbouwsluis	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b
Rotonde	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b
Versoerde tunnel	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b
Voorkeursvariant	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b	€5.1.2b

Date : 25-8-2021 15:06:52

From : "

To : " [redacted] drenthe.nl, "Eddy Diekema" [redacted] drenthe.nl, " [redacted] drenthe.nl

Cc : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl,

" [redacted] drenthe.nl

Subject : Ongeval N375

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted] en [redacted]

Ik las zojuist onderstaand bericht. Ik kan mij voorstellen dat er vragen komen over de stand van zaken van het project 'N375 Duurzaam veilig'. In de bestuursovereenkomst wordt gesproken over een landbouwsluis, welke door munitietransporten kan worden gepasseerd. Dit bleek echter ingewikkelder dan in eerste instantie gedacht. Defensie huurt veelal particuliere vervoerders in. Dat kunnen caddy's zijn en gorte vrachtwagens zijn. Caddy's en de meeste vrachtwagens kunnen een landbouwsluis niet passeren. Wij hebben in 2020 samen met Defensie een oplossing gevonden. Wij leggen een 'busluis' aan. Deze is door een personenauto (dus ook caddy) niet te passeren. Defensie heeft aan IL&T toetsing gevraagd munitie met caddy's via de zuidkant aan te voeren. Deze route loopt door de bebouwde kom van Pesse. De hoeveelheid munitie in een caddy is echter gering en daardoor is deze route toegestaan. De vrachtwagens kunnen de 'busluis' wel passeren. Dit is ter plaatse bij de busluis in de Domeinweg Assen vastgesteld door vertegenwoordigers van Defensie. Wij hebben het ontwerp van de sluis in de Domeinweg van de gemeente Assen ontvangen en voor de situatie in de Defensieweg aangepast.

Dit voorjaar hebben wij het Verkeersbesluit gepubliceerd. Daartegen is een zienswijze ingediend. Wij zijn met de indiener in overleg getreden en hebben nadere uitleg gegeven. De zienswijze is vervolgens ingetrokken en het besluit definitief genomen. In juni hebben wij aannemers gevraagd een aanbidding te maken voor de aanleg van de sluis in de Defensieweg (en de landbouwsluizen in de Slagenweg). Wij hebben gisteren het eerste projectoverleg na de vakantie gehad. Aanbiddingen van aannemers waren nog niet bekend. Wij gaan op korte termijn over tot opdrachtverlening en aanleg.

Twee gewonden bij ongeluk op N375 bij Ruinen #rtvdrenthe

<https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/172885/Twee-gewonden-bij-ongeluk-op-N375-bij-Ruinen>

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 30-8-2021 11:47:28

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : tunnels financiering

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted]

De voorziene bouwkosten (SSK Sweco) bedragen:

- Berghuizen: € 5.1.2b
- Gijssele: € 5.1.2b
- Totaal: € 5.1.2b

In de voorziene bouwkosten zijn geen opslagen voor risico's en onvoorzien opgenomen.

Tijdens de eerste tranche van de SPV bedroeg de rijksbijdrage maximaal 50% van de voorziene bouwkosten. Dit komt neer op € 5.1.2b .

Ons taakstellend budget bedraagt € 4 miljoen. Daarvoor moeten wij tevens de landbouwsluizen in de Defensieweg, Slagenweg en Ruinerveldweg realiseren en de proceskosten (o.a. [redacted] betalen. Voor de tunnels resteert circa 5.1.2b (raming 2017: 2,35 milj Berghuizen en 1,5 milj Gijsseleweg)

Inclusief rijksbijdrage zouden wij dus circa € 5.1.2b beschikbaar hebben. Wij komen dus nog € 5.1.2b te kort. Mogelijk dat de marktconsultatie leidt tot een lagere raming van de investeringskosten. Ik houd echter nog zeker rekening met een tekort van minimaal € 5.1.2b. Het blijft een enorme uitdaging. Ik heb mijn collega [redacted] gevraagd na te denken over een mogelijke vorm van marktconsultatie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 30-8-2021 11:27:32

From : "

To : " de woldenhoogeveen.nl

Subject : BO N375

Attachment : image001.png;

Hallo

Voor het verslag en een email naar en wil ik even de afspraken van het BO samenvatten. Onderstaand een eerste aanzet. Kan jij aanvullen/wijzigen? Ik zie je reactie graag tegemoet.

- Geconstateerd is dat de realisatie van de voorkeursvarianten niet binnen het taakstellende budget (€ 4 miljoen) zijn te realiseren en dat er sprake is van een substantiële overschrijding (benodigd ca. € 5.1.2b);
- Dit betekent dat de opdracht, zoals benoemd in de bestuursovereenkomst, niet kan worden uitgevoerd. Aanvullende financiering voor de realisatie van de tunnels of een heroverweging van de maatregelen is noodzakelijk;
- Werkgroep Berghuizen heeft unaniem aangegeven niets te voelen voor een rotonde en vast te houden aan de voorkeursvariant;
- De reacties van de werkgroep Gijsselte zijn minder eensluidend. De werkgroep staat nog achter de voorkeursvariant, maar een substantieel aantal leden (7 van 11) geeft aan zich ook wel in een rotonde te kunnen vinden. Daarnaast geven 3 van 11 leden aan een landbouwsluit als een geschikt alternatief te zien zitten. De realisatie van een rotonde heeft een aanzienlijke ruimtelijke impact en zal naar alle waarschijnlijkheid ten koste gaan van een deel van het groen rondom het Suikerveen. SBB (eigenaar) heeft aangegeven dat dit onacceptabel is;
- Bij de meeste leden van de werkgroepen wordt de noodzaak voor het opheffen van de oversteken en de realisatie van een tunnel of rotonde niet vastgesteld. Directe aanleiding voor het opheffen van de oversteken komt voor uit de wegvisie voor het Duurzaam veilig inrichten van de N375;
- Bestuurders onderkennen aan dat er door het gevoerde participatieproces (2017 t/m 1^e helft 2021) verwachtingen zijn gewekt en dat er, ondanks verschillende belangen, consensus is bereikt;
- Cees Bijl geeft aan dat het beschikbaar stellen van de aanvullende middelen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en provincie is. De eerder toegezegde aanvullende bijdrage van de provincie (€ 5.1.2b), in combinatie met een aanvullende bijdrage van de gemeente (€ 5.1.2b) is bij lange na niet voldoende voor de realisatie van beide voorkeursvarianten;
- Cees Bijl geeft dat het kiezen voor een tunnel met een hoogtebeperking geen goede optie is. Dit zou voor een belangrijke economische activiteit (agrarische sector) een beperking betekenen;
- De realisatie zou ook gefaseerd plaats kunnen vinden. Bijvoorbeeld eerst kiezen voor de tunnel met de hoogste prioriteit ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zo ontbreekt bij Berghuizen momenteel een veilige fietsoversteek. Voor de aanleg van de voorkeursvariant (€ 5.1.2b) is echter ook sprake van onvoldoende budget. Hilda Mulder geeft aan dat het aantal kinderen dat de N375 op weg naar school oversteekt, beperkt is tot de kinderen van één gezin. Met dit gezin lopen momenteel gesprekken over mogelijke alternatieve scholen in Ruinerwold;
- geeft aan dat de tunnel in de Gijsselterweg wel binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd. Volgens Cees Bijl is voor deze tunnel sprake is van minder draagvlak;
- In 2022 komt de tweede tranche van de 'Stimuleringsregeling verkeersveiligheid' van het ministerie van I&W beschikbaar. De kaders van de nieuwe regeling zijn nog niet bekend. Mogelijk dat er een beroep op deze regeling kan worden gedaan. Tijdens de eerste tranche bedroeg de rijksbijdrage 50% van de voorziene bouwkosten. Dit komt ongeveer neer op 25% van de totale investeringskosten;
- De tunnels komen in eigendom (beheer en onderhoud) bij de gemeente. Hilda Mulder geeft aan dat er gezien de complexe bodemopbouw risico's bestaan voor het toekomstig beheer en onderhoud van de tunnels;
- De hoogte van de geraamde kosten wordt in belangrijke mate bepaald door de complexe bodemopbouw. Bij Berghuizen moeten maatregelen tijdens de bouw worden genomen welke de effecten op de omgeving beperken/voorkomen. Bij de tunnel in de Gijsselterweg bestaan nog onzekerheden over de afdichtende werking van de keileemlaag. Aanvullende maatregelen (afdichting hellingen) kunnen leiden tot een toename van de kosten;
- Hilda Mulder geeft aan dat de investering maatschappelijk verantwoord dienen te zijn. Hilda zal de raad op de hoogte stellen van de hoogte van de kosten en met de raad in overleg treden over het vervolgtraject;
- Ten einde meer inzicht in de bouwmethode, risico's en kosten te verkrijgen zouden de marktpartijen (aannemers) kunnen worden benaderd voor een 'marktconsultatie'. De uitkomsten hiervan kunnen worden gebruikt voor de terugkoppeling aan de werkgroepen, de eventuele aanvraag voor een rijksbijdrage en de informatie aan de raad en Staten;
- Nadat er een beter inzicht in de kosten en de eventuele rijksbijdrage is verkregen, ontstaat er inzicht in de aanvullend benodigde financiering. Cees Bijl geeft aan deze aanvullende financiering als een gezamenlijke inspanning te zien.;
- De werkgroepen dienen te worden geïnformeerd over de huidige situatie en de te nemen vervolgstappen. Door de ontstane situatie loopt de realisatie van de tunnels in ieder geval aanzienlijke vertraging op. Naar verwachting ontstaat er op zijn vroegst eind 2022 duidelijkheid over de rijksbijdrage en de aanvullend benodigde financiering. Eind 2022 wordt de realisatie van tunnels bestuurlijk opnieuw afgewogen. Tot dat moment worden de projecten on-hold gezet. De landbouwsluizen in de Slagenweg, Defensieweg en Ruinerveldweg worden op korte termijn gerealiseerd. De aanleg van de landbouwsluizen in de Slagenweg en Defensieweg start in oktober 2021. De mogelijk kavelruil, waardoor een landbouwsluit in de Ruinerveldweg achterwege kan blijven, verloopt uiterst moeizaam. Naar alle waarschijnlijkheid zal worden besloten ten noorden van de N375 een landbouwsluit (of vergelijkbare maatregel) tussen de Postweg en de N375 een landbouwsluit te realiseren.

Met vriendelijke groet,

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [REDACTED]

E-mail: [REDACTED] [drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)

Date : 1-10-2021 11:25:15

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl, " [redacted] drenthe.nl

Subject : projectgroep N375 Duurzaam Veilig

Attachment : Agenda projectgroep N375 Duurzaam veilig 5-10-2021.docx;20210911 artikel DvhN.jpg;210921 brief werkgroepen Ontwikkelingen project N375.pdf;concept Verslag BO N375 dd 26 augustus 2021.pdf;image001.png;

Hallo [redacted] en [redacted]

Bijgevoegd treffen jullie de stukken voor de vergadering van a.s. **dinsdag 5 oktober (8.30 tot 10 uur) op het provinciehuis (zaal A0.02)** aan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie **D**renthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Agenda Projectgroep N375 Duurzaam veilig

Locatie: Provinciehuis, zaal A0.02

Datum: 5 oktober 2021

Tijd: 8.30 – 10.00 uur

Genodigden:

- [redacted] (gemeente de Wolden)
- [redacted] (gemeente de Wolden)
- [redacted] (provincie Drenthe)
- [redacted] (provincie Drenthe)
- [redacted] (stagiaire provincie Drenthe)

Nr.	Omschrijving
1.	Opening
2.	Mededelingen
3.	Actielijst 24 augustus 2021 (zie onder)
4.	Terugkoppeling bestuurlijk overleg d.d. 26 augustus 2021 - Bijlage concept-verslag
5.	Oversteken Slagenweg en Defensieweg - De firma Beugel gaat aan de slag met het realiseren van de landbouwsluizen tpv Defensieweg en Slagenweg. In oktober worden de sluzen gerealiseerd.
6.	Oversteek Ruinerveldweg - Kavelruil (Prolander)
7.	Tunnels Berghuizen en Gijssesterweg - Terugkoppeling besloten raadsvergadering - Reacties leden werkgroep en artikel DvhN (bijlage) - Marktconsultatie - Onderzoek [redacted]
8.	Communicatie - Terugkoppeling naar werkgroepen (bijlage brief)
9.	Rondvraag
10.	Sluiting

Actielijst: 15 december 2020

4.	Ontwerp landbouwsluis Ruinerveldweg	[redacted]	Wachten op eventueel kavelruil
5.	Onderzoek kavelruil [redacted]	[redacted]	Loopt. Prolander onderzoekt de mogelijkheden
9.	Sluis Defensieweg: - Betonblokken deels al gereserveerd. Uitvoeren met huisaannemer van de gemeente	[redacted]	

11.	Offerte aanvragen voor de conditionerende onderzoek voor de tunnel Gijsselterweg		Opdracht verstrekt. Onderzoeken lopen.
12.	Uit planologische toets van Sweco blijkt dat voor de tunnel van Berghuizen een nieuw bestemmingsplan nodig is. Proceduretijd 26 weken na ontwerp-bestemmingsplan.		Contact opnemen met [redacted] van de gemeente
13.	PAS-berekening maken voor tunnel Berghuizen en Gijsselte obv rapportages (bouwmethode) Fugro		
14.	Mogelijkheden voor VRI ipv wachtplaatsen bij de tunnel Berghuizen onderzoeken		

Actielijst: 30 maart 2021

3.	Planning aanleg sluis Defensieweg afstemmen met o.a. Defensie/Rijksvastgoedbedrijf		
----	--	--	--

Actielijst: 20 april 2021

2.	Saneren onbewaakte overgang Emsweg. Hilda Mulder moet dit bestuurlijk met Cees Bijl afstemmen. [redacted] is op de hoogte en kan dit bij ProRail voorleggen		
----	---	--	--

Actielijst: 11 mei 2021

1.	Plannen bijeenkomst met werkgroepen in 'buitenlucht'. <ul style="list-style-type: none">- Plenair deel (toelichting stavaza)- Toelichting/discussie bij banners/panelen- Afsluiting/samenvatting		
2.	Opvragen tekeningen (dwg) Sweco		
2.	Presentabel maken tekeningen (Sweco) tunnel		
3.	Maken panelen/banners		
4.	Checken beschikking BDU		

‘Hulp bedrijven bij oplossen N375’

SANDER DEKKER

GIJSSELTE/BERGHUIZEN Al jaren praat de provincie Drenthe met inwoners om de oversteken op de N375 bij Gijsselte en Berghuizen aan te pakken. Nu blijkt dat de kosten fiks hoger uitvallen, wil zij advies inwinnen bij bedrijven.

Sinds 2017 zijn provincie en gemeente De Wolden bezig om de gelijkvloerse oversteken op de N375 weg te krijgen, omdat ze volgens hen gevaarlijk zijn. Maar met name bij Gijsselte en Berghuizen wordt er veel gebruik gemaakt van de overgang. Afsluiten is dus volgens inwoners geen optie. Om tot plannen te komen, hielden overheden werkgroepen van inwoners en omwonenden een aantal opties voor.

In beide gevallen kozen zij een landbouwtunnel, waarbij het verkeer niet van beide kanten tegelijk door de tunnel kan.

Voor de klus reserveerden de overheden 4 miljoen euro. Maar uit onderzoek bij de twee oversteken blijkt dat de ondergrond grotendeels bestaat uit leem. Daarom moet de grond extra worden versterkt en komen de kosten uit op bijna 8 miljoen euro.

De provincie Drenthe en gemeente De Wolden willen daarom overgaan op marktconsultatie, waarbij bedrijven mogen meedenken of oplossingen aandragen voor de huidige situatie. Al is het maar de vraag of een marktpartij een gat van meerdere miljoenen kan dichten. „Misschien zien wij dingen over het hoofd”, zegt gedeputeerde Cees Bijl. „We hopen dat een marktpartij ons wijzer kan maken.”

Dat naar de markt wordt gekeken om een groot financieel probleem op te lossen, verbaast de belangengroepen in zowel Ruinen-Gijsselte als Berghuizen-Ruinerwold. Zij vragen zich af waar ze al die maanden



De twee gelijkvloerse oversteken over de N375 waar werkgroepen opteeden voor een landbouwtunnel. Boven de oversteek bij Gijsselte, onder de oversteek bij Berghuizen. FOTO'S JEROEN KELDERMAN

over hebben vergaderd. „In de werkgroep waar wij aan deelnamen is zelfs de vraag gesteld of de plannen financieel wel haalbaar waren. Daar

werd niet op ingegaan”, zegt Martine Kuijer, voorzitter van Dorpsbelangen Rune.

Toen deze zomer duidelijk werd

dat de aanleg van de landbouwtunnels fiks duurder zou uitvallen, opperde Marius van de Pol van Dorpsbelangen Berghuizen-Ruinerwold

‘Bij ons is de vraag gerezen of dit miljoenenproject wel noodzakelijk is’

een werkgroep om naar meer financiële middelen te zoeken. „In mijn ogen is er naïef begroot door provincie en gemeente. Ondertussen is er volgens mij wel bijna twee ton uitgegeven aan onderzoeken.”

Beide verenigingen stellen voor om de oversteken te laten zoals ze zijn. „Bij ons is inmiddels de vraag gerezen of dit miljoenenproject wel noodzakelijk is”, zegt Kuijer. „De cijfers wijzen uit dat er bij Gijsselte de afgelopen jaren weinig is misgegaan. Al zou een rotonde voor de bevolking ook acceptabel zijn.” In Berghuizen is een tunnel de enige optie, zegt Van de Pol. Een afslag op de N375 naar het kleine dorp zou onnodig veel verkeer opleveren.

Tussen Pesse en Meppel, een rit van zo’n twintig kilometer, liggen vijf rotondes. Bijl sluit meer rotondes uit. Volgens hem is dat niet wat de huidige opdracht vanuit de gemeenteraad en Provinciale Staten voorschrijft. Al is de kans aanwezig dat raad en Staten over een tijdje toch weer over de kwestie moeten praten.

Mocht de marktconsultatie niet het gewenste resultaat opleveren, dan moet er meer geld op tafel komen, of een heel nieuwe aanpak voor beide oversteken. Terug bij af, zo lijkt het. „We moeten het niet dramatiseren”, vindt Bijl. „Het is als een verbouwing. Daar kom je soms ook dingen tegen die tegenvallen. Dan haal je er eerst eens een deskundige bij en ga je daarna met elkaar om tafel. Wat ons betreft zitten we nu nog volop in het proces.”

Aan de werkgroepleden project N375



DATUM 21 september 2021
ONDERWERP Ontwikkelingen project N375
ONS KENMERK Z.113235/D.488227

Geacht lid van de werkgroep N375,

Via deze brief informeren wij u over de ontwikkelingen rond het project N375.

Op 29 juni en 7 juli 2021 hebben wij overleg gevoerd met de werkgroepen Ruinen en Gijssele. Tijdens de bijeenkomsten is ingegaan op de uitkomsten van de onderzoeken en de technische knelpunten die moeten worden meegenomen bij de uitvoering van de maatregelen. Door de knelpunten stijgen de uitvoeringskosten.

Zoals wij hebben aangegeven is het een optie de oplossingen te versoberen, waardoor het project binnen het taakstellende budget kan worden uitgevoerd. Uit de reacties van de leden bleek dat de werkgroepen adviseren toch de voorkeursoplossing uit te voeren. De uitkomsten van de bijeenkomsten in Gijssele en Berghuizen zijn onlangs besproken met de Gedeputeerde Cees Bijl en wethouder Hilda Mulder. Tijdens dit overleg is afgesproken dat we in het project blijven uitgaan van de voorkeursoplossingen.

Omdat uitvoering niet haalbaar is binnen het beschikbare budget gaan we met een aantal marktpartijen onderzoeken of via innovatieve uitvoeringsmethodes besparing mogelijk is. Ook gaan we de mogelijkheden voor subsidie onderzoeken.

Binnenkort gaan we de gemeenteraad over de stand van zaken informeren. Zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn nodigen wij u uit voor een overleg.

Vragen

Heeft u nog vragen over deze brief? Dan kunt u contact opnemen met [REDACTED]
[REDACTED] Wilt u bij correspondentie altijd het kenmerk van deze brief vermelden?

Postadres

Postbus 20
7920 AA Zuidwolde

Bezoekadres

Raadhuisstraat 2
7921 GD Zuidwolde

Telefoon

14 0528

E-mail

gemeente@dewolden.nl

Internet

dewolden.nl

Met vriendelijke groet,
namens de projectgroep N375,



[REDACTED]
[REDACTED]
Gemeente De Wolden

Date : 6-10-2021 08:04:49

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: marktdialoog

Attachment : 377107-W502-10-NOT-02 SO-ontwerpnnotitie rev1.0 (002).docx;image001.png;

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: dinsdag 5 oktober 2021 17:34

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: RE: marktdialoog

Dag [redacted]

Je gaf aan dat je de notitie van SWECO aan het bewerken was. Graag dit bestand ook mailen naar mij. Bijgaand mijn aanvullingen op het concept van de toelichting.

Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Verzonden: dinsdag 5 oktober 2021 09:34

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: marktdialoog

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Notitie

Onderwerp: Review bestaande varianten + Nieuwe schetsontwerpen ODG N375 Berghuizen & Gijssesterweg

Projectnummer: 3 [REDACTED]

Referentienummer: 377107-W502-10-NOT-02SO

ontwerpnootie, rev 1.0

Datum: 11-03-2021

1 Inleiding

1.1 Doel

De N375 tussen Meppel en Pesse wordt bij de locaties Berghuizen en Gijssesterweg gelijkvloers gekruist. De wens van de provincie Drenthe is uitgesproken om deze te vervangen met een onderdoorgang. In november 2020 zijn varianten voor de onderdoorgangen uitgewerkt door Fugro. Op basis van deze rapportages zijn de kosten door de provincie Drenthe geraamd. Hieruit blijkt een overschrijding van het budget van ruim **5.1.2b**. Er is circa 4 miljoen euro beschikbaar voor het hele project (beide ODG en de landbouwsluizen in de 3 overige oversteken). Een aanvulling van het budget tot ca. **5.1.2b** lijkt kansrijk. Een verdere verhoging van het budget lijkt, mede door het geringe gebruik van de oversteken (Berghuizen: ca. 450/etmaal en Gijssesterweg ca. 1.250/etmaal) maatschappelijk niet haalbaar.

De provincie Drenthe heeft Sweco benaderd voor een second opinion op het ontwerp van Fugro en de kostenraming van de provincie. Uit de second opinion kwam naar voren dat de kostenramingen realistisch gezien zelfs hoger uitvallen, namelijk ruim **5.1.2b** voor beide ODG.

De vervolgvraag van de provincie Drenthe aan Sweco naar aanleiding van de second opinion, is om te onderzoeken of er ontwerpvarianten zijn voor de ODG. Het doel van het onderzoek naar varianten is meerledig, namelijk:

1. Kunnen de kosten gereduceerd worden;
2. Voor de locatie Gijssesterweg dient er voor een aanvraag van de vergunning in het kader van de wet Natuurbescherming alternatieven te zijn onderzocht;
3. Het stuk vormt mede de basis voor het ambtelijk advies aan de stuurgroep, de te nemen besluiten en de verantwoordingsrichting de werkgroepen (incl. achterban) en de te volgen procedures (bestemmingsplan en vergunningen).

In deze rapportage is er één alternatief schetsontwerp uitgewerkt per locatie, Gijssesterweg en Berghuizen, inclusief bijbehorende kostenraming. Uitgangspunt voor beide alternatieven is een beperkte doorrijhoogte (PVR) van 3,10m en een gereduceerde ontwerpsnelheid van 30km/h. Op de locatie Gijssesterweg is de nieuwe ODG ontworpen op de huidige locatie van de fietstunnel, waarbij de bestaande fietstunnel vervangen wordt. Bij deze variant is tevens gerekend met 1 rijstrook i.c.m. een VRI.

1.2 Leeswijzer

Het rapport is zo opgebouwd dat in Hoofdstuk 2 een samenvatting is gegeven van de ontwerpoplossingen van Fugro en de bevindingen van Sweco op dit ontwerp. In hoofdstuk 3 zijn de aandachtspunten voor de VO-fase benoemd per onderdeel.

1.3 Literatuur

Voor het uitwerken van het Sweco schetsontwerp is gebruik gemaakt van een 3D ondergrond die is samengesteld op basis van de volgende gegevens;

- Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT)
- Actueel Hoogtebestandkwelscherm Nederland versie 3 (AHN3)

Voor de ontwerpen zijn de volgende richtlijnen gebruikt;

- CROW publicatie 328 Handboek wegontwerp Basiscriteria 2013
- CROW Publicatie 329 Handboek Wegontwerp 2013, Erftoegangswegen
- CROW Publicatie 330 Handboek Wegontwerp 2013, Gebiedsontsluitingswegen
- CROW Publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer
- CROW Publicatie 207 Richtlijnen voor bebakening en markering 2015

De volgende documenten heeft Sweco ontvangen van de Provincie Drenthe en zijn gebruikt bij het opstellen van het schetsontwerp, zoals beschreven in de hoofdstukken 3 en 4. Een enkel document is wel ontvangen, maar niet gebruikt in het ontwerp om een representatief vergelijk te kunnen maken met de SO-varianten van Fugro, zie Tabel 1.

Tabel 1: Ontvangen documenten van de Provincie Drenthe

Nr.	Documentnaam	Ontvangen op	Gebruikt voor ontwerp	
			Wel	Niet
1	Fietstunnel Gijsselterweg N375, as-build tekeningen	19-01-21	X	
2	Berghuizen Peilbuismetingen: <ul style="list-style-type: none"> • Berghuizen IHB1_PB1 • Berghuizen IHB2_PB1 • Berghuizen IHB4_PB1 • Berghuizen IHB05A_PB01 • Berghuizen MB01_PB1 • Berghuizen MB01_PB02 • Berghuizen HB3_PB1 	25-01-21	X	
3	Gijsselterweg peilbuismetingen: <ul style="list-style-type: none"> • Gijsselterweg HB6_PB1 • Gijsselterweg HB8_PB1 • Gijsselterweg HB9_PB1 • Gijsselterweg HB10_PB1 • Gijsselterweg HB11PB01 • Gijsselterweg IHB7_PB1 • Gijsselterweg MB02_PB1 • Gijsselterweg MB02_PB2 • Gijsselterweg peilschaal Suikerveen 	25-01-21	X	
4	1320-16478-21-R01_v3.0_20210126 Rapportage geotechnisch onderzoek Berghuizen	28-01-21	X	
5	ACAD-N375_Gijsselterweg-OW3D-West Model	18-02-21	X	
6	N375-TUNNEL_Berghuizen-BS-DTM	18-02-21	X	
7	201151-VT-01-B, 08-09-2020 000030148937-E-L-O-1, 13-05-2020 000030148937-E-M-5, 13-05-2020	22-02-21		X

2 Review bestaande varianten ODG Berghuizen en Gijsselterweg

Op 14 december 2020 is door de Provincie Drenthe de vraag aan Sweco gesteld om de schetsontwerpen van Fugro van de 2 onderdoorgangen onder de N375 te reviewen. Naast het beoordelen van het schetsontwerp was er ook het verzoek om de ramingen opgesteld door de provincie te beoordelen op compleetheid en haalbaarheid. Het gaat om onderdoorgangen op de volgende 2 locaties:

- ODG Berghuizen
- ODG Gijsselterweg

2.1 Ontvangen documenten

Sweco heeft de volgende documenten ontvangen op 14-12-2020 van de Provincie Drenthe ter review:

Nr.	Documentnaam	Datum	Versie
1	Schetsontwerp N375-Berghuizen-OW-C4-passeerhavens (1)	-	-
2	Schetsontwerp N375-Gijsselterweg-OW-aansl Postweg	17-09-20	-
3	Geotechnische en hydrologisch onderzoek def 1320-164785-21-R02_20200831	31-08-20	2.0
4	1320-164785-17-R01_20200914_Laboratorium onderzoek	14-09-20	-
5	2020-12-08 SSK tunnel Gijsselterweg en Berghuizerweg	08-12-20	-
6	1320-164785.R05-Gijsselte Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden	30-11-20	1.0
7	1320-164785.R06-Berghuizen Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden	04-12-20	1.0
8	1120-167693-33-R01_20200904 Risicoanalyse Gijsselterweg	04-09-20	2.0
9	1120-167693-33-R02_20200626 Risicoanalyse Berghuizen	26-06-20	1.0

2.2 Varianten Gijsselterweg

In het ontwerp van Fugro zijn voor de Gijsselterweg de volgende varianten beschouwd:

1. Variant 1: Damwanden + prefab dek, met een natuurlijke polderconstructie.
2. Variant 2: Open ontgraving + prefab tunnelbak op staal, met een natuurlijke polderconstructie.

In beide varianten is het uitgangspunt dat de keileem laag in de ondergrond als natuurlijke water afdichtende laag dient, waardoor een natuurlijk polderconstructie mogelijk is.

Zie rapportage " 1320-164785.R05-Gijsselte Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden" voor de beschrijving van de bouwmethode en de faseringtekening.

2.2.1 Second opinion ontwerpvarianten

Bovenstaande twee varianten zijn beoordeeld op technische haalbaarheid door Sweco. De belangrijkste aandachtspunten die daarbij naar voren kwamen zijn:

- De toepassing van AZ-12 damwanden. Deze damwanden worden zelden gebruikt en een groot risico dat deze niet op diepte te brengen zijn in een harde keileemlaag.
- Opbouw en dikte keileemlaag varieert sterk, haalbaarheid van een natuurlijke polderconstructie geeft een grote onzekerheid. Mogelijke optimalisatie is het aanleggen van een onderdoorgang met een beperkte doorrijhoogte, waardoor de kans op het doorsnijden van de keileemlaag wordt verkleind.
- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt).
- Schuine kruising van de onderdoorgang is constructief en kostentechnische niet ideaal. Voorkeur zou zijn om de N375 loodrecht te kruisen.
- De nieuwe tunnel ligt dicht op de bestaande fietstunnel wat een risico op schade tijdens de realisatie meeneemt.
- In de gebruiksfase is er geen sprake van opbarstgevaar als gevolg van de bovenbelasting van de onderdoorgang. Eventueel opdrijf risico ter plaatse van de toeritten dient nader te worden onderzocht in de VO-fase.
- Door de verdiepte ligging zal het grondwater naar de toeritten stromen en hier naar de onderdoorgang stromen. In de gebruiksfase dient dit (kwellend) water te worden afgevangen en afgevoerd worden om te voorkomen dat de onderdoorgang onder water komt te staan.

2.3 **Varianten Berghuizen**

In het ontwerp van Fugro zijn voor de Berghuizerweg de volgende varianten beschouwd:

1. Nat ontgraven met onderwaterbeton vloer.
2. Droog ontgraven met een injectielaag.
3. V-polder.

Van de V-polder is enkel een geometrische uitwerking weergegeven. De conclusie van de beschouwing van de varianten is dat zowel een horizontale als verticale waterremmende constructie noodzakelijk is, in verband met het missen van een natuurlijk waterremmende laag in de bodem.

Zie rapportage " 1320-164785.R06-Berghuizen Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden" voor de beschrijving van de bouwmethode en de faseringtekening.

2.3.1 Second opinion ontwerpvarianten

De ontwerp rapportages voor de locatie Berghuizen zijn beoordeeld op compleetheit en technische haalbaarheid. De belangrijkste aandachtspunten die uit deze review naar voren kwamen zijn:

- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt).
- De toepassing van AZ-12/AZ-14 damwanden. Deze damwanden worden zelden gebruikt en een groot risico dat deze niet op diepte te brengen zijn in de zandlaag.
- Impact van het toepassen van OWB is groot op de uitvoerbaarheid en kosten.
- Grondwaterstanden zijn alleen beschikbaar over de droge periode(juni – okt).
- Een injectielaag wordt door de zandige bodemopbouw haalbaar geacht.

3 Aandachtspunten VO-fase

Infra:

- Tussenberm optimaliseren
- DTM inmeting
- 3D wegontwerp
- K&L (KLIC)
- Mogelijkheid noordelijke variant fietspad
- Uitwerking kruispunt oplossing
- Ontsluiting percelen

Hydrologie:

- Grondwaterstanden vanaf december t/m maart beschouwen, periode waarin de hoogste grondwaterstanden voorkomen.
- Beschouwing drainkoffers versus kwelscherm(folie) Gijsselterweg. In de huidige raming voor de Gijsselterweg zijn investeringskosten meegenomen voor drainkoffers, zoals in de huidige situatie bij de fietstunnel ook van toepassing is.
- Onderzoek naar verticale doorlatendheid keileemlaag in verband met zeer grillig verloop, doorlaatfactor van grote invloed op kweldebiet.

Constructief:

- Een beschouwing bij de Gijsselterweg of een wegomleiding van de N375 mogelijk is, zodat de onderdoorgang in situ gebouwd kan worden in plaats van op een voorbouwlocatie.

Verantwoording

Titel	Review bestaande varianten + Nieuwe schetsontwerpen ODG N375 Berghuizen & Gijsselterweg
Projectnummer	██████████
Referentienummer	SO ontwerpnotitie, rev 1.0
Revisie	1.0
Datum	11-03-2021
Auteur	████████████████████
E-mailadres	██
Gecontroleerd door	██████████
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	██████████
Paraaf goedgekeurd	

Date : 12-10-2021 15:35:52

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl

Subject : FW: 1282471 Tunnel Gijsselterweg

Attachment : M001-1282471AVW-V01-kzo-NL.pdf;R001-1282471VON-V01-sal-NL.pdf;2101990001 VO OO Gijsselterweg Ruinen v2.0.zip;image002.jpg;

Hallo [redacted]

Hierbij de diverse rapportages van de conditionerende onderzoeken. Archeologisch veldonderzoek heb ik als eens gestuurd. Watertoets, verkeersgeluid en vergunningenscan volgen. Zie in onderstaande mail van [redacted] (TAUW) de belangrijkste conclusies (geel gearceerd). Voor archeologie en natuur zijn aanvullende onderzoeken nodig. Daarnaast is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted]@tauw.com>

Verzonden: dinsdag 5 oktober 2021 14:25

Aan: [redacted] <[redacted]@tauw.com>

CC: [redacted]@tauw.com>

Onderwerp: 1282471 Tunnel Gijsselterweg

Goedemiddag [redacted]

Hiermee ontvang de up-date inzake de conditionerende onderzoeken inzake de tunnel ter plaatse van de Gijsselterweg.

De status van de lopende onderzoeken inclusief beknopte conclusie is als volgt:

- Archeologisch onderzoek (reeds geleverd): **conclusie vervolgonderzoek (eventueel in de vorm van begeleiding tijdens de uitvoering) noodzakelijk**
- Milieukundig bodemonderzoek en verhardingsonderzoek (levering in week 40): **geen verontreinigingen boven interventiewaarden aangetroffen en geen aanvullend onderzoek noodzakelijk**. Aantal (water-)bodems aanvullend onderzocht, meerwerk specificatie volgt.
- Natuurtoets (geleverd, zie bijlage R001): **aanvullend onderzoek naar diverse soorten noodzakelijk**
- Vooronderzoek niet gesprongen explosieven (geleverd zie bijlage VO OO): **onverdacht en geen vervolgstappen nodig**
- Watertoets (levering eind week 41)
- Verkeersgeluid (levering eind week 41)
- Planologische toetsing (geleverd zie bijlage M001): **werkzaamheden binnen huidige beheersverordening niet te realiseren en deze dient te worden gewijzigd**
- Vergunningenscan – wordt geleverd zodra alle uitgevraagde onderzoeken zijn geleverd zodat de conclusies kunnen worden meegenomen.

Voor de details verwijzen wij naar de geleverde rapportages.

Voor een nadere toelichting weet je mij te bereiken

Met vriendelijke groet,

[redacted]

TAUW bv
W.A. Scholtenstraat 3a
Postbus 722
9400 AS Assen

M [redacted]

Maandagmiddag afwezig



Memo

Aan
Datum 4 oktober 2021
Kenmerk M001-1282471AVW-V01-kzo-NL
Onderwerp Bestemmingsplancheck
onderdoorgang Gijssesterweg

Opgesteld door
[redacted]
E-mail
[redacted]@tauw.com

Bestemmingscheck Gijssesterweg

Provincie Drenthe onderzoekt de mogelijkheden voor een onderdoorgang van de N375 – Gijssesterweg. Voor deze onderdoorgang zijn twee varianten uitgewerkt waarbij de geografische locatie en benodigd oppervlak gelijk is maar de bouw- en uitvoeringsmethode van elkaar verschilt.



Figuur 1 Ondertunneling N375 (variant 1)

In deze voorliggende memo worden de mogelijkheden voor de realisatie van de onderdoorgang uiteengezet op basis van het vigerend bestemmingsplan.

1.1 Toetsing aan het bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde onderdoorgang geldt de beheersverordening Buitengebied (vastgesteld 28 februari 2019).

Ter plaatse van de onderdoorgang gelden de volgende bestemmingen:

- Verkeer – ter plaatse van de bestaande wegen
- Agrarisch – aan de west- en oostzijde van de N375
- Bos – aan de oostzijde van de N375

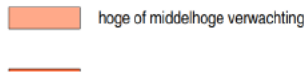
Tevens valt het plangebied binnen de Veiligheidszone munitie-opslagplaats C en geldt er een dubbelbestemming voor Archeologie.

Op basis van de geldende regels per bestemming kan het volgende worden geconcludeerd:

- Agrarisch – de aanleg van de toegangsweg aan de westzijde van de N375 past niet binnen de doeleindenomschrijving van de bestemming. Tevens is er niet voorzien in een binnenplanse wijzigingsmogelijkheid
- Bos – de aanleg van de toegangsweg aan de oostzijde van de N375 past niet binnen de doeleindenomschrijving van de bestemming. Tevens is er niet voorzien in een binnenplanse wijzigingsmogelijkheid
- Verkeer – de aanleg van de onderdoorgang ter plaatse van de bestemming Verkeer past binnen de doeleindenomschrijving. Ook zijn er in de regels geen beperkingen opgelegd voor het werken ondergronds
- Veiligheidszone munitie-opslagplaats C – deze aanduidingsregel staat de aanleg van de onderdoorgang niet in de weg
- Waarde – Archeologie – op basis van de archeologische beleidskaart heeft het beoogde plangebied een hoge of middelhoge verwachtingswaarde. Op basis van deze indicatie is uitvoering van een archeologisch onderzoek noodzakelijk. Hierin moet de mate van verstoring voldoende zijn vastgesteld voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden

legenda

verwachting



eis

archeologisch onderzoek verplicht bij ingrepen > 1000 m² en dieper dan 30 cm -Mv; indien geen bouwvoor aanwezig (bijv. bij heideterrein) in principe geen vrijstelling voor wat betreft diepte van de ingreep. Bij ingrepen contact opnemen met gemeente

1.2 Mogelijkheden voor bestemmingswijziging

De aanleg van de beoogde onderdoorgang van de N375 is op basis van de vigerende beheersverordening niet mogelijk. Om het plan uit te voeren dient de beheersverordening te worden gewijzigd. Omdat er geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden in de beheersverordening zijn opgenomen, kan deze alleen buitenplans worden gewijzigd.

De mogelijkheden worden hieronder uiteengezet:

1. Herziening beheersverordening

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt dat aansluit bij de beoogde onderdoorgang. De benodigde vergunningen kunnen gecoördineerd 'meelopen' in de bestemmingsplanprocedure. Deze optie heeft als voordeel dat de bestemmingswijziging ruimte laat voor verdere detaillering van het ontwerp. Een nadeel is dat de kosten voor het opstellen van de benodigde producten voor optie 1 hoger zijn dan voor optie 2.

Doorlooptijd: circa 9-12 maanden waarvan 26 weken proceduretermijn.

2. Vergunning voor het afwijken van de beheersverordening

Ook kan er een WABO-vergunning voor het afwijken van de geldende beheersverordening worden aangevraagd. Hiermee wordt de strijdige onderdoorgang mogelijk gemaakt. In tegenstelling tot optie 1 hoeft de vergunningaanvraag alleen een ruimtelijke onderbouwing van het plan te hebben maar is het voor de vergunbaarheid noodzakelijk dat de vergunningaanvraag voorzien is van maatvast (bouw)tekeningen.

Kenmerk M001-1282471AVW-V01-kzo-NL

Een voordeel van optie 2 is dat de kosten lager zijn dan bij optie 1 en de doorlooptijd in de praktijk vaak iets korter is. Een nadeel is dat het ontwerp bij aanvraag van de vergunning klaar moet zijn waarna er geen wijzigingen in de aangevraagde onderdoorgang meer mogelijk zijn.

Doorlooptijd: circa 9 maanden waarvan 26 weken proceduretermijn.

Date : 21-10-2021 12:17:26

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl

Subject : marktconsultatie tunnels N375

Attachment : Marktconsultatie document Tunnels N375 versie 1.0.docx;image001.png;

Hallo [redacted]

Op basis van onze input heeft [redacted] het marktconsultatiedocument opgesteld (zie bijlage). Wij willen dit document uiterlijk donderdag 28 oktober a.s. op Negometrix zetten. Kan jij uiterlijk 27 oktober a.s. reageren op dit document?

Wij vragen de aannemers mee te denken over uitvoering, risico's en benodigd budget. Aannemers zullen in deze fase geen uitgebreide calculatie o.b.v. SSK maken, maar met kentallen met een zekere bandbreedte werken. De marktconsultatie moet ons een gevoel van haalbaarheid en benodigde middelen geven. De uitkomsten van de marktconsultatie kunnen wij voorleggen aan de stuurgroep, de colleges en de gemeenteraad. Het is aan de politiek vervolgens keuzes te maken, zoals bv. beschikbaar stellen van aanvullende middelen of de keuze voor andere maatregelen (bv. rotonde).

De gesprekken willen wij in week 47 (22, 23 ('s morgens) of 26 november) plannen. Het aantal gesprekken is afhankelijk van het aantal ingevulde antwoordformulieren en is op 17 november a.s. bekend. Kan jij genoemde data reserveren?

Voorafgaand aan de gesprekken willen wij graag een overleg met ons drieën ([redacted]) plannen. Tijdens dit overleg willen wij o.a. onze rolverdeling tijdens de gesprekken met de aannemers bespreken. Dit vooroverleg willen wij graag op 19 november a.s. 's morgens plannen. Dit kan via Teams. Kan jij aangeven of je dan kan?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Tunnels N375

Marktconsultatie

Project:	Marktconsultatie Tunnels N375
Opdrachtgever:	Provincie Drenthe
Versie:	1.0
Datum:	28 oktober 2021
Status:	Definitief

1. Inleiding

Voor u ligt het marktconsultatiedocument voor het project Tunnels N375. Dit document is de basis voor de te organiseren marktconsultatiebijeenkomst.

2. Leeswijzer

In dit marktconsultatie document staat het doel en de opzet van deze marktconsultatie beschreven. Daarnaast zijn de opzet, planning, wijze van aanmelden en procedurevoorwaarden beschreven.

3. Opdrachtgever

De opdrachtgever is de provincie Drenthe (hierna te noemen: de opdrachtgever). De provincie werkt nauw samen met de gemeente De Wolden/Hoogeveen voor dit project. De onderhavige marktconsultatie is een voorbereiding op een mogelijke de aanbesteding.

4. Doel marktconsultatie

Deze marktconsultatie wordt gehouden ter voorbereiding op een mogelijke aanbesteding voor het realiseren van twee tunnels onder de N375, de oversteken in de Gijsselterweg en Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk.

Het doel van de marktconsultatie is om de markt te bevragen naar de haalbaarheid van de uitvoering in relatie tot kosten, innovatie mogelijkheden en het peilen welke risico's realistisch zijn voor de markt en opdrachtgever in relatie tot de aanbesteding en de fasen na gunning. Daarnaast vragen wij u mee te denken over de aanbesteding- en contractkeuze.

De uitkomst van de marktconsultatie wordt gebruikt voor de verdere bestuurlijke besluitvorming over onder andere:

- De realisatie van de maatregelen;
- Mogelijke aanvullende financiering,
- Terugkoppeling naar de werkgroepen.

De informatie afkomstig uit deze marktconsultatie met marktpartijen zal worden vastgelegd voor zover het gaat om niet-commerciële en vertrouwelijke informatie en als informatiedocument meegaan met de aanbesteding.

Aan deelneming of bijdragen aan deze marktconsultatie kunnen geen rechten worden ontleend.

5. Opzet Marktconsultatie

Er is gekozen voor een fysieke marktconsultatie op het provinciehuis te Assen waarbij per partij die de vragenlijst heeft ingevuld een afspraak wordt gemaakt voor gesprek. Desgewenst is het mogelijk om via bijvoorbeeld teams, Zoom of ander kanaal de marktconsultatie te houden maar dit heeft niet de voorkeur. Tijdens dit gesprek worden de antwoorden nader inhoudelijk besproken en zal er per thema verder inhoudelijke kansen en risico's besproken worden.

Thema's die in elk geval terug zullen komen zijn:

- Haalbaarheid uitvoering in relatie tot het beschikbare budget. (Er is op dit moment te weinig budget)
- Contractkeuze & Aanbestedingsprocedure
- Risico's en beheersmaatregelen.

Alleen partijen die inhoudelijk gereageerd hebben op de vragenlijst zullen een uitnodiging ontvangen.

Ten behoeve van de marktconsultatie zijn er een aantal vragen geformuleerd. Deze vragen zijn opgenomen in bijlage 2 bij dit document. Deze bijlage is tevens het antwoordformulier waarmee marktpartijen op deze vragen kunnen reageren. Op basis van de gegeven antwoorden, die bij uw aanmelding ingediend moeten worden, zal het gesprek of programma van de marktconsultatie verder worden vormgegeven.

6. Planning

Onderwerp	Data
Publicatie marktconsultatieleidraad	28 oktober 2021
Sluitingsdatum indienen antwoordformulier	17 november 2021
Marktconsultatie (max. 1 uur per gesprek)	week 47 2021 (MA, DI en/of VRIJ)
Publicatie eindverslag marktconsultatie	week 48 2021

7. Aanmelding

De marktconsultatie start door het publiceren van dit marktconsultatiedocument met daarin opgenomen een vragenlijst (bijlage 2). Indien u deel wenst te nemen aan deze marktconsultatie dient u de antwoorden op de gestelde vragen op uiterlijk 17 november 2021 **in WORD-format** beschikbaar te stellen door het formulier te mailen naar de heer [REDACTED] ([REDACTED]@drenthe.nl). Aanmelding voor deelname aan de marktconsultatie geschiedt door het volledig invullen van het vragenformulier dat is opgenomen in bijlage 2.

Mocht u eventueel vragen hebben over het formulier of de procedure, dan kunt u uw vraag **tot en met 10 november 2020** via vraag & antwoord in Negometrix versturen.

8. Marktconsultatie

Marktpartijen die een volledig ingevulde vragenlijst hebben ingediend worden uitgenodigd voor de marktconsultatie. Er kunnen maximaal 2 personen van uw organisatie aanwezig zijn tijdens het gesprek, dit om het gesprek overzichtelijk te houden.

Tijdens de sessie wordt dieper ingegaan op het project, de project problematiek, de gegeven reacties en is er (meer) ruimte voor reflectie. De marktconsultatie vindt plaats op provinciehuis in Assen of desgewenst via teams. Iedere aangemelde partij, die de vragenlijst inhoudelijk heeft ingevuld, ontvangt een uitnodiging per e-mail voor de marktconsultatie.

9. Afronding marktconsultatie en terugkoppeling resultaten

Van de marktconsultatie zal een algemeen verslag worden opgemaakt. In het verslag worden de, naar het oordeel van de opdrachtgever, belangrijkste conclusies van de marktconsultatie (zowel de ingevulde vragenlijsten als de resultaten uit de verschillende sessies) opgenomen. In verband met dit verslag wijst de opdrachtgever marktpartijen nadrukkelijk op het volgende:

1. Het verslag wordt als bijlage gevoegd bij de aanbestedingsdocumenten. Marktpartijen verlenen door deel te nemen aan de marktconsultatie toestemming om hun beantwoording en andere door hen verstrekte informatie en/of gegevens te gebruiken in dit verslag met uitzondering van vertrouwelijk gegeven informatie.
2. De beantwoording en andere informatie en/of gegevens wordt/worden geanonimiseerd en naar inzicht van de opdrachtgever in het verslag verwerkt. De ingevulde vragenlijsten worden niet als bijlage bij het verslag gevoegd. Het verslag maakt wel melding van de deelnemende marktpartijen.
3. Het verslag bevat de conclusies zoals deze door de opdrachtgever is verwoord. De inhoud van het verslag wordt niet in concept afgestemd met deelnemende marktpartijen. In het verslag wordt wel gemeld dat het verslag de weergave van de opdrachtgever behelst en dat dit niet noodzakelijkerwijs gedeeld wordt door de deelnemende marktpartijen. Mocht het verslag verkeerde conclusies bevatten dan hebben de deelnemende partijen het recht hierop te reageren, dit kan via de contactpersoon van de provincie Drenthe.

Op basis van de ontvangen informatie gedurende de marktconsultatie worden de haalbaarheid van het project, mogelijke alternatieve maatregelen, de beoogde aanpak voor de aanbesteding en contractering verder besproken en voorgelegd aan het gemeente en provinciale bestuur en de betreffende werkgroepen.

10. Vertrouwelijkheid

De opdrachtgever behandelt als zodanig aangemerkte commercieel gevoelige informatie van deelnemende marktpartijen vertrouwelijk en de verkregen informatie wordt, afgezien van een algemene interpretatie in het verslag, niet gedeeld met andere partijen, tenzij de opdrachtgever op grond van wettelijke voorschriften gehouden is tot verdergaande bekendmaking. De opdrachtgever is gerechtigd de input van de deelnemende marktpartijen te gebruiken ten behoeve van het opstellen van de aanbestedings- en contractdocumenten.

De opdrachtgever neemt geen specifieke verwijzingen naar deelnemers of commercieel gevoelige informatie op in de aanbestedings- en contractdocumenten.

11. Contactpersoon

Contactpersoon voor deze marktconsultatie is: [REDACTED]

Correspondentie over deze marktconsultatie is uitsluitend mogelijk via e-mail ([REDACTED] [drenthe.nl](mailto:[REDACTED]@drenthe.nl)) of telefoon [REDACTED]

12. Procedurevoorwaarden

Op deze marktconsultatie zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- De marktconsultatie is voor betrokkenen vrijblijvend. Marktpartijen kunnen geen rechten ontlenen aan de informatie die ten behoeve van de marktconsultatie is verstrekt.
- Dit document, deelname of bijdrage aan de marktconsultatie gelden niet als uitnodiging tot inschrijving op de aanbesteding voor het onderhavige project.
- Door deelname komen deelnemers ten opzichte van elkaar niet in een voorkeurspositie ten aanzien van een eventueel te houden aanbestedingsprocedure. Deelname zal ook niet leiden tot uitsluiting in een dergelijke procedure.
- De marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van de aanbestedingsprocedure van het onderhavige project. Om marktpartijen die deelgenomen hebben aan de marktconsultatie niet in een bevoordeelde positie te brengen, zorgt de opdrachtgever

dat de informatie (in de vorm van het verslag) uit de marktconsultatie, ook in de aanbestedingsprocedure ter beschikking wordt gesteld.

- Claims over het gebruik van informatie, vertrouwelijkheid of verzoeken om vergoedingen in verband hiermee worden niet gehonoreerd.
- Verstrekte informatie in het kader van de marktconsultatie kan afwijken van in de aanbestedingsprocedure te verstrekken informatie.
- Opdrachtgever is niet gebonden aan de uitkomsten van de marktconsultatie.
- Gegeven het vrijblijvende karakter van de marktconsultatie zal geen vergoeding worden toegekend aan de deelnemers.
- Opdrachtgever behoudt zich het recht voor de in dit document opgenomen planning tussentijds te wijzigen.
- Deze marktconsultatie zal worden gevoerd in uitsluitend de Nederlandse taal.
- Elke inspanning van partijen om aan deze consultatie deel te nemen wordt gewaardeerd. Echter, opdrachtgever is niet op voorhand verplicht om op individuele basis op elke reactie te reageren.

Bijlage 1 Toelichting onderwerp van de aanbesteding & probleemstelling

1. AANLEIDING

In 2017 is de wegvisie 'N375 Duurzaam Veilig' door de provincie opgesteld. In de visie worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Opheffen of duurzaam veilig inrichten van gelijkvloerse oversteken;
- Bermen obstakelvrij maken;
- Aanpak onveilige situatie parkeerplaatsen tussen rotonde Ruinerweg/Echtenseweg en rotonde Koekangerveld.

Het betreft hier o.a. de oversteken in de Gijssesterweg en Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk. Het volledig afsluiten van deze oversteken wordt door de omgeving vanwege de leefbaarheid niet acceptabel geacht.

Om voldoende draagvlak in de omgeving te verkrijgen voor de maatregelen zijn sinds 2017 aanwonenden, bedrijven en de vertegenwoordigers van de belangenverenigingen via twee werkgroepen betrokken bij de keuzes en de uitwerking. Beide werkgroepen hebben in 2020 een voorkeursvariant, bestaande uit een enkelzijdige tunnel, vastgesteld. De tunnel bij Berghuizen voorziet tevens in een ongelijkvloerse kruising voor fietsers.

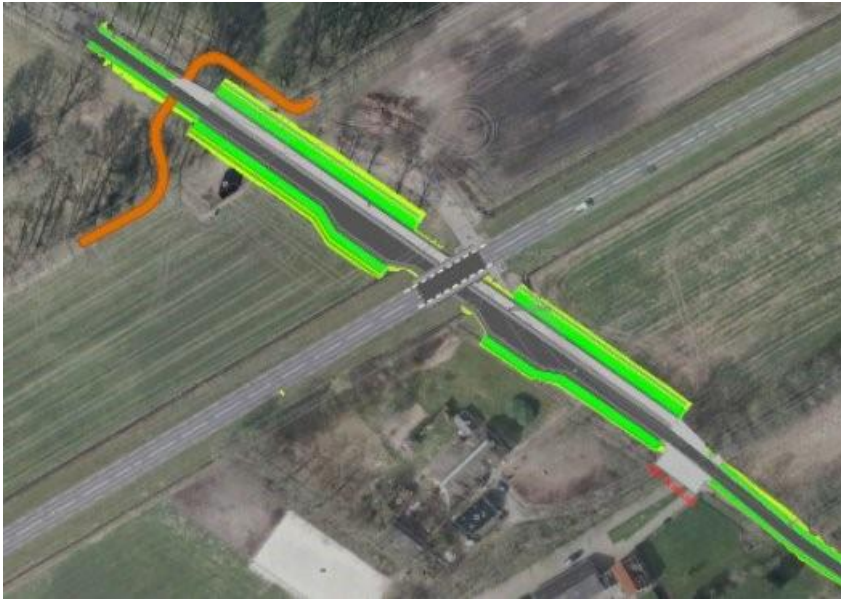
Op onze website www.provincie.drenthe.nl/n375/wegvisie-n375/ staat openbare informatie genoemd over de projecten en de laatste bijeenkomsten met de werkgroepen.



Voorkeursvariant werkgroep Gijssesterweg

Door de werkgroep Gijssesterweg zijn bij de voorkeursvariant de volgende aandachtspunten/verbeterpunten aangegeven:

- Sociale veiligheid;
- Rekening houden met de veiligheid van de fietsers door bijvoorbeeld plateau's aan te brengen en de fietsers in de voorrang te brengen;
- Aansluiting Postweg Zuid op de Gijssesterweg. Aansluiting (T-aansluiting) zo ruim mogelijk ontwerpen. Eventueel met grasbetonstenen overrijdbaar maken;
- Tijdens het ontwerpproces vertegenwoordigers van de gebruikers (landbouwers, loonbedrijf) en omwonenden betrekken;
- Mogelijkheden voor snelheidsbeperking op de Postweg-Zuid en de Gijssesterweg meenemen;
- Aansluiting Gijssesterweg met de Postweg Noord optimaliseren;
- Doorzicht in de bocht in de Gijssesterweg ten noorden van de tunnel optimaliseren (lage taluds en het verwijderen van beplanting);
- Zo weinig mogelijk de natuur belasten en impact op de waterhuishouding beperken.



Voorkeursvariant werkgroep Berghuizen

De werkgroep Berghuizen hecht veel waarde aan het hellingspercentage voor de fietsers (max. 3,5%) en de ontsluiting van de diverse percelen.

De voorkeursvarianten hebben de basis gevormd voor het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek, het onderzoek naar mogelijke bouwmethoden, de risico's en de ramingen van de investeringskosten. De investeringskosten vallen mede door de huidige detaillering (schetsontwerp), een aantal onzekerheden en daaraan gekoppelde risico-inschattingen hoger uit dan het beschikbare budget. Via een marktconsultatie willen we een beter beeld krijgen van de uitvoeringsmethoden, risico's en de uitvoeringskosten. Ter informatie treft u hierna een beknopte samenvatting van de onderzoeken van Fugro en SWECO (second-opinion) aan. Een volledige weergave van deze onderzoeken treft u in de bijlagen aan.

2. GEOTECHNISCH EN HYDROLOGISCH ONDERZOEK

Om de bouwmethode te bepalen is door bureau Fugro onderzoek uitgevoerd naar de bodemopbouw en waterhuishouding. Uit het onderzoek blijkt dat de omstandigheden bij zowel Gijssele als Berghuizen zeer complex zijn. Om schade aan de omgeving te beperken, dienen tijdens de bouw voorzieningen te worden getroffen.

Belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:

Gijsseleweg

Gebleken is dat de keileemlaag, op basis van de uitgevoerde sonderingen, ter plaatse van de nieuwe tunnel niet lijkt te worden doorbroken. Hierbij moet worden opgemerkt dat er plaatse van het bosperceel (NW-zijde) vanwege de aanwezigheid van veel bomen en begroeiing geen sonderingen zijn uitgevoerd. Verder ontbreekt op dit moment nog een goed beeld van de samenstelling van de keileemlaag (dichtheid/weerstand).

Uit het onderzoek is gebleken dat de bouwputbemaling een grote impact zou kunnen hebben op de omgeving (zettingen, schade aangewassen en natuur). Dit vanwege de grote hoeveelheden bemalingswater en de duur van de bemaling.

Vanwege verwachte onttrekkingshoeveelheden is een kortstondige bemaling noodzakelijk om negatieve effecten op met name de bomen te voorkomen. Negatieve effecten op de waterstand in het Suikerveen lijken verwaarloosbaar, door de hoge weerstand van de bodem van het Suikerveen (waterstand ca. 1 m hoger dan de grondwaterstand).

Als de keileemlaag niet wordt doorbroken en deze beschikt over voldoende dichtheid/weerstand, zal er tijdens de gebruiksfase uitsluitend sprake van de geringe afvoer van regen- en kwelwater. Geadviseerd wordt een aanvullend onderzoek te verrichten naar aanwezigheid (t.p.v. het bosperceel aan de NW-zijde), de laagdikte (en diepteligging) en de samenstelling van keileemlaag.

Berghuizen

- Er is geen aangesloten afsluitende laag aanwezig;
- Onderkant constructie van de tunnel ligt op ca. 3 m⁻ NAP;
- Tussen 1 en 2m⁻ NAP komt veen, klei en leem voor. De laag is niet aaneengesloten;
- Tijdens de bouw van de tunnel dient de grondwaterstand met 6 m te worden verlaagd. Deze bemaling heeft een invloed op de grondwaterstandsverlaging in de omgeving;
- Er dient een bouwmethode te worden gekozen met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving (bebouwing, infrastructuur, natuur en gewassen);
- De tunnel kan 'op staal' (zonder palen) worden gefundeerd. Plaatselijk is er wel een grondverbetering noodzakelijk.

3. SECOND OPINION

Gezien de complexe situatie is advies- en ingenieursbureau Sweco gevraagd een second opinion uit te voeren. De belangrijkste conclusies zijn:

Gijsselterweg

- De opbouw en dikte van de keileemlaag varieert sterk. De haalbaarheid van een natuurlijke polderconstructie geeft een grote onzekerheid;
- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt);
- Schuine kruising van de onderdoorgang is constructief en kostentechnische niet ideaal. Voorkeur zou zijn om de N375 loodrecht te kruisen;
- De nieuwe tunnel ligt dicht op de bestaande fietstunnel wat een risico op schade tijdens de realisatie meeneemt.

Berghuizen

- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt);
- Impact van het toepassen van onderwaterbeton is groot op de uitvoerbaarheid en kosten;

4. DOCUMENTEN

De volgende documenten zijn als informatie toegevoegd aan deze marktconsultatie.

- Geotechnische en geohydrologische analyse onderdoorgang N375 Gijsselterweg (Fugro, 1120-167693, definitief d.d. 4-9-2020);
- Geotechnische en geohydrologische analyse onderdoorgang N375 Berghuizen (Fugro, 1120-167693, definitief d.d. 26-6-2020);
- Rapportage geotechnisch onderzoek onderdoorgangen N375 (Fugro, 1320-164785, definitief 27-1-2021);
- Rapportage laboratoriumonderzoek (Fugro, 1320-164785, d.d. 14-9-2020);
- Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden onderdoorgang Berghuizen (Fugro, 1320-164785.R06v1.0, definitief 4-12-2020);

- Variantenbeschouwing uitvoeringsmethoden onderdoorgang Gijsselterweg (Fugro, 1320-164785.R05v1.0, definitief 30-11-2020);
- Ontwerpnoot ODG N375 Berghuizen & Gijsselterweg (Sweco, 37107, d.d. 11-3-2021)
- Schetsontwerp voorkeursvariant tunnel Gijsselterweg (d.d. 17-9-2020)
- Schetsontwerp voorkeursvariant tunnel Berghuizen
- Grondwaterstanden peilbuizen Berghuizen 2 juni 2020 tot en met 20 oktober 2021
- Grondwaterstanden peilbuizen Gijsselterweg en peilschaal Suikerveen 2 juni 2020 tot en met 20 oktober 2021

Bijlage 2 Antwoordformulier

U wordt uitgenodigd onderstaande vragen zo volledig mogelijk te beantwoorden
(Indien gewenst mag u ook bijlagen bij uw beantwoording toevoegen):

Gegevens marktpartij	
Naam organisatie:	
Naam en functie contactpersoon	
Telefoonnummer:	
Email:	

Vragen en antwoorden	
Vraag 1:	Op basis van de verstrekte informatie, welke conclusies trekt u als marktpartij op gebied van: 1) Haalbaarheid project i.r.t. risico's omgeving & technische uitdagingen 2) Uitdaging op gebied van Hydrologie & grondwater tijdens bouw- en gebruiksfase.
Antwoord 1:	

Vraag 2:	Welke ontwerp- en/of uitvoeringsrisico's worden onderkend en op welke wijze kunnen deze risico's worden beheerst?
Antwoord 2:	

Vraag 3:	Welke bouwmethoden, rekening houdende met de effecten op de omgeving, komen volgens u in aanmerking?
Antwoord 3:	

Vraag 4:	Binnen welke bandbreedte denkt u dat het project gerealiseerd kan worden? (Er is op dit moment onvoldoende budget beschikbaar en we zijn op zoek naar een bandbreedte waarbinnen het project gerealiseerd kan worden zodat hiermee bestuurlijke keuzes gemaakt kunnen worden voor de toekomst van het project)
Antwoord 4:	

Vraag 5:	Op basis van de geschetste scope en omschreven problematiek, welke contract- en aanbestedingsvorm(en) adviseert u voor dit project?
Antwoord 5:	

Overige informatie die met ons wilt delen

Date : 26-10-2021 13:37:06

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : Marktconsultatie

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted]

De gesprekken willen wij in week 47 (22, 23 ('s morgens) of 26 november) plannen. Het aantal gesprekken is afhankelijk van het aantal ingevulde antwoordformulieren en is op 17 november a.s. bekend. Kan jij genoemde data reserveren?

Voorafgaand aan de gesprekken willen wij graag een overleg met ons drieën ([redacted]) plannen. Tijdens dit overleg willen wij o.a. onze rolverdeling tijdens de gesprekken met de aannemers bespreken. Dit vooroverleg willen wij graag op 19 november a.s. van 9 tot 10 uur plannen. Ik heb je hiervoor zojuist een uitnodiging gestuurd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast is het verschil tussen de Gijssesterweg in de toekomstige situatie zonder maatregelen en de toetswaarde maximaal 1,12 dB. Dit is minder dan 1,50 dB waardoor ook hier geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder

Voor de details wordt verwezen naar de bijgevoegd rapportage.

Voor een nadere toelichting weet je ons te bereiken.

Met vriendelijke groet,



TAUW bv
W.A. Scholtenstraat 3a
Postbus 722
9400 AS Assen

M +31 € 

Maandagmiddag afwezig





Advieswerkzaamheden tunnel Gijsselterweg

Akoestisch reconstructieonderzoek

25 oktober 2021

Kenmerk R003-12824710XK-V01-IHl

Verantwoording

Titel	Advieswerkzaamheden tunnel Gijssesterweg Akoestisch reconstructieonderzoek
Opdrachtgever	Provincie Drenthe
Projectleider	████████████████████
Auteur(s)	████████████████
Tweede lezer	████████████████
Uitvoering meet- en inspectiewerk	-
Projectnummer	1282471
Aantal pagina's	12 (excl. bijlagen)
Datum	25 oktober 2021
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Zekeringstraat 43g
Postbus 20748
1001 NS Amsterdam
T +31 20 60 63 22 2
E info.amsterdam@tauw.com

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel.....	4
1.2	Omschrijving van de situatie	4
2	Uitgangspunten	7
2.1	Documenten en tekeningen	7
2.2	Rekenmethode.....	8
2.3	Beoordelingshoogten	8
2.4	Effecten elders	8
2.5	Wegverkeerintensiteiten, wegdektype en snelheid	8
3	Resultaten en beschouwing	10
3.1	Resultaten N375.....	10
3.2	Resultaten Gijssesterweg.....	11
4	Conclusie.....	12
Bijlage 1	Wet geluidhinder	
Bijlage 2	Invoergegevens	
Bijlage 3	Resultaten	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In opdracht van Provincie Drenthe is door TAUW een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de wegreconstructie ter plaatse van de kruising Gijsselterweg met N375, gelegen in de gemeente Wolden. In de Gijsselterweg is een enkelzijdige tunnel voor landbouwverkeer en motorvoertuigen onder de N375 door gepland. Dit betreft een fysieke wijziging aan de weg waardoor conform de regels van de Wet geluidhinder een reconstructieonderzoek nodig is.

Het doel van het akoestisch reconstructieonderzoek is om te bepalen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename van de geluidbelasting ten gevolge van fysieke wijziging inclusief autonome groei van het verkeer van afgerond 2 dB of meer). Wanneer een reconstructie-effect optreedt wordt onderzocht of dit met maatregelen is weg te nemen of te reduceren. Om dit te bereiken worden rekenmodellen opgesteld voor het reconstructiegebied waarmee de geluidbelastingen op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen berekend worden voor de voorgeschreven peiljaren, waarna deze met elkaar vergeleken worden.

1.2 Omschrijving van de situatie

In de bestaande situatie kruist Gijsselterweg de N375. De N375 is een doorgaande voorrangsweg. Vanaf de N375 is het niet toegestaan af te slaan naar de Gijsselterweg. Ook is het niet toegestaan om vanaf de Gijsselterweg af te slaan de N375 op. Er mag dus enkel rechtdoor overgestoken worden.

Op ruimere afstand van de kruising bevinden zich woningen. In figuur 1.1 is de situatie rondom het plangebied weergegeven.



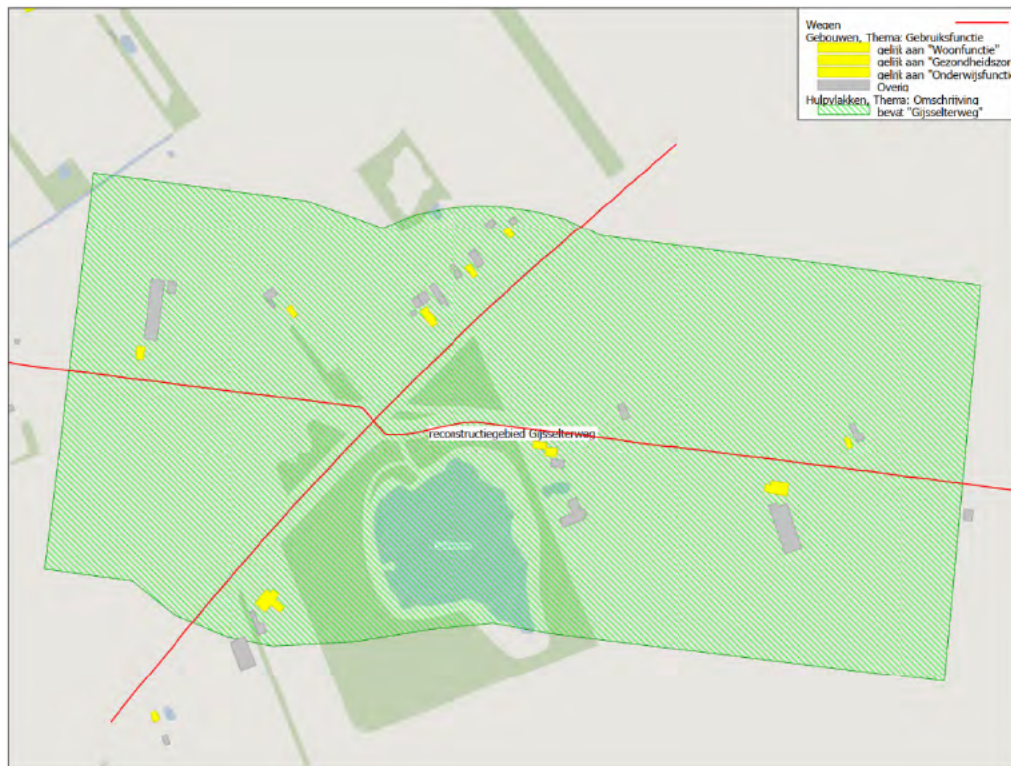
Figuur 1.1 Situatie plangebied

Bij de reconstructie blijft de N375 ongewijzigd, behalve de bebording 'verplicht rechtdoor' bij het kruispunt. De oversteek Gijsselterweg met de N375 wordt vervangen door een tunnel voor gemotoriseerd verkeer, naast de bestaande fietstunnel. De tunnel kent geen beperkingen voor bepaalde voertuig categorieën. Wel wordt de tunnel 1 "een zijdig" uitgevoerd, wat betekent dat er slechts verkeer in een richting tegelijk door kan. Verkeer uit de andere richting moet wachten tot de tunnel weer vrij is. In figuur 1.2 is het ontwerp van dit plan weergegeven.

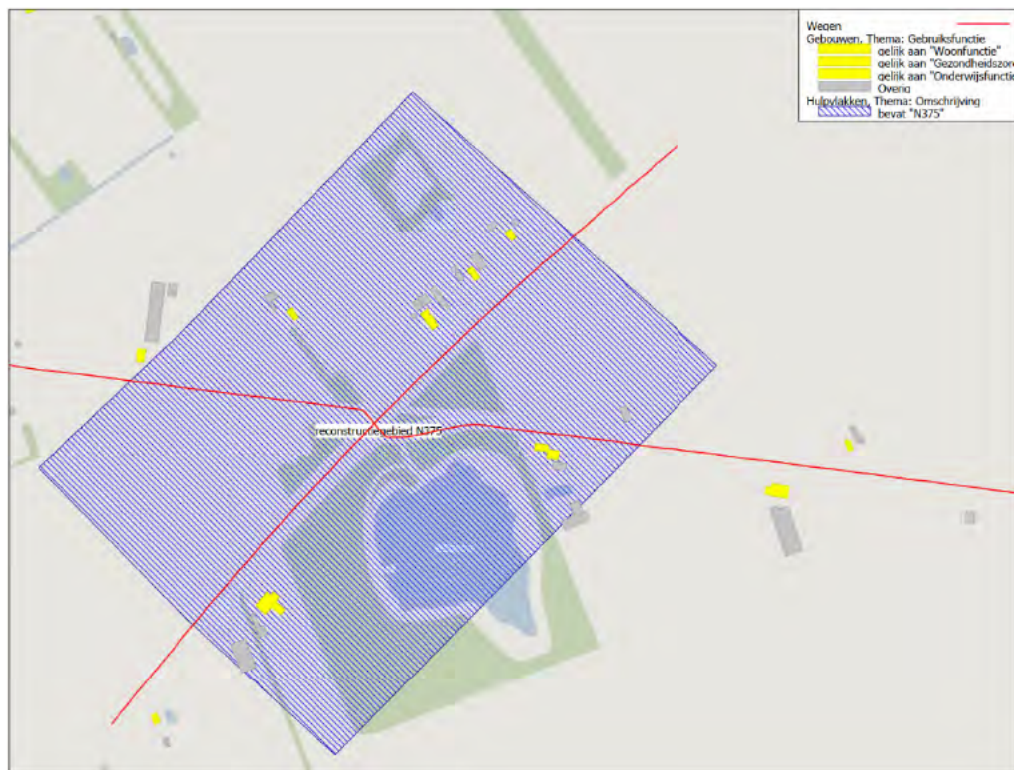


Figuur 1.2 Ontwerp tunnel

Bij het bepalen van de effecten is een onderzoeksgebied waarbinnen akoestisch relevante effecten kunnen optrekken gekozen. Dit gebied is 250 meter rond de fysieke wijzigingen van de weg. In figuur 1.3 en figuur 1.4 zijn de gebouwen met een geluidgevoelige functie geel gemarkeerd weergegeven. In figuur 1.3 is het reconstructiegebieden van de Gijsselterweg groen gemarkeerd weergegeven en in figuur 1.4 is het reconstructiegebieden van de N375 blauw gemarkeerd weergegeven. Wanneer gebouwen met een geluidgevoelige bestemming binnen de te onderzoeken zone liggen, worden deze meegenomen in het akoestisch onderzoek.



Figuur 1.3 Reconstructiegebied Gijsselterweg



Figuur 1.4 Reconstructiegebied N375

De uitgangspunten zijn opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden de resultaten beschouwd en tenslotte is in hoofdstuk 4 de conclusie van het onderzoek weergegeven.

2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten omschreven voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek.

2.1 Documenten en tekeningen

Voor het onderzoek zijn de volgende gegevens toegepast:

- Verkeersintensiteiten omliggende wegen zijn overgenomen uit:
 - Rapport 22010367.R01. Akoestisch onderzoek oversteek Berghuizen-Koekhanger Dwarsdijk met de N375, uitgevoerd door Noorman, d.d. 11-11-2020
 - Notitie quickscan effecten rotonde Gijsselterweg, 009456.20210503.N1.03, uitgevoerd door Goudappel, d.d. 18-05-2021
- Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) ten behoeve van gebouwen in de naaste omgeving
- TOP10NL Basisregistratie Topografie (BRT) ten behoeve van bodemgebieden in de naaste omgeving
- Plankaart 'N375-GIJSELTERWEG-OW-aansl Postweg'

- Er zijn geen Hogere Waarden bekend voor de adressen binnen het onderzoeksgebied. Daar waar geen hogere waarden bekend zijn, is uitgegaan van de heersende geluidbelasting, of wanneer deze lager is dan 48 dB dan is deze gelijkgesteld aan 48 dB

2.2 Rekenmethode

Bij de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II (SRMII) conform de ministeriële Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de berekening van de geluidbelasting is een akoestisch rekenmodel opgesteld in Geomilieu versie V2020.2.

In het gehanteerde rekenmodel is uitgegaan van de volgende 7 rekenparameters:

- Bodemfactor model (Bf): 1 (akoestisch zachte bodem)
- Bodemfactor bodemgebieden (Bf): 0 (akoestisch harde bodem)
- Zichthoek: 2 graden
- Maximale reflectiediepte: 1
- Meteorologische correcties: standaard RMG2012 - SRM II
- Luchtdemping: standaard RMG2012 - SRM II
- Geometrische uitbreiding: standaard RMG2012 - SRM II

In het rekenmodel zijn alle gebouwen en bodemgebieden in de directe omgeving van het plangebied gemodelleerd. Akoestisch harde bodemgebieden zoals wegen en wateroppervlakten hebben een bodemfactor (Bf) 0, en akoestisch zachte bodemgebieden zoals grasland of bossen hebben een bodemfactor (Bf) 1. De invoergegevens en figuren van het rekenmodel zijn bijgevoegd in bijlage 2 van deze rapportage.

2.3 Beoordelingshoogten

De geluidbelasting is op de bebouwing voor de begane grond op 1,5 meter hoogte berekend. Voor elke daarboven gelegen verdieping is de beoordelingshoogte met 3 meter per verdieping opgehoogd.

2.4 Effecten elders

Een stijging van het geluidsniveau met 1,5 dB komt overeen met een stijging van de verkeersintensiteit met 40 % (bij een gemiddeld gelijkblijvende verkeersamenstelling). Er is buiten het onderzoeksgebied voor de reconstructie geen sprake van een toename van de verkeersintensiteit van meer dan 40 % ten gevolge van het tunneltje onder de N375. Er is daarom geen sprake is van een relevant effect elders.

2.5 Wegverkeerintensiteiten, wegdektype en snelheid

De verkeersintensiteiten van de omliggende wegen zijn overgenomen uit rapport "Notitie quick scan effecten rotonde Gijsselterweg", die door Goudappel is uitgevoerd en "Akoestisch onderzoek oversteek Berghuizen-Koekhanger Dwarsdijk met de N375", die door Noorman is uitgevoerd.

De verkeersintensiteiten zijn met telcijfers uit 2016 en 2019. De verkeersintensiteiten zijn met 1,5 % groei per jaar opgehoogd ten gevolge van de autonome groei van verkeer.

Voor de huidige situatie is het peiljaar 2021 aangehouden. Dit betreft het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Voor de toekomstige situatie is het peiljaar 2032 aangehouden. Dit betreft het jaar 10 jaar na de reconstructie.

In tabel 2.1 is de gehanteerde verkeersverdeling, snelheid en wegdektype van de wegen opgenomen. Een overzicht van de gehanteerde invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

Tabel 2.1 Verkeersverdeling, snelheid en wegdek

Omschrijving	Intensiteit [mvt/etmaal]	Uurpercentage en voertuigverdeling [%]			Snelheid km/uur	Wegdek	
		Periode	Dag	Avond			Nacht
N375 Peiljaar huidige situatie	6413	Uur	6,66	3,06	0,97	80	Referentie wegdek
		LMV*	72,90	72,13	72,84		
		MZMV*	9,10	9,87	9,16		
		ZMV*	18,00	18,00	18,00		
N375 Peiljaar toekomstige situatie	7554	Uur	6,66	3,06	0,97	80	Referentie wegdek
		LMV*	72,90	72,13	72,84		
		MZMV*	9,10	9,87	9,16		
		ZMV*	18,00	18,00	18,00		
Gijsselterweg ten oosten van N375 Peiljaar huidige situatie	1185	Uur	6,59	4,23	0,50	80	Referentie wegdek
		LMV*	86,00	85,28	86,26		
		MZMV*	9,10	9,87	9,16		
		ZMV*	4,90	4,85	4,58		
Gijsselterweg ten westen van N375 Peiljaar huidige situatie	1400	Uur	6,59	4,23	0,50	80	Referentie wegdek
		LMV*	86,00	85,28	86,26		
		MZMV*	9,10	9,87	9,16		
		ZMV*	4,90	4,85	4,58		
Gijsselterweg Peiljaar toekomstige situatie	1523	Uur	6,59	4,23	0,50	80	Referentie wegdek
		LMV*	86,00	85,28	86,26		
		MZMV*	9,10	9,87	9,16		
		ZMV*	4,90	4,85	4,58		

* LMV = lichte motorvoertuigen, MZMV = middelzware motorvoertuigen en ZMV = zware motorvoertuigen

3 Resultaten en beschouwing

In navolgende paragrafen zijn de geluidbelasting ten gevolge van de N375 en Gijsselterweg beschouwd. De resultaten op toetspunten zijn opgenomen in bijlage 3. De resultaten worden in tabellen samengevat.

In tabel 3.1 is een uitleg voor inhoud van de kolommen opgenomen.

Tabel 3.1 Uitleg kolommen reconstructietabellen

Kolom	Uitleg
Naam	Het identificatienummer van het object volgens het BAG
Omschrijving	<adres + huisnummer>, <postcode>, <plaats> [<toetspunt X van object>/<totaal aantal toetspunten>]
Hoogte	Hoogte van het toetspunt. 1,5 Meter komt overeen met de begane grond en daarna 3 meter hoger per verdieping
<weg> huidige situatie	Geluidbelasting huidige situatie inclusief aftrek artikel 110g Wgh
<weg> toekomstige situatie	Geluidbelasting toekomstige situatie inclusief aftrek artikel 110g Wgh
Toetswaarde	Laagste van geluidbelasting huidige situatie, of eerder afgegeven Hogere Waarde, maar altijd minimaal 48 dB
Vershil toekomstige situatie – toetswaarde	Vershil in geluidbelastingen tussen de toekomstige situatie en de toetswaarde (zoals hierboven gedefinieerd)
Reconstructie-effect?	Wanneer de verschilwaarde (kolom links van deze kolom) minder dan 1,50 is dan is geen sprake van een wettelijk reconstructie-effect

3.1 Resultaten N375

In tabel 3.2 zijn de geluidbelasting ten gevolge van de N375 in de huidige situatie, de geluidbelasting ten gevolge van de N375 in de toekomstige situatie (inclusief tunnel en autonome groei verkeer), de toetswaarde, het verschil tussen de toekomstige geluidbelasting en de toetswaarde en of er een reconstructie-effect optreedt samengevat weergegeven. In tabel 3.1 is een uitleg voor inhoud van de kolommen opgenomen en in bijlage 3 zijn de volledige rekenresultaten opgenomen.

Tabel 3.2 Reconstructie-effecten ten gevolge van de N375

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	N375 Huidige situatie [2021]	N375 Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Verskil toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstructie-effect?
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,87	50,62	49,87	0,75	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,08	49,82	49,08	0,74	Nee
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	50,56	51,28	50,56	0,72	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	54,42	55,13	54,42	0,71	Nee

Het verschil tussen de N375 in de toekomstige situatie zonder maatregelen en de toetswaarde is maximaal 0,75 dB, dit is minder dan 1,50 dB waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onderzoek naar maatregelen is dan ook niet nodig.

3.2 Resultaten Gijssesterweg

In tabel 3.2 zijn de geluidbelasting ten gevolge van de Gijssesterweg in de huidige situatie, de geluidbelasting ten gevolge van de Gijssesterweg in de toekomstige situatie (inclusief tunnel en autonome groei verkeer), de toetswaarde, het verschil tussen de toekomstige geluidbelasting en de toetswaarde en of er een reconstructie-effect optreedt samengevat weergegeven. In tabel 3.1 is een uitleg voor inhoud van de kolommen opgenomen en in bijlage 3 zijn de volledige rekenresultaten opgenomen.

Tabel 3.3 Reconstructie-effecten ten gevolge van de Gijssesterweg

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Gijssesterweg Huidige situatie [2021]	Gijssesterweg Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Verskil toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstructie-effect?
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	48,78	49,90	48,78	1,12	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	48,90	50,00	48,90	1,10	Nee
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	48,20	49,30	48,20	1,10	Nee
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	51,00	51,40	51,00	0,40	Nee

Het verschil tussen de Gijssesterweg in de toekomstige situatie zonder maatregelen en de toetswaarde is maximaal 1,12 dB, dit is minder dan 1,50 dB waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onderzoek naar maatregelen is dan ook niet nodig.

4 Conclusie

In opdracht van Provincie Drenthe is door TAUW een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de wegreconstructie ter plaatse van de kruising Gijsselterweg met N375, gelegen in de gemeente Wolden. In de Gijsselterweg is een enkelzijdige tunnel voor landbouwverkeer en motorvoertuigen onder de N375 door gepland. Dit betreft een fysieke wijziging aan de weg waardoor conform de regels van de Wet geluidhinder een reconstructieonderzoek nodig is.

Het doel van het akoestisch reconstructieonderzoek is om te bepalen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename van de geluidbelasting ten gevolge van fysieke wijziging inclusief autonome groei van het verkeer van afgerond 2 dB of meer). Wanneer een reconstructie-effect optreedt wordt onderzocht of dit met maatregelen is weg te nemen of te reduceren. Om dit te bereiken worden rekenmodellen opgesteld voor het reconstructiegebied waarmee de geluidbelastingen op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen berekend worden voor de voorgeschreven peiljaren, waarna deze met elkaar vergeleken worden.

Hieruit volgt dat het verschil tussen de N375 in de toekomstige situatie zonder maatregelen en de toetswaarde maximaal 0,75 dB is. Dit is minder dan 1,50 dB waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Daarnaast is het verschil tussen de Gijsselterweg in de toekomstige situatie zonder maatregelen en de toetswaarde maximaal 1,12 dB. Dit is minder dan 1,50 dB waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder

Bijlage 1 Wet geluidhinder

In deze bijlage wordt een korte beschrijving gegeven van de Wet geluidhinder, de geluidzones, de geluidhindernormen en de ontheffingsmogelijkheden.

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidhindernormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen.

Daarin wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

Geluidgevoelige bestemmingen

In de Wet geluidhinder zijn eisen en procedures beschreven ten aanzien van de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen. Onder geluidgevoelige gebouwen worden onder andere woningen, ziekenhuizen en scholen verstaan. Onder geluidgevoelige terreinen worden standplaatsen voor woonwagens en ligplaatsen voor woonboten verstaan.

Geluidzone wegverkeerslawaai

De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

De breedte van geluidzones langs wegen is afhankelijk van de aard van de weg en is vermeld in tabel B1.1.

Tabel B1.1 Breedte van geluidzones

Aantal rijstroken	Geluidzones buitenstedelijk gebied	Geluidzones stedelijk gebied
Weg met 1 of 2 rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met 3 of 4 rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met 5 of meer rijstroken	600 meter	-

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Kenmerk R003-12824710XK-V01-IHl

Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bestemmingen in de geluidzone van een weg te realiseren is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Bij de uitvoering van het akoestisch onderzoek wordt het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' gehanteerd.

Geluidzone spoorweglawaai

In het Besluit geluidhinder zijn de geluidzones langs spoorwegen opgenomen. In tabel B2.1 zijn de breedtes van de zones opgenomen.

Tabel B1.2 Geluidzone conform artikel 1.4a Besluit geluidhinder

Hoogte geluidproductieplafond [dB]	Breedte zone [m]
< 56	100
> 56; < 61	200
> 61; < 66	300
> 66; < 71	600
> 71; < 74	900
> 74	1.200

Het geluidproductieplafond (GPP) van het spoor is te vinden op de website <http://www.geluidregisterspoor.nl/geluidregisterspoor.html>. Bij een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai dienen tevens de gegevens van deze website te worden gehanteerd.

Geluidzone gezoneerd industrieterrein

De geluidzone van een gezoneerd industrieterrein is niet vastgelegd in de Wet geluidhinder, maar in een bestemmingsplan en is afhankelijk van het industrieterrein.

Dosismaat L_{den}

In de wet zijn grenswaarden gesteld aan de dosismaat L_{den} . Dit is een logaritmische optelling van de L_{day} , $L_{evening}$ en L_{night} waarbij de geluidniveaus in de avond- en de nachtperiode als hinderlijker ervaren dan het geluid in dagperiode. Daarom worden gemiddelde geluidniveaus in de avond- en nachtperiode bij de berekening van L_{den} verhoogd met een straffactor van respectievelijk 5 en 10 dB. De dosismaat L_{den} wordt berekend volgens de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right) \text{ [dB]}$$

Normstelling

De normstelling in de Wet geluidhinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een maximale ontheffingswaarde. Als de berekende geluidbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde dan vormt de bron geen belemmering. Voor een berekende geluidbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde is nieuwbouw alleen mogelijk wanneer ontheffing wordt verleend door Burgemeesters en Wethouders van de gemeente. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het geluidbeleid van de gemeente. Voorwaarde voor de aanvraag van hogere grenswaarden is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het onderzoeken en toepassen van maatregelen gebeurt in de volgende volgorde:

- Bronmaatregelen, zoals het toepassen van geluiddempers voor railverkeer, het reduceren van de hoeveelheid verkeer, het aanpassen van de rijsnelheid of het toepassen van geluidreducerend wegdek
- Overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of -wallen
- Ontvangermaatregelen, zoals het toepassen van gevelisolatie
- Het aanvragen van ontheffing

In het geval dat de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dient de betreffende gevel als een dove gevel te worden uitgevoerd. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen in geluidgevoelige ruimtes, waardoor toetsing aan de geluidnormen niet is vereist. In situaties, waarbij de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, kan een dove gevel worden toegepast om een geluidgevoelige bestemming toch mogelijk te maken.

In de wet zijn grenswaarden gesteld aan de dosismaat L_{den} . In tabel B1.3 is de grenswaarde voor weg- en spoorweglawaai opgenomen.

Tabel B1.3 Geluidnormen L_{den}

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale toelaatbare waarde [dB]	
		Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
Woningen, bestaand en in aanbouw	48	58	63
Woningen, geprojecteerd (geplande nieuwbouw)	48	53	63
Onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen	48	53 / 58 ²⁾	63
Andere gezondheidszorggebouwen ¹⁾	48	53	53
Geluidgevoelige terreinen; woonwagen-standplaatsen	48	53	53
Geluidgevoelige terreinen; ligplaatsen voor woonboten	48	58	58
Railverkeer	55	58	68

¹⁾ Verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en kinderdagverblijven

²⁾ Bij aanleg of wijziging van een weg

Aftrek

Op basis van artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

Voor wegen met een representatief te achten rijsnelheid voor lichte motorvoertuigen van 70 km/uur of meer bedraagt de aftrek op de berekende geluidbelasting op een toetspunt:

- Bij een geluidbelasting van 56 dB bedraagt de aftrek 3 dB
- Bij een geluidbelasting van 57 dB bedraagt de aftrek 4 dB
- Bij een geluidbelasting anders dan 56 of 57 dB bedraagt de aftrek 2 dB

Voor wegen met een representatief te achten rijsnelheid voor lichte motorvoertuigen van minder dan 70 km/uur bedraagt de aftrek:

- 5 dB

De aftrek bedraagt 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

Voor de 30 km/h-wegen is de aftrek van 5 dB toegepast. Hierdoor is het mogelijk om de berekende geluidbelasting te vergelijken met de grenswaarde voor 50 km/uur wegen. Tevens is de verwachting dat het stiller worden van het verkeer voor 30 en 50 km/uur vergelijkbaar is.

Cumulatie artikel 110f van de Wgh

Bij het vaststellen van een hogere waarde voor meerdere geluidbronnen met een situering binnen meerdere zones van weg-, rail- en/of industrielawaai is inzicht vereist in de geluidbelasting als gevolg van alle geluidbronnen samen. De gecumuleerde geluidbelasting mag daarbij niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. De vaststelling van de gecumuleerde geluidbelasting voor wegverkeersbronnen moet worden vastgesteld volgens hoofdstuk 2 van Bijlage I van het Rmg 2012. Bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting voor wegverkeersbronnen wordt de aftrek artikel 110g Wgh niet toegepast.

Geluidbelasting binnen gebouwen

In het bouwbesluit 2012 zijn eisen opgenomen ten aanzien van het binnenniveau en de minimale karakteristieke geluidwering van de gevel. Voor een verblijfsruimte dient een binnenniveau van 33 dB te worden gewaarborgd en dient de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie minimaal 20 dB bedragen. Op de posities waar de geluidbelasting exclusief aftrek artikel 110g Wgh meer dan 53 dB bedraagt, dient bij de aanvraag van de bouwvergunning te worden aangetoond dat het binnenniveau van 33 dB wordt gewaarborgd voor weg- en railverkeer en 35 dB(A) voor industrielawaai.

Bijlage 2**Invoergegevens**

Bijlage 1.1 Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: huidige situatie

Model eigenschap	
Omschrijving	huidige situatie
Verantwoordelijke	oxk
Rekenmethode	#2 Wegverkeerslawaa RMG-2012, wegverkeer
Aangemaakt door	oxk op 11-10-2021
Laatst ingezien door	oxk op 21-10-2021
Model aangemaakt met	Geomilieu V2021
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Aandachtsgebied	--
Max.refl.afstand	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek	2
Max.refl.diepte	1
Geometrische uitbreiding	Conform standaard
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor CO	3,50

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n
N375, 80 km/uur	1	N375	222950,71	530453,22	222238,28	529723,69	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(P4))	V(MV(P4))	V(ZV(P4))	%Int(D)	%Int(A)
N375, 80 km/uur	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--	--	6,59	4,23

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)
N375, 80 km/uur	0,50	--	--	--	--	--	72,90	72,13	72,84	--	9,10	9,87

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(P4)	MV(P4)	ZV(P4)
N375, 80 km/uur	9,16	--	18,00	18,00	18,00	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63
N375, 80 km/uur	83,89	92,58	98,08	105,61	109,67	105,69	98,82	88,42	112,62	82,00

Bijlage 1.1 Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125
N375, 80 km/uur	90,74	96,24	103,73	107,75	103,78	96,91	86,53	110,72	72,69	81,39

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250
N375, 80 km/uur	86,89	94,42	98,47	94,50	87,62	77,22	101,43	--	--	--

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl
N375, 80 km/uur	--	--	--	--	--	--	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Cpl_W	Hbron	Helling	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))
N375, 80 km/uur	1,5	0,75	0	W1	80	80	80	80	80	80	80	80

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(ZV(N))	Totaal aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
N375, 80 km/uur	80	6413,00	308,09	195,67	23,36	38,46	26,77	2,94	76,07	48,83	5,77

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Gijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n
Gijsselterweg, 80 km/uur	2	Gijsselterweg	222568,66	530103,45	223623,63	529985,39	0,00	0,00	0,00	0,00
Gijsselterweg, 80 km/uur	3	Gijsselterweg	222568,47	530103,58	222030,60	530204,33	0,00	0,00	0,00	0,00

Bijlage 1.1

Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(P4))	V(MV(P4))	V(ZV(P4))	%Int(D)	%Int(A)
Gijsselterweg, 80 km/uur	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--	--	6,59	4,23
Gijsselterweg, 80 km/uur	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--	--	6,59	4,23

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: Grijssesterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)
Grijssesterweg, 80 km/uur	0,50	--	--	--	--	--	86,00	85,28	86,26	--	9,10
Grijssesterweg, 80 km/uur	0,50	--	--	--	--	--	86,00	85,28	86,26	--	9,10

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(P4)
Gijsselterweg, 80 km/uur	9,87	9,16	--	4,90	4,85	4,58	--	--	--	--	--	--
Gijsselterweg, 80 km/uur	9,87	9,16	--	4,90	4,85	4,58	--	--	--	--	--	--

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	MV(P4)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
Gijsselterweg, 80 km/uur	--	--	73,60	83,36	88,66	95,60	101,45	97,64	90,79	79,98
Gijsselterweg, 80 km/uur	--	--	74,32	84,09	89,39	96,33	102,17	98,37	91,51	80,70

Bijlage 1.1

Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k
Gijsselterweg, 80 km/uur	104,10	71,73	81,57	86,86	93,74	99,53	95,73	88,89	78,10
Gijsselterweg, 80 km/uur	104,82	72,45	82,29	87,58	94,46	100,26	96,46	89,61	78,82

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
Gijsselterweg, 80 km/uur	102,19	62,30	72,12	77,41	84,32	90,23	86,43	79,57	68,75
Gijsselterweg, 80 km/uur	102,92	63,02	72,84	78,13	85,04	90,95	87,15	80,30	69,48

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Gijsselterweg, 80 km/uur	92,87	--	--	--	--	--	--	--	--
Gijsselterweg, 80 km/uur	93,59	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 1.1

Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) Totaal	ISO_H	ISO.M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))
Gijsselterweg, 80 km/uur	--	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	80	80
Gijsselterweg, 80 km/uur	--	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	80	80

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsselterweg
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	LV(D)	LV(A)	LV(N)
Gijsselterweg, 80 km/uur	80	80	80	80	80	80	80	1185,00	67,16	42,75	5,11
Gijsselterweg, 80 km/uur	80	80	80	80	80	80	80	1400,00	79,34	50,50	6,04

Bijlage 1.1 Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: Grijssesterweg, 80 km/uur
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
Grijssesterweg, 80 km/uur	7,11	4,95	0,54	3,83	2,43	0,27
Grijssesterweg, 80 km/uur	8,40	5,85	0,64	4,52	2,87	0,32

Invoergegevens, de huidige situatie

Model: huidige situatie
 wegverkeerslawaaai - tunnel Grijsseltenweg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.		X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428331	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9428573	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9429059	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430361	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430361	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430361	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430361	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430361	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430362	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430362	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430362	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430362	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430362	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430368	4,1(1 0),0,7963PE	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9430369	4,1(1 0),0,7963PD	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9432221	4,1(1 0),0,7963PG	Ruinen [1/	223091,29	530016,85	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9432221	4,1(1 0),0,7963PG	Ruinen [2/	223079,05	530010,70	0,00	Relatief	1,50	4,50
-	9432221	4,1(1 0),0,7963PG	Ruinen [3/	223085,97	530009,62	0,00	Relatief	1,50	4,50

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.		X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [4/	223072,13	530011,79	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [5/	223065,26	530014,00	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [6/	223062,78	530019,19	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [7/	223066,62	530023,37	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [8/	223069,96	530025,43	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [9/	223081,46	530026,44	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [10	223074,54	530027,51	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [11	223088,37	530025,38	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [1/	222800,82	530063,06	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [2/	222792,85	530058,34	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [3/	222786,25	530063,40	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [4/	222778,41	530068,41	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [5/	222770,44	530073,99	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [6/	222779,72	530077,32	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [7/	222788,04	530073,31	0,00	Relatief	1,50	4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG		Ruinen [8/	222794,57	530069,69	0,00	Relatief	1,50	4,50

Bijlage 1.1
Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Vorm	Hoogtes
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50

Bijlage 1.1 Invoergegevens, de huidige situatie

TAUW B.V.

Model: huidige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulpvlakken, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1
--		reconstructiegebied Gijsselsterweg	222154,87	529916,81
--		reconstructiegebied N375	222146,51	530047,45

Bijlage 2.2

Invoergegevens, toekomstige situatie

TAUW B.V.

Model: toekomstige situatie
 wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
 Groep: N375
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(P4))	V(MV(P4))
N375	1	N375	222950,71	530453,22	222574,45	530109,76	0,00	0,00	0,00	0,00	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--
N375	1	N375	222574,45	530109,76	222529,11	530062,55	0,00	0,00	0,00	0,00	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--
N375	1	N375	222529,11	530062,55	222238,28	529723,69	0,00	0,00	0,00	0,00	Referentiewegdek	--	--	--	--	--	--

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
 wegverkeerslawaaï - tunnel Grijssesterweg
 Groep: N375
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(ZV(P4))	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
N375	--	6,59	4,23	0,50	--	--	--	--	--	72,90	72,13	72,84	--	9,10	9,87	9,16	--	18,00	18,00	18,00
N375	--	6,59	4,23	0,50	--	--	--	--	--	72,90	72,13	72,84	--	9,10	9,87	9,16	--	18,00	18,00	18,00
N375	--	6,59	4,23	0,50	--	--	--	--	--	72,90	72,13	72,84	--	9,10	9,87	9,16	--	18,00	18,00	18,00

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
 wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
 Groep: N375
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(P4)	MV(P4)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	84,60	93,29	98,79	106,32	110,38	106,40	99,53	89,13	113,33	82,71	91,45
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	84,60	93,29	98,79	106,32	110,38	106,40	99,53	89,13	113,33	82,71	91,45
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	84,60	93,29	98,79	106,32	110,38	106,40	99,53	89,13	113,33	82,71	91,45

Bijlage 2.2 Invoergegevens, toekomstige situatie

TAUW B.V.

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63
N375	96,95	104,44	108,46	104,50	97,63	87,24	111,43	73,40	82,10	87,60	95,13	99,18	95,21	88,33	77,93	102,14	--
N375	96,95	104,44	108,46	104,50	97,63	87,24	111,43	73,40	82,10	87,60	95,13	99,18	95,21	88,33	77,93	102,14	--
N375	96,95	104,44	108,46	104,50	97,63	87,24	111,43	73,40	82,10	87,60	95,13	99,18	95,21	88,33	77,93	102,14	--

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
 wegverkeerslawaaï - tunnel Grijssesterweg
 Groep: N375
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(LV(D))
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	80
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	Absoluut	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	80
N375	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W1	80

Bijlage 2.2 Invoergegevens, toekomstige situatie

TAUW B.V.

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: N375
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	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	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
N375	80	80	80	80	80	80	80	80	7554,00	362,90	230,48	27,51	45,30	31,54	3,46	89,61	57,52	6,80
N375	80	80	80	80	80	80	80	80	7554,00	362,90	230,48	27,51	45,30	31,54	3,46	89,61	57,52	6,80
N375	80	80	80	80	80	80	80	80	7554,00	362,90	230,48	27,51	45,30	31,54	3,46	89,61	57,52	6,80

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Gijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(P4))
Gijsseïterweg	2	Gijsseïterweg	223624,54	529985,14	222031,52	530204,08	0,00	0,00	0,00	0,00	Referentiewegdek	--	--	--	--	--

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Grijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(MV(P4))	V(ZV(P4))	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)
Grijsseïterweg	--	--	6,59	4,23	0,50	--	--	--	--	--	86,00	85,28	86,26	--	9,10	9,87	9,16	--	4,90

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Grijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(P4)	MV(P4)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal
Grijsseïterweg	4,85	4,58	--	--	--	--	--	--	--	--	74,69	84,45	89,75	96,69	102,54	98,73	91,88	81,07	105,19

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Grijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k
Grijsseïterweg	72,82	82,66	87,95	94,83	100,62	96,82	89,98	79,19	103,28	63,39	73,21	78,50	85,41	91,32	87,52	80,66	69,84

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaai - tunnel Grijssesterweg
Groep: Grijssesterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron
Grijssesterweg	93,96	--	--	--	--	--	--	--	--	--	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Grijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Helling	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	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)
Grijsseïterweg	0	W1	80	80	80	80	80	80	80	80	80	1523,00	86,31	54,94	6,57	9,13	6,36	0,70	4,92

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: Gijsseïterweg
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(A)	ZV(N)
Gijsseïterweg	3,12	0,35

Bijlage 2.2 Invoergegevens, toekomstige situatie

TAUW B.V.

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsse/weg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.		X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Vorm	Hoogtes
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [1/	223162,63	530080,33	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [2/	223164,24	530082,60	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [3/	223166,96	530081,98	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [4/	223168,58	530081,12	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [5/	223170,79	530079,28	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [6/	223172,33	530073,68	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [7/	223170,21	530069,20	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428331	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [8/	223164,73	530073,42	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9428573	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [1/	222470,22	530241,46	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [2/	222470,55	530234,67	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [3/	222464,22	530237,26	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [4/	222459,29	530243,05	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [5/	222461,56	530247,19	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9429059	4,1(1 0),0,7963PE														
			Ruinen [6/	222466,24	530248,01	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430361	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430361	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430361	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430361	4,1(1 0),0,7963PD														
			Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50

Bijlage 2.2 Invoergegevens, toekomstige situatie

TAUW B.V.

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsselterweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.		X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Vorm	Hoogtes
--	9430361	4,1(1 0),0,7963PD			222696,71	530294,08	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD			222735,04	530340,02	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD			222736,70	530345,71	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD			222744,22	530342,88	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD			222744,54	530335,09	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD			222739,65	530335,30	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222281,03	530193,78	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222279,37	530186,05	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222276,42	530180,71	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222271,99	530180,71	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222270,01	530183,73	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222269,87	530191,97	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430368	4,1(1 0),0,7963PE			222275,96	530196,84	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222645,64	530223,51	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222639,51	530224,56	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222631,23	530234,42	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222630,95	530244,71	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222637,12	530245,65	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222638,29	530241,34	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222643,85	530235,95	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430369	4,1(1 0),0,7963PD			222647,76	530228,23	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223091,29	530016,85	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223079,05	530010,70	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223085,97	530009,62	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223072,13	530011,79	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223065,26	530014,00	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223062,78	530019,19	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223066,62	530023,37	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223069,96	530025,43	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223081,46	530026,44	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223074,54	530027,51	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432221	4,1(1 0),0,7963PG			223088,37	530025,38	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG			222800,82	530063,06	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50

Bijlage 2.2

TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
 wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Vorm	Hoogtes	
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222792,85	530058,34	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222786,25	530063,40	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222778,41	530068,41	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222770,44	530073,99	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222779,72	530077,32	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222788,04	530073,31	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9432225	4,1(1 0),0,7963PG.		222794,57	530069,69	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50
--	9430362	4,1(1 0),0,7963PD.		222744,54	530335,09	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	Punt	1,50/4,50

Bijlage 2.2

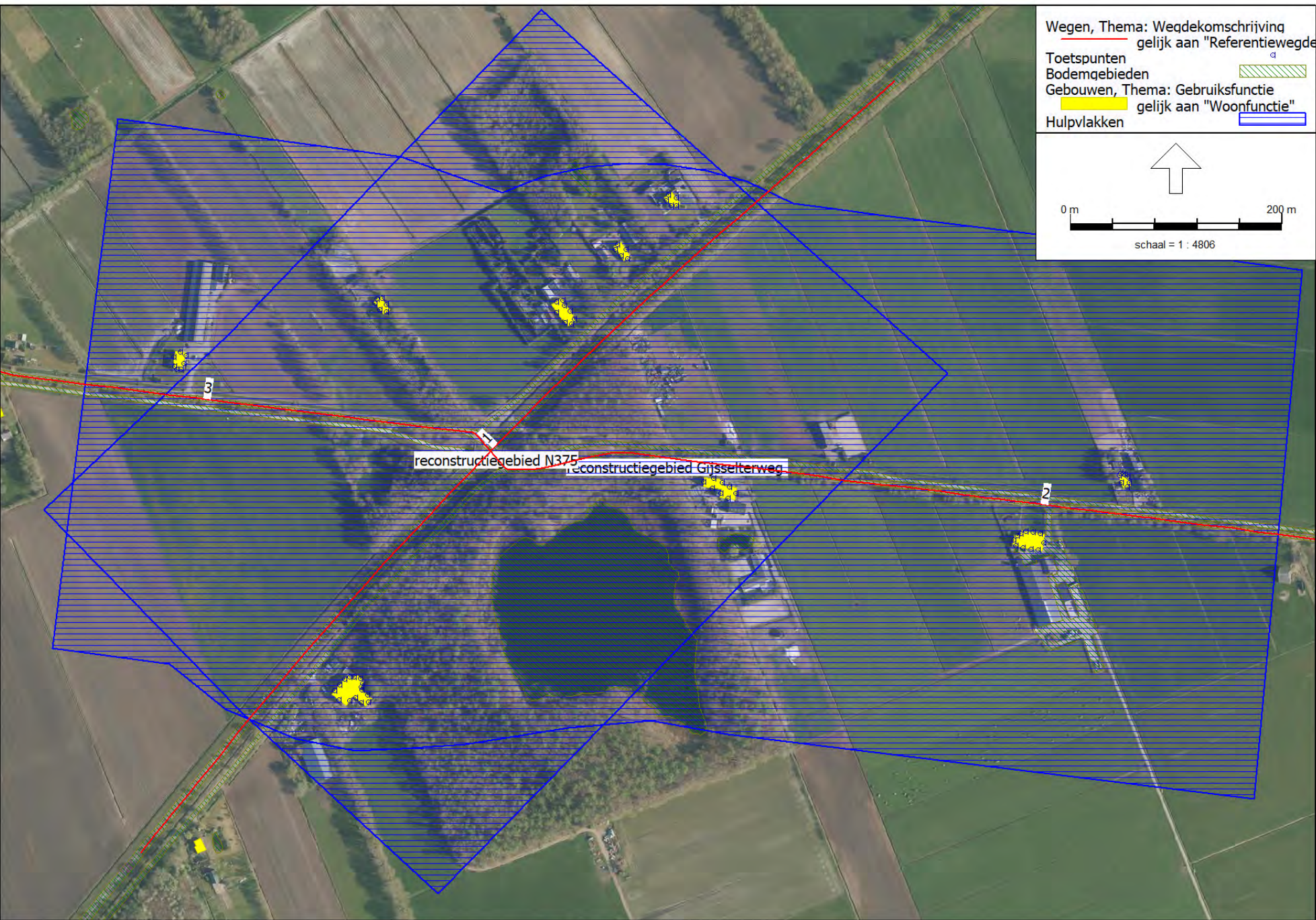
TAUW B.V.

Invoergegevens, toekomstige situatie

Model: toekomstige situatie
wegverkeerslawaaï - tunnel Grijsseïterweg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hulpvlakken, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Naam	Omschr.	X-1	Y-1
--		reconstructiegebied Gijssseïterweg	222154,87	529916,81
--		reconstructiegebied N375	222146,51	530047,45





Bijlage 3**Resultaten**

Totaal overzicht geluidbelasting

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting Lden inclusief aftrek artikel 110g [dB]									
			N376 Huidige situatie [2021]	N375 Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Verschil toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstructie-effect?	Gijsselerweg Huidige situatie [2021]	Gijsselerweg Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Verschil toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstructie-effect?
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	35,87	36,58	48,00	-11,42	Nee	44,49	45,54	48,00	-2,46	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	36,79	37,48	48,00	-10,52	Nee	38,20	39,02	48,00	-8,98	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	32,51	33,28	48,00	-14,72	Nee	33,11	33,84	48,00	-14,16	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	34,06	34,85	48,00	-13,15	Nee	31,47	32,43	48,00	-15,57	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	32,45	33,15	48,00	-14,85	Nee	41,20	42,26	48,00	-5,74	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	31,07	31,78	48,00	-16,22	Nee	42,98	44,07	48,00	-3,93	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	24,74	25,45	48,00	-22,55	Nee	48,91	49,96	48,91	1,05	Nee
9428331_A	7963PE, Ruinen	1,5	35,44	36,22	48,00	-11,78	Nee	46,83	47,90	48,00	-0,10	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	36,85	37,57	48,00	-10,43	Nee	46,23	47,29	48,00	-0,71	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	37,79	38,51	48,00	-9,49	Nee	39,47	40,32	48,00	-7,68	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	33,56	34,34	48,00	-13,66	Nee	34,33	35,13	48,00	-12,87	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	35,03	35,84	48,00	-12,16	Nee	32,57	33,62	48,00	-14,38	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	33,39	34,10	48,00	-13,90	Nee	43,13	44,21	48,00	-3,79	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	31,98	32,69	48,00	-15,31	Nee	44,80	45,89	48,00	-2,11	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	25,54	26,25	48,00	-21,75	Nee	50,19	51,24	50,19	1,05	Nee
9428331_B	7963PE, Ruinen	4,5	36,43	37,23	48,00	-10,77	Nee	48,26	49,33	48,26	1,07	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	22,82	23,54	48,00	-24,46	Nee	26,99	28,14	48,00	-19,86	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	52,49	53,22	52,49	0,73	Nee	35,09	36,15	48,00	-11,85	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,08	49,82	49,08	0,74	Nee	34,09	34,93	48,00	-13,07	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	28,32	29,03	48,00	-18,97	Nee	29,96	30,80	48,00	-17,20	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	26,95	27,66	48,00	-20,34	Nee	29,88	30,77	48,00	-17,23	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	40,69	41,52	48,00	-6,48	Nee	30,90	29,75	48,00	-18,25	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	44,45	45,27	48,00	-2,73	Nee	32,25	33,05	48,00	-14,95	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	24,36	25,08	48,00	-22,92	Nee	15,81	16,82	48,00	-31,18	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	24,20	24,92	48,00	-23,08	Nee	-0,32	0,59	48,00	-47,41	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	14,30	15,02	48,00	-32,98	Nee	4,53	5,66	48,00	-42,34	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	48,33	49,04	48,33	0,71	Nee	18,75	19,14	48,00	-28,86	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	53,56	54,28	53,56	0,72	Nee	32,81	33,80	48,00	-14,20	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	53,53	54,25	53,53	0,72	Nee	32,60	33,62	48,00	-14,38	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	53,59	54,31	53,59	0,72	Nee	32,99	34,04	48,00	-13,96	Nee
9428573_A	7963PD, Ruinen	1,5	52,00	52,72	52,00	0,72	Nee	35,38	36,63	48,00	-11,37	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	23,89	24,60	48,00	-23,40	Nee	27,61	28,82	48,00	-19,18	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	54,47	55,20	54,47	0,73	Nee	35,85	36,86	48,00	-11,14	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	50,95	51,69	50,95	0,74	Nee	34,84	35,64	48,00	-12,36	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	29,37	30,08	48,00	-17,92	Nee	30,63	31,54	48,00	-16,46	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	28,02	28,72	48,00	-19,28	Nee	30,56	31,50	48,00	-16,50	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	41,83	42,67	48,00	-5,33	Nee	31,65	30,48	48,00	-17,52	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	45,80	46,63	48,00	-1,37	Nee	32,99	33,78	48,00	-14,22	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	27,10	27,82	48,00	-20,18	Nee	16,94	17,96	48,00	-30,04	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	26,12	26,84	48,00	-21,16	Nee	1,11	2,77	48,00	-45,23	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	17,26	17,97	48,00	-30,03	Nee	5,52	6,70	48,00	-41,30	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	50,38	51,09	50,38	0,71	Nee	19,59	19,99	48,00	-28,01	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	55,54	56,26	55,54	0,72	Nee	33,56	34,55	48,00	-13,45	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	55,51	56,23	55,51	0,72	Nee	33,35	34,40	48,00	-13,60	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	55,57	56,29	55,57	0,72	Nee	33,75	34,78	48,00	-13,22	Nee
9428573_B	7963PD, Ruinen	4,5	54,02	54,75	54,02	0,73	Nee	36,13	37,38	48,00	-10,62	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	41,24	41,97	48,00	-6,03	Nee	33,11	31,68	48,00	-16,32	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	44,19	45,13	48,00	-2,87	Nee	39,15	38,25	48,00	-9,75	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	41,70	42,80	48,00	-5,20	Nee	39,12	38,74	48,00	-9,26	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	41,47	42,51	48,00	-5,49	Nee	38,85	39,30	48,00	-8,70	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	34,83	36,17	48,00	-11,83	Nee	32,86	31,39	48,00	-16,61	Nee
9429059_A	7963PE, Ruinen	1,5	40,81	41,55	48,00	-6,45	Nee	32,09	31,30	48,00	-16,70	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,79	43,60	48,00	-4,40	Nee	34,29	32,84	48,00	-15,16	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	45,46	46,44	48,00	-1,56	Nee	40,44	39,51	48,00	-8,49	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,70	43,85	48,00	-4,15	Nee	40,40	40,05	48,00	-7,95	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,45	43,54	48,00	-4,46	Nee	40,11	40,71	48,00	-7,29	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	36,03	37,42	48,00	-10,58	Nee	34,17	32,92	48,00	-15,08	Nee
9429059_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,55	43,32	48,00	-4,68	Nee	33,27	32,46	48,00	-15,54	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	54,42	55,13	54,42	0,71	Nee	34,67	35,37	48,00	-12,63	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	50,18	50,89	50,18	0,71	Nee	33,53	34,23	48,00	-13,77	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	47,76	48,47	48,00	0,47	Nee	32,27	33,25	48,00	-14,75	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	20,47	21,34	48,00	-26,66	Nee	19,80	20,06	48,00	-27,94	Nee
9430361_A	7963PD, Ruinen	1,5	50,12	50,83	50,12	0,71	Nee	28,17	29,24	48,00	-18,76	Nee
9430361_B	7963PD, Ruinen	4,5	56,32	57,03	56,32	0,71	Nee	35,50	36,26	48,00	-11,74	Nee
9430361_B	7963PD, Ruinen	4,5	52,11	52,82	52,11	0,71	Nee	34,42	35,13	48,00	-12,87	Nee
9430361_B	7963PD, Ruinen	4,5	49,74	50,45	49,74	0,71	Nee	33,17	34,15	48,00	-13,85	Nee
9430361_B	7963PD, Ruinen	4,5	26,34	27,05	48,00	-20,95	Nee	26,72	26,83	48,00	-21,17	Nee
9430361_B	7963PD, Ruinen	4,5	52,22	52,93	52,22	0,71	Nee	29,17	30,23	48,00	-17,77	Nee
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,35	50,05	49,35	0,70	Nee	33,11	34,02	48,00	-13,98	Nee
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	39,11	39,82	48,00	-8,18	Nee	28,44	29,09	48,00	-18,91	Nee
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	50,17	50,88	50,17	0,71	Nee	26,04	27,09	48,00	-20,91	Nee
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	53,29	54,00	53,29	0,71	Nee	32,99	33,71	48,00	-14,29	Nee

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting Lden inclusief aftrek artikel 110g [dB]										
			N375 Huidige situatie [2021]	N375 Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Vershill toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstruectie-effect?	Glijseteltoerweg Huidige situatie [2021]	Toetswaarde	Glijseteltoerweg Toekomstige situatie [2032]	Toetswaarde	Vershill toekomstige situatie - Toetswaarde	Reconstruectie-effect?
9430362_A	7963PD, Ruinen	1,5	50,56	51,28	50,56	0,72	Nee	33,18	34,01	48,00	-13,99	Nee	
9430362_B	7963PD, Ruinen	4,5	51,15	51,86	51,15	0,71	Nee	34,04	34,96	48,00	-13,04	Nee	
9430362_B	7963PD, Ruinen	4,5	40,59	41,31	48,00	-6,69	Nee	29,77	30,44	48,00	-17,56	Nee	
9430362_B	7963PD, Ruinen	4,5	52,11	52,82	52,11	0,71	Nee	26,82	27,87	48,00	-20,13	Nee	
9430362_B	7963PD, Ruinen	4,5	55,27	55,99	55,27	0,72	Nee	33,78	34,52	48,00	-13,48	Nee	
9430362_B	7963PD, Ruinen	4,5	52,52	53,24	52,52	0,72	Nee	34,17	35,01	48,00	-12,99	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	41,61	42,42	48,00	-5,58	Nee	44,39	44,78	48,00	-3,22	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	41,29	42,12	48,00	-5,88	Nee	45,70	46,09	48,00	-1,91	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	40,34	41,18	48,00	-6,82	Nee	49,76	50,10	49,76	0,34	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	39,74	40,59	48,00	-7,41	Nee	49,90	50,26	49,90	0,36	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	18,15	18,86	48,00	-29,14	Nee	46,78	47,13	48,00	-0,87	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	20,21	20,91	48,00	-27,09	Nee	44,02	44,40	48,00	-3,60	Nee	
9430368_A	7963PE, Ruinen	1,5	37,02	37,77	48,00	-10,23	Nee	37,12	37,79	48,00	-10,21	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,60	43,44	48,00	-4,56	Nee	46,23	46,61	48,00	-1,39	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	42,24	43,09	48,00	-4,91	Nee	47,31	47,69	48,00	-0,31	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	41,17	42,04	48,00	-5,96	Nee	51,01	51,36	51,01	0,35	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	40,56	41,43	48,00	-6,57	Nee	51,11	51,47	51,11	0,36	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	20,14	20,86	48,00	-27,14	Nee	48,21	48,56	48,21	0,35	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	22,19	22,90	48,00	-25,10	Nee	45,81	46,19	48,00	-1,81	Nee	
9430368_B	7963PE, Ruinen	4,5	38,27	39,05	48,00	-8,95	Nee	38,83	39,45	48,00	-8,55	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	56,32	57,04	56,32	0,72	Nee	38,07	37,85	48,00	-10,15	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	52,27	53,01	52,27	0,74	Nee	38,41	37,37	48,00	-10,63	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,87	50,62	49,87	0,75	Nee	37,91	36,40	48,00	-11,60	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	42,36	43,07	48,00	-4,93	Nee	29,03	28,01	48,00	-19,99	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	49,61	50,32	49,61	0,71	Nee	33,15	35,00	48,00	-13,00	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	47,60	48,31	48,00	0,31	Nee	27,86	28,84	48,00	-19,16	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	51,86	52,57	51,86	0,71	Nee	32,93	35,06	48,00	-12,94	Nee	
9430369_A	7963PD, Ruinen	1,5	54,17	54,88	54,17	0,71	Nee	33,69	35,90	48,00	-12,10	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	57,96	58,68	57,96	0,72	Nee	38,99	38,95	48,00	-9,05	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	54,15	54,88	54,15	0,73	Nee	39,08	38,26	48,00	-9,74	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	51,15	51,90	51,15	0,75	Nee	38,24	36,98	48,00	-11,02	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	44,72	45,43	48,00	-2,57	Nee	33,47	32,93	48,00	-15,07	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	51,73	52,44	51,73	0,71	Nee	34,24	35,98	48,00	-12,02	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	49,70	50,41	49,70	0,71	Nee	30,04	30,84	48,00	-17,16	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	53,79	54,50	53,79	0,71	Nee	33,94	36,06	48,00	-11,94	Nee	
9430369_B	7963PD, Ruinen	4,5	55,85	56,56	55,85	0,71	Nee	34,68	36,91	48,00	-11,09	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	25,56	26,31	48,00	-21,69	Nee	44,63	45,74	48,00	-2,26	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	35,65	36,35	48,00	-11,65	Nee	48,65	49,76	48,65	1,11	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	35,41	36,08	48,00	-11,92	Nee	48,78	49,90	48,78	1,12	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	32,90	33,59	48,00	-14,41	Nee	34,24	35,66	48,00	-12,34	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	32,02	32,69	48,00	-15,31	Nee	27,23	29,14	48,00	-18,86	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	32,41	33,10	48,00	-14,90	Nee	34,12	35,31	48,00	-12,69	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	32,52	33,24	48,00	-14,76	Nee	31,60	32,94	48,00	-15,06	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	36,36	37,07	48,00	-10,93	Nee	43,31	44,44	48,00	-3,56	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	37,53	38,24	48,00	-9,76	Nee	47,01	48,14	48,00	0,14	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	37,68	38,41	48,00	-9,59	Nee	46,70	47,81	48,00	-0,19	Nee	
9432221_A	7963PG, Ruinen	1,5	35,32	36,03	48,00	-11,97	Nee	48,67	49,78	48,67	1,11	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	26,61	27,41	48,00	-20,59	Nee	46,29	47,40	48,00	-0,60	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	36,58	37,29	48,00	-10,71	Nee	50,04	51,14	50,04	1,10	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	36,46	37,12	48,00	-10,88	Nee	50,16	51,26	50,16	1,10	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	33,98	34,63	48,00	-13,37	Nee	35,43	36,86	48,00	-11,14	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	33,08	33,86	48,00	-14,14	Nee	28,93	30,57	48,00	-17,43	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	33,31	33,96	48,00	-14,04	Nee	35,59	36,77	48,00	-11,23	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	33,59	34,42	48,00	-13,58	Nee	33,16	34,47	48,00	-13,53	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	37,41	38,17	48,00	-9,83	Nee	45,12	46,24	48,00	-1,76	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	38,58	39,29	48,00	-8,71	Nee	48,67	49,78	48,67	1,11	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	38,73	39,48	48,00	-8,52	Nee	48,33	49,44	48,33	1,11	Nee	
9432221_B	7963PG, Ruinen	4,5	36,40	37,11	48,00	-10,89	Nee	50,06	51,17	50,06	1,11	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	35,61	36,34	48,00	-11,66	Nee	46,74	47,78	48,00	-0,22	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	37,14	37,82	48,00	-10,18	Nee	36,21	37,68	48,00	-10,32	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	40,50	41,40	48,00	-6,60	Nee	34,85	33,12	48,00	-14,88	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	40,29	41,20	48,00	-6,80	Nee	29,29	31,18	48,00	-16,82	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	44,28	45,08	48,00	-2,92	Nee	48,57	47,33	48,57	-1,24	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	43,49	44,21	48,00	-3,79	Nee	53,36	53,22	53,36	-0,14	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	36,33	37,04	48,00	-10,96	Nee	50,68	51,36	50,68	0,68	Nee	
9432225_A	7963PG, Ruinen	1,5	40,89	41,59	48,00	-6,41	Nee	50,86	51,66	50,86	0,80	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	36,47	37,22	48,00	-10,78	Nee	48,22	49,29	48,22	1,07	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	37,91	38,61	48,00	-9,39	Nee	37,81	39,23	48,00	-8,77	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	41,41	42,36	48,00	-5,64	Nee	36,29	34,82	48,00	-13,18	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	41,19	42,18	48,00	-5,82	Nee	30,49	32,31	48,00	-15,69	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	45,19	46,00	48,00	-2,00	Nee	49,26	48,61	49,26	-0,65	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	44,42	45,14	48,00	-2,86	Nee	53,82	53,89	53,82	0,07	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	37,44	38,15	48,00	-9,85	Nee	51,45	52,23	51,45	0,78	Nee	
9432225_B	7963PG, Ruinen	4,5	41,90	42,61	48,00	-5,39	Nee	51,62	52,61	51,62	0,99	Nee	

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	1,50	46,11	44,20	34,88	46,49
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	1,50	39,82	37,91	28,60	40,20
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	1,50	34,73	32,82	23,50	35,11
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	1,50	33,09	31,19	21,87	33,47
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	1,50	42,82	40,91	31,59	43,20
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	1,50	44,60	42,69	33,38	44,98
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	1,50	50,53	48,62	39,30	50,91
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	1,50	48,45	46,55	37,23	48,83
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	4,50	47,85	45,94	36,62	48,23
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	4,50	41,09	39,18	29,86	41,47
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	4,50	35,95	34,05	24,73	36,33
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	4,50	34,19	32,28	22,96	34,57
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	4,50	44,75	42,84	33,52	45,13
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	4,50	46,42	44,52	35,19	46,80
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	4,50	51,81	49,90	40,58	52,19
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	4,50	49,88	47,97	38,65	50,26
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	1,50	28,61	26,70	17,38	28,99
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	1,50	36,71	34,80	25,49	37,09
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	1,50	35,71	33,80	24,49	36,09
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	1,50	31,58	29,67	20,35	31,96
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	1,50	31,50	29,59	20,27	31,88
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	1,50	32,52	30,62	21,30	32,90
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	1,50	33,87	31,96	22,65	34,25
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	1,50	17,43	15,52	6,20	17,81
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	1,50	1,30	-0,59	-9,94	1,68
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	1,50	6,15	4,26	-5,09	6,53
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	1,50	20,37	18,47	9,16	20,75
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	1,50	34,43	32,52	23,21	34,81
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	1,50	34,22	32,31	23,00	34,60
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	1,50	34,61	32,70	23,39	34,99
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	1,50	37,00	35,09	25,78	37,38
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	4,50	29,23	27,32	18,00	29,61
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	4,50	37,47	35,56	26,25	37,85
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	4,50	36,46	34,55	25,24	36,84
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	4,50	32,25	30,34	21,02	32,63

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	4,50	32,18	30,27	20,95	32,56
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	4,50	33,27	31,36	22,05	33,65
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	4,50	34,61	32,70	23,39	34,99
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	4,50	18,56	16,65	7,33	18,94
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	4,50	2,73	0,84	-8,52	3,11
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	4,50	7,14	5,25	-4,11	7,52
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	4,50	21,21	19,31	9,99	21,59
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	4,50	35,18	33,27	23,96	35,56
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	4,50	34,97	33,06	23,74	35,35
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	4,50	35,37	33,46	24,15	35,75
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	4,50	37,75	35,84	26,53	38,13
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	1,50	34,73	32,82	23,50	35,11
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	1,50	40,77	38,86	29,55	41,15
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	1,50	40,74	38,83	29,52	41,12
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	1,50	40,47	38,56	29,25	40,85
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	1,50	34,48	32,57	23,26	34,86
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	1,50	33,71	31,80	22,49	34,09
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	4,50	35,91	34,01	24,69	36,29
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	4,50	42,06	40,15	30,84	42,44
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	4,50	42,02	40,11	30,80	42,40
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	4,50	41,73	39,82	30,51	42,11
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	4,50	35,79	33,88	24,57	36,17
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	4,50	34,89	32,98	23,66	35,27
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	1,50	36,29	34,38	25,07	36,67
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	1,50	35,15	33,24	23,93	35,53
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	1,50	33,89	31,98	22,66	34,27
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	1,50	21,42	19,52	10,20	21,80
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	1,50	29,79	27,88	18,56	30,17
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	4,50	37,12	35,21	25,89	37,50
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	4,50	36,04	34,13	24,81	36,42
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	4,50	34,79	32,88	23,57	35,17
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	4,50	28,34	26,44	17,12	28,72
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	4,50	30,79	28,88	19,56	31,17
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	1,50	34,73	32,82	23,50	35,11
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	1,50	30,06	28,15	18,83	30,44

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	1,50	27,66	25,75	16,43	28,04
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	34,61	32,70	23,39	34,99
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	1,50	34,80	32,89	23,58	35,18
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	4,50	35,66	33,75	24,43	36,04
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	4,50	31,39	29,48	20,17	31,77
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	4,50	28,44	26,53	17,21	28,82
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	35,40	33,50	24,18	35,78
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	4,50	35,79	33,88	24,57	36,17
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	1,50	46,01	44,10	34,79	46,39
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	1,50	47,32	45,41	36,10	47,70
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	1,50	51,38	49,47	40,16	51,76
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	1,50	51,52	49,61	40,30	51,90
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	1,50	48,40	46,49	37,18	48,78
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	1,50	45,64	43,73	34,42	46,02
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	1,50	38,74	36,83	27,52	39,12
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	4,50	47,85	45,94	36,63	48,23
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	4,50	48,93	47,03	37,71	49,31
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	4,50	52,63	50,72	41,41	53,01
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	4,50	52,73	50,82	41,51	53,11
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	4,50	49,83	47,92	38,61	50,21
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	4,50	47,43	45,52	36,21	47,81
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	4,50	40,45	38,54	29,23	40,83
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	1,50	39,69	37,78	28,46	40,07
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	1,50	40,03	38,12	28,80	40,41
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	1,50	39,53	37,63	28,31	39,91
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	1,50	30,65	28,74	19,42	31,03
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	1,50	34,77	32,86	23,54	35,15
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	1,50	29,48	27,57	18,25	29,86
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	1,50	34,55	32,64	23,33	34,93
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	1,50	35,31	33,41	24,09	35,69
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	4,50	40,61	38,70	29,39	40,99
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	4,50	40,70	38,80	29,48	41,08
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	4,50	39,86	37,95	28,64	40,24
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	4,50	35,09	33,18	23,87	35,47
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	4,50	35,86	33,95	24,63	36,24

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	4,50	31,66	29,75	20,43	32,04
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	4,50	35,56	33,65	24,33	35,94
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	4,50	36,30	34,40	25,08	36,68
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	223091,29	530016,85	1,50	46,25	44,35	35,03	46,63
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [10	223074,54	530027,51	1,50	50,27	48,36	39,04	50,65
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [11	223088,37	530025,38	1,50	50,40	48,49	39,17	50,78
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	223079,05	530010,70	1,50	35,86	33,95	24,63	36,24
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	223085,97	530009,62	1,50	28,85	26,95	17,63	29,23
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	223072,13	530011,79	1,50	35,74	33,83	24,51	36,12
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	223065,26	530014,00	1,50	33,22	31,32	22,00	33,60
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	223062,78	530019,19	1,50	44,93	43,02	33,70	45,31
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	223066,62	530023,37	1,50	48,63	46,72	37,41	49,01
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	223069,96	530025,43	1,50	48,32	46,41	37,09	48,70
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [9/	223081,46	530026,44	1,50	50,29	48,38	39,06	50,67
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	223091,29	530016,85	4,50	47,91	46,01	36,69	48,29
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [10	223074,54	530027,51	4,50	51,66	49,75	40,43	52,04
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [11	223088,37	530025,38	4,50	51,78	49,87	40,55	52,16
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	223079,05	530010,70	4,50	37,05	35,14	25,82	37,43
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	223085,97	530009,62	4,50	30,55	28,64	19,32	30,93
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	223072,13	530011,79	4,50	37,21	35,30	25,98	37,59
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	223065,26	530014,00	4,50	34,78	32,87	23,55	35,16
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	223062,78	530019,19	4,50	46,74	44,83	35,51	47,12
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	223066,62	530023,37	4,50	50,29	48,39	39,06	50,67
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	223069,96	530025,43	4,50	49,95	48,05	38,72	50,33
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [9/	223081,46	530026,44	4,50	51,68	49,78	40,45	52,06
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	222800,82	530063,06	1,50	48,36	46,45	37,13	48,74
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	222792,85	530058,34	1,50	37,83	35,92	26,61	38,21
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	222786,25	530063,40	1,50	36,47	34,56	25,25	36,85
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	222778,41	530068,41	1,50	30,91	29,00	19,68	31,29
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	222770,44	530073,99	1,50	50,19	48,28	38,96	50,57
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	222779,72	530077,32	1,50	54,98	53,08	43,75	55,36
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	222788,04	530073,31	1,50	52,30	50,39	41,07	52,68
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	222794,57	530069,69	1,50	52,48	50,57	41,25	52,86
	9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	222800,82	530063,06	4,50	49,84	47,94	38,61	50,22
	9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	222792,85	530058,34	4,50	39,43	37,52	28,20	39,81

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
Model: huidige situatie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Gijsselterweg, 80 km/uur
Groepsreductie: Nee

Naam											
Toetspunt	Omschrijving		X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	222786,25	530063,40	4,50	37,91	36,01	26,69	38,29		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	222778,41	530068,41	4,50	32,11	30,20	20,88	32,49		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	222770,44	530073,99	4,50	50,88	48,98	39,66	51,26		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	222779,72	530077,32	4,50	55,44	53,54	44,21	55,82		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	222788,04	530073,31	4,50	53,07	51,16	41,84	53,45		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	222794,57	530069,69	4,50	53,24	51,33	42,01	53,62		

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	1,50	37,49	35,57	26,28	37,87
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	1,50	38,41	36,49	27,20	38,79
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	1,50	34,13	32,21	22,93	34,51
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	1,50	35,68	33,76	24,47	36,06
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	1,50	34,07	32,15	22,86	34,45
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	1,50	32,69	30,77	21,48	33,07
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	1,50	26,36	24,44	15,15	26,74
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	1,50	37,06	35,14	25,86	37,44
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	4,50	38,47	36,56	27,27	38,85
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	4,50	39,41	37,49	28,20	39,79
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	4,50	35,18	33,26	23,98	35,56
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	4,50	36,65	34,73	25,44	37,03
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	4,50	35,01	33,09	23,80	35,39
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	4,50	33,60	31,68	22,39	33,98
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	4,50	27,16	25,25	15,96	27,54
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	4,50	38,05	36,13	26,85	38,43
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	1,50	24,44	22,52	13,24	24,82
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	1,50	54,11	52,19	42,90	54,49
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	1,50	50,70	48,79	39,50	51,08
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	1,50	29,94	28,03	18,74	30,32
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	1,50	28,57	26,66	17,37	28,95
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	1,50	42,31	40,40	31,11	42,69
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	1,50	46,07	44,15	34,87	46,45
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	1,50	25,97	24,08	14,77	26,36
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	1,50	25,82	23,91	14,62	26,20
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	1,50	15,92	14,02	4,71	16,30
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	1,50	49,95	48,04	38,75	50,33
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	1,50	55,18	53,26	43,97	55,56
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	1,50	55,15	53,23	43,95	55,53
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	1,50	55,21	53,29	44,01	55,59
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	1,50	53,62	51,71	42,42	54,00
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	4,50	25,51	23,60	14,31	25,89
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	4,50	56,09	54,18	44,89	56,47
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	4,50	52,57	50,66	41,37	52,95
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	4,50	30,99	29,07	19,78	31,37

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	4,50	29,64	27,73	18,43	30,02
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	4,50	43,45	41,53	32,24	43,83
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	4,50	47,42	45,50	36,21	47,80
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	4,50	28,71	26,81	17,51	29,10
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	4,50	27,73	25,83	16,54	28,12
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	4,50	18,87	16,97	7,67	19,26
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	4,50	52,00	50,09	40,80	52,38
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	4,50	57,16	55,24	45,95	57,54
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	4,50	57,13	55,22	45,93	57,51
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	4,50	57,19	55,27	45,98	57,57
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	4,50	55,64	53,73	44,44	56,02
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	1,50	42,86	40,94	31,66	43,24
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	1,50	45,81	43,90	34,61	46,19
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	1,50	43,32	41,41	32,12	43,70
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	1,50	43,09	41,17	31,88	43,47
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	1,50	36,45	34,53	25,24	36,83
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	1,50	42,43	40,51	31,22	42,81
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	4,50	44,41	42,50	33,21	44,79
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	4,50	47,08	45,17	35,88	47,46
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	4,50	44,32	42,41	33,12	44,70
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	4,50	44,07	42,15	32,86	44,45
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	4,50	37,65	35,73	26,44	38,03
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	4,50	44,17	42,25	32,97	44,55
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	1,50	56,04	54,12	44,83	56,42
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	1,50	51,80	49,89	40,60	52,18
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	1,50	49,38	47,46	38,18	49,76
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	1,50	22,08	20,19	10,88	22,47
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	1,50	51,74	49,82	40,53	52,12
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	4,50	57,94	56,02	46,74	58,32
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	4,50	53,73	51,81	42,53	54,11
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	4,50	51,36	49,45	40,16	51,74
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	4,50	27,96	26,05	16,76	28,34
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	4,50	53,84	51,93	42,64	54,22
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	1,50	50,97	49,05	39,76	51,35
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	1,50	40,73	38,81	29,52	41,11

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	1,50	51,79	49,88	40,59	52,17
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	54,91	52,99	43,70	55,29
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	1,50	52,18	50,27	40,98	52,56
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	4,50	52,77	50,86	41,57	53,15
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	4,50	42,21	40,29	31,00	42,59
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	4,50	53,73	51,81	42,52	54,11
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	56,89	54,98	45,69	57,27
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	4,50	54,14	52,23	42,94	54,52
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	1,50	43,23	41,31	32,02	43,61
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	1,50	42,91	40,99	31,71	43,29
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	1,50	41,96	40,04	30,76	42,34
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	1,50	41,36	39,45	30,16	41,74
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	1,50	19,77	17,86	8,57	20,15
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	1,50	21,83	19,91	10,62	22,21
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	1,50	38,64	36,72	27,43	39,02
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	4,50	44,22	42,30	33,02	44,60
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	4,50	43,86	41,94	32,65	44,24
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	4,50	42,79	40,88	31,59	43,17
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	4,50	42,18	40,26	30,97	42,56
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	4,50	21,76	19,85	10,56	22,14
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	4,50	23,81	21,89	12,60	24,19
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	4,50	39,89	37,97	28,69	40,27
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	1,50	57,94	56,02	46,74	58,32
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	1,50	53,89	51,97	42,69	54,27
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	1,50	51,49	49,58	40,29	51,87
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	1,50	43,98	42,07	32,78	44,36
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	1,50	51,23	49,31	40,02	51,61
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	1,50	49,22	47,30	38,01	49,60
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	1,50	53,48	51,56	42,27	53,86
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	1,50	55,79	53,87	44,58	56,17
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	4,50	59,58	57,67	48,38	59,96
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	4,50	55,77	53,85	44,56	56,15
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	4,50	52,77	50,86	41,57	53,15
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	4,50	46,34	44,42	35,13	46,72
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	4,50	53,35	51,43	42,14	53,73

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: huidige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375, 80 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	4,50	51,32	49,40	40,11	51,70
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	4,50	55,41	53,50	44,21	55,79
	9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD, Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	4,50	57,47	55,56	46,27	57,85
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	223091,29	530016,85	1,50	27,18	25,26	15,97	27,56
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [10	223074,54	530027,51	1,50	37,27	35,35	26,06	37,65
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [11	223088,37	530025,38	1,50	37,03	35,12	25,83	37,41
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	223079,05	530010,70	1,50	34,52	32,60	23,31	34,90
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	223085,97	530009,62	1,50	33,64	31,72	22,43	34,02
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	223072,13	530011,79	1,50	34,03	32,11	22,82	34,41
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	223065,26	530014,00	1,50	34,14	32,22	22,93	34,52
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	223062,78	530019,19	1,50	37,98	36,06	26,77	38,36
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	223066,62	530023,37	1,50	39,15	37,23	27,94	39,53
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	223069,96	530025,43	1,50	39,30	37,38	28,09	39,68
	9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [9/	223081,46	530026,44	1,50	36,94	35,02	25,73	37,32
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	223091,29	530016,85	4,50	28,23	26,31	17,02	28,61
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [10	223074,54	530027,51	4,50	38,20	36,28	26,99	38,58
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [11	223088,37	530025,38	4,50	38,08	36,16	26,87	38,46
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	223079,05	530010,70	4,50	35,60	33,68	24,39	35,98
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	223085,97	530009,62	4,50	34,70	32,78	23,49	35,08
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	223072,13	530011,79	4,50	34,93	33,02	23,73	35,31
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	223065,26	530014,00	4,50	35,21	33,29	24,00	35,59
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	223062,78	530019,19	4,50	39,03	37,11	27,83	39,41
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	223066,62	530023,37	4,50	40,20	38,28	28,99	40,58
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	223069,96	530025,43	4,50	40,35	38,43	29,14	40,73
	9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [9/	223081,46	530026,44	4,50	38,02	36,10	26,81	38,40
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	222800,82	530063,06	1,50	37,23	35,31	26,02	37,61
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	222792,85	530058,34	1,50	38,76	36,84	27,56	39,14
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [3/	222786,25	530063,40	1,50	42,12	40,20	30,91	42,50
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [4/	222778,41	530068,41	1,50	41,91	39,99	30,71	42,29
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [5/	222770,44	530073,99	1,50	45,90	43,99	34,70	46,28
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [6/	222779,72	530077,32	1,50	45,11	43,20	33,91	45,49
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [7/	222788,04	530073,31	1,50	37,95	36,04	26,75	38,33
	9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [8/	222794,57	530069,69	1,50	42,51	40,59	31,30	42,89
	9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [1/	222800,82	530063,06	4,50	38,09	36,17	26,89	38,47
	9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG, Ruinen [2/	222792,85	530058,34	4,50	39,53	37,62	28,33	39,91

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten huidige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
Model: huidige situatie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: N375, 80 km/uur
Groepsreductie: Nee

Naam											
Toetspunt	Omschrijving		X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [3/	222786,25	530063,40	4,50	43,03	41,11	31,82	43,41		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [4/	222778,41	530068,41	4,50	42,81	40,89	31,61	43,19		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [5/	222770,44	530073,99	4,50	46,81	44,89	35,60	47,19		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [6/	222779,72	530077,32	4,50	46,04	44,12	34,83	46,42		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [7/	222788,04	530073,31	4,50	39,06	37,15	27,86	39,44		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,										
		Ruinen [8/	222794,57	530069,69	4,50	43,52	41,60	32,31	43,90		

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - Gijssesterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijssesterweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [1/	223162,63	530080,33	1,50	47,16	45,25	35,93	47,54
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [2/	223164,24	530082,60	1,50	40,64	38,73	29,42	41,02
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [3/	223166,96	530081,98	1,50	35,46	33,55	24,23	35,84
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [4/	223168,58	530081,12	1,50	34,05	32,14	22,82	34,43
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [5/	223170,79	530079,28	1,50	43,88	41,98	32,66	44,26
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [6/	223172,33	530073,68	1,50	45,69	43,78	34,47	46,07
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [7/	223170,21	530069,20	1,50	51,58	49,67	40,35	51,96
9428331_A	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [8/	223164,73	530073,42	1,50	49,52	47,61	38,29	49,90
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [1/	223162,63	530080,33	4,50	48,91	47,00	37,68	49,29
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [2/	223164,24	530082,60	4,50	41,94	40,03	30,71	42,32
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [3/	223166,96	530081,98	4,50	36,75	34,85	25,52	37,13
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [4/	223168,58	530081,12	4,50	35,24	33,33	24,01	35,62
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [5/	223170,79	530079,28	4,50	45,83	43,92	34,60	46,21
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [6/	223172,33	530073,68	4,50	47,51	45,61	36,28	47,89
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [7/	223170,21	530069,20	4,50	52,86	50,96	41,63	53,24
9428331_B	4,1(1 0)	,0,7963PE, Ruinen [8/	223164,73	530073,42	4,50	50,95	49,05	39,72	51,33
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	1,50	29,76	27,85	18,53	30,14
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	1,50	37,77	35,86	26,54	38,15
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	1,50	36,55	34,64	25,32	36,93
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	1,50	32,42	30,51	21,20	32,80
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	1,50	32,39	30,48	21,17	32,77
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	1,50	31,37	29,46	20,14	31,75
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	1,50	34,67	32,76	23,44	35,05
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	1,50	18,44	16,53	7,21	18,82
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	1,50	2,21	0,31	-9,03	2,59
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	1,50	7,28	5,38	-3,96	7,66
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	1,50	20,76	18,85	9,54	21,14
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	1,50	35,42	33,51	24,19	35,80
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	1,50	35,24	33,33	24,01	35,62
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	1,50	35,66	33,75	24,44	36,04
9428573_A	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	1,50	38,25	36,34	27,02	38,63
9428573_B	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	4,50	30,44	28,53	19,21	30,82
9428573_B	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	4,50	38,48	36,57	27,25	38,86
9428573_B	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	4,50	37,26	35,35	26,03	37,64
9428573_B	4,1(1 0)	,0,7963PD, Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	4,50	33,16	31,25	21,93	33,54

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - Gijssesterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijssesterweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	4,50	33,12	31,21	21,89	33,50
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	4,50	32,10	30,20	20,88	32,48
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	4,50	35,40	33,49	24,17	35,78
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	4,50	19,58	17,68	8,35	19,96
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	4,50	4,39	2,51	-6,85	4,77
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	4,50	8,32	6,43	-2,92	8,70
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	4,50	21,61	19,71	10,38	21,99
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	4,50	36,17	34,27	24,95	36,55
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	4,50	36,02	34,12	24,79	36,40
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	4,50	36,40	34,49	25,17	36,78
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	4,50	39,00	37,09	27,77	39,38
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	1,50	33,30	31,39	22,07	33,68
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	1,50	39,87	37,96	28,65	40,25
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	1,50	40,36	38,45	29,14	40,74
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	1,50	40,92	39,01	29,69	41,30
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	1,50	33,01	31,11	21,79	33,39
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	1,50	32,92	31,01	21,69	33,30
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	4,50	34,46	32,56	23,23	34,84
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	4,50	41,13	39,22	29,90	41,51
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	4,50	41,67	39,76	30,44	42,05
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	4,50	42,33	40,42	31,10	42,71
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	4,50	34,54	32,63	23,31	34,92
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	4,50	34,08	32,17	22,85	34,46
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	1,50	36,99	35,08	25,77	37,37
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	1,50	35,85	33,94	24,62	36,23
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	1,50	34,87	32,96	23,65	35,25
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	1,50	21,68	19,77	10,45	22,06
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	1,50	30,86	28,95	19,63	31,24
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	4,50	37,88	35,97	26,65	38,26
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	4,50	36,75	34,85	25,52	37,13
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	4,50	35,77	33,86	24,54	36,15
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	4,50	28,45	26,54	17,22	28,83
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	4,50	31,85	29,94	20,62	32,23
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	1,50	35,64	33,73	24,42	36,02
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	1,50	30,71	28,80	19,48	31,09

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - Gijsselterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijsselterweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	1,50	28,71	26,80	17,48	29,09
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	35,33	33,42	24,10	35,71
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	35,33	33,42	24,10	35,71
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	1,50	35,63	33,72	24,41	36,01
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	4,50	36,58	34,67	25,35	36,96
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	4,50	32,06	30,15	20,83	32,44
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	4,50	29,50	27,59	18,26	29,87
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	36,14	34,23	24,91	36,52
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	36,14	34,23	24,91	36,52
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	4,50	36,63	34,72	25,40	37,01
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	1,50	46,40	44,49	35,18	46,78
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	1,50	47,71	45,80	36,48	48,09
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	1,50	51,72	49,81	40,49	52,10
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	1,50	51,88	49,97	40,65	52,26
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	1,50	48,75	46,84	37,52	49,13
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	1,50	46,02	44,11	34,79	46,40
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	1,50	39,41	37,51	28,19	39,79
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	4,50	48,23	46,32	37,00	48,61
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	4,50	49,31	47,40	38,08	49,69
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	4,50	52,98	51,07	41,75	53,36
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	4,50	53,09	51,18	41,86	53,47
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	4,50	50,18	48,28	38,95	50,56
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	4,50	47,81	45,90	36,58	48,19
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	4,50	41,07	39,16	29,84	41,45
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	1,50	39,47	37,56	28,25	39,85
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	1,50	38,99	37,09	27,77	39,37
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	1,50	38,02	36,11	26,79	38,40
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	1,50	29,63	27,72	18,40	30,01
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	1,50	36,62	34,71	25,39	37,00
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	1,50	30,46	28,56	19,24	30,84
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	1,50	36,68	34,77	25,46	37,06
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	1,50	37,52	35,61	26,30	37,90
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	4,50	40,57	38,66	29,34	40,95
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	4,50	39,88	37,97	28,65	40,26
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	4,50	38,60	36,70	27,38	38,98

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - Gijssesterweg

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Gijssesterweg
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	4,50	34,55	32,65	23,33	34,93
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	4,50	37,60	35,69	26,37	37,98
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	4,50	32,46	30,55	21,23	32,84
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	4,50	37,68	35,77	26,45	38,06
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	4,50	38,53	36,62	27,30	38,91
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	223091,29	530016,85	1,50	47,36	45,46	36,14	47,74
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [10	223074,54	530027,51	1,50	51,38	49,47	40,15	51,76
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [11	223088,37	530025,38	1,50	51,52	49,61	40,29	51,90
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	223079,05	530010,70	1,50	37,28	35,37	26,05	37,66
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	223085,97	530009,62	1,50	30,76	28,85	19,53	31,14
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	223072,13	530011,79	1,50	36,93	35,03	25,71	37,31
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	223065,26	530014,00	1,50	34,56	32,65	23,33	34,94
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	223062,78	530019,19	1,50	46,06	44,15	34,83	46,44
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	223066,62	530023,37	1,50	49,76	47,85	38,53	50,14
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	223069,96	530025,43	1,50	49,43	47,52	38,21	49,81
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [9/	223081,46	530026,44	1,50	51,40	49,49	40,17	51,78
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	223091,29	530016,85	4,50	49,02	47,11	37,79	49,40
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [10	223074,54	530027,51	4,50	52,76	50,85	41,53	53,14
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [11	223088,37	530025,38	4,50	52,88	50,97	41,65	53,26
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	223079,05	530010,70	4,50	38,48	36,57	27,25	38,86
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	223085,97	530009,62	4,50	32,19	30,28	20,96	32,57
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	223072,13	530011,79	4,50	38,39	36,48	27,16	38,77
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	223065,26	530014,00	4,50	36,09	34,18	24,86	36,47
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	223062,78	530019,19	4,50	47,86	45,96	36,64	48,24
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	223066,62	530023,37	4,50	51,40	49,49	40,17	51,78
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	223069,96	530025,43	4,50	51,06	49,16	39,84	51,44
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [9/	223081,46	530026,44	4,50	52,79	50,88	41,56	53,17
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	222800,82	530063,06	1,50	49,40	47,49	38,17	49,78
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	222792,85	530058,34	1,50	39,30	37,39	28,07	39,68
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	222786,25	530063,40	1,50	34,74	32,83	23,51	35,12
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	222778,41	530068,41	1,50	32,80	30,90	21,57	33,18
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	222770,44	530073,99	1,50	48,95	47,04	37,72	49,33
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	222779,72	530077,32	1,50	54,84	52,94	43,62	55,22
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	222788,04	530073,31	1,50	52,98	51,07	41,75	53,36
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	222794,57	530069,69	1,50	53,28	51,37	42,05	53,66

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - Gijssesterweg

Rapport: Resultatentabel
Model: toekomstige situatie
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Gijssesterweg
Groepsreductie: Nee

Naam										
Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [1/	222800,82	530063,06	4,50	50,91	49,00	39,68	51,29		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [2/	222792,85	530058,34	4,50	40,85	38,94	29,62	41,23		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [3/	222786,25	530063,40	4,50	36,44	34,54	25,21	36,82		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [4/	222778,41	530068,41	4,50	33,93	32,03	22,70	34,31		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [5/	222770,44	530073,99	4,50	50,23	48,32	39,00	50,61		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [6/	222779,72	530077,32	4,50	55,51	53,61	44,28	55,89		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [7/	222788,04	530073,31	4,50	53,85	51,94	42,62	54,23		
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,									
	Ruinen [8/	222794,57	530069,69	4,50	54,23	52,32	43,00	54,61		

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	1,50	38,20	36,29	27,00	38,58
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	1,50	39,10	37,19	27,89	39,48
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	1,50	34,90	32,99	23,69	35,28
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	1,50	36,47	34,56	25,27	36,85
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	1,50	34,77	32,86	23,57	35,15
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	1,50	33,40	31,49	22,19	33,78
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	1,50	27,07	25,15	15,86	27,45
9428331_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	1,50	37,84	35,93	26,64	38,22
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	223162,63	530080,33	4,50	39,19	37,28	27,98	39,57
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	223164,24	530082,60	4,50	40,13	38,22	28,93	40,51
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	223166,96	530081,98	4,50	35,96	34,05	24,76	36,34
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	223168,58	530081,12	4,50	37,46	35,55	26,26	37,84
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	223170,79	530079,28	4,50	35,72	33,81	24,52	36,10
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	223172,33	530073,68	4,50	34,31	32,40	23,11	34,69
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	223170,21	530069,20	4,50	27,87	25,96	16,67	28,25
9428331_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [8/	223164,73	530073,42	4,50	38,85	36,94	27,65	39,23
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	1,50	25,16	23,24	13,95	25,54
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	1,50	54,84	52,93	43,63	55,22
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	1,50	51,44	49,53	40,24	51,82
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	1,50	30,65	28,74	19,45	31,03
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	1,50	29,28	27,37	18,08	29,66
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	1,50	43,14	41,23	31,94	43,52
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	1,50	46,89	44,98	35,69	47,27
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	1,50	26,69	24,79	15,49	27,08
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	1,50	26,53	24,63	15,33	26,92
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	1,50	16,63	14,73	5,43	17,02
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	1,50	50,66	48,75	39,46	51,04
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	1,50	55,90	53,99	44,70	56,28
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	1,50	55,87	53,96	44,67	56,25
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	1,50	55,93	54,02	44,73	56,31
9428573_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	1,50	54,34	52,43	43,14	54,72
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/15]	222453,68	529865,67	4,50	26,22	24,31	15,02	26,60
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [10/15]	222439,78	529889,39	4,50	56,82	54,91	45,62	57,20
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [11/15]	222446,20	529888,43	4,50	53,31	51,40	42,11	53,69
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [12/15]	222447,95	529883,83	4,50	31,70	29,79	20,49	32,08

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [13/15]	222446,30	529879,91	4,50	30,34	28,43	19,14	30,72
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [14/15]	222447,00	529877,18	4,50	44,29	42,38	33,09	44,67
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [15/15]	222452,68	529872,48	4,50	48,25	46,34	37,05	48,63
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/15]	222446,82	529865,36	4,50	29,43	27,53	18,23	29,82
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/15]	222441,15	529870,07	4,50	28,45	26,55	17,25	28,84
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/15]	222435,85	529867,20	4,50	19,59	17,69	8,38	19,97
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/15]	222425,57	529868,21	4,50	52,71	50,80	41,51	53,09
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/15]	222426,27	529882,56	4,50	57,88	55,97	46,68	58,26
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/15]	222421,82	529877,16	4,50	57,85	55,94	46,65	58,23
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/15]	222430,72	529887,96	4,50	57,91	56,00	46,71	58,29
9428573_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [9/15]	222436,00	529889,43	4,50	56,37	54,45	45,16	56,75
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	1,50	43,59	41,67	32,38	43,97
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	1,50	46,75	44,83	35,54	47,13
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	1,50	44,42	42,50	33,21	44,80
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	1,50	44,13	42,22	32,92	44,51
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	1,50	37,79	35,87	26,58	38,17
9429059_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	1,50	43,17	41,25	31,96	43,55
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222470,22	530241,46	4,50	45,22	43,31	34,02	45,60
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222470,55	530234,67	4,50	48,06	46,15	36,85	48,44
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222464,22	530237,26	4,50	45,47	43,56	34,27	45,85
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222459,29	530243,05	4,50	45,16	43,25	33,96	45,54
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222461,56	530247,19	4,50	39,04	37,13	27,84	39,42
9429059_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222466,24	530248,01	4,50	44,94	43,03	33,74	45,32
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	1,50	56,75	54,84	45,54	57,13
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	1,50	52,51	50,60	41,30	52,89
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	1,50	50,09	48,18	38,89	50,47
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	1,50	22,96	21,06	11,75	23,34
9430361_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	1,50	52,45	50,54	41,24	52,83
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222698,17	530285,04	4,50	58,65	56,74	47,45	59,03
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222692,00	530287,59	4,50	54,44	52,53	43,23	54,82
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222686,61	530294,02	4,50	52,07	50,16	40,87	52,45
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222688,54	530298,90	4,50	28,67	26,76	17,46	29,05
9430361_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222696,71	530294,08	4,50	54,55	52,64	43,35	54,93
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	1,50	51,67	49,76	40,47	52,05
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	1,50	41,44	39,53	30,24	41,82

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	1,50	52,50	50,59	41,30	52,88
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	55,62	53,71	44,42	56,00
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	1,50	55,62	53,71	44,42	56,00
9430362_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	1,50	52,90	50,98	41,69	53,28
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/5]	222735,04	530340,02	4,50	53,48	51,57	42,28	53,86
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/5]	222736,70	530345,71	4,50	42,93	41,01	31,72	43,31
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/5]	222744,22	530342,88	4,50	54,44	52,52	43,23	54,82
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	57,60	55,70	46,40	57,99
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/5]	222744,54	530335,09	4,50	57,60	55,70	46,40	57,99
9430362_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/5]	222739,65	530335,30	4,50	54,86	52,95	43,65	55,24
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	1,50	44,04	42,12	32,83	44,42
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	1,50	43,74	41,83	32,54	44,12
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	1,50	42,80	40,89	31,60	43,18
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	1,50	42,21	40,30	31,01	42,59
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	1,50	20,48	18,57	9,28	20,86
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	1,50	22,53	20,62	11,33	22,91
9430368_A	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	1,50	39,39	37,48	28,18	39,77
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [1/	222281,03	530193,78	4,50	45,06	43,15	33,86	45,44
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [2/	222279,37	530186,05	4,50	44,71	42,80	33,50	45,09
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [3/	222276,42	530180,71	4,50	43,66	41,75	32,46	44,04
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [4/	222271,99	530180,71	4,50	43,05	41,14	31,85	43,43
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [5/	222270,01	530183,73	4,50	22,48	20,57	11,27	22,86
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [6/	222269,87	530191,97	4,50	24,51	22,61	13,31	24,90
9430368_B	4,1(1 0),0,7963PE,	Ruinen [7/	222275,96	530196,84	4,50	40,67	38,76	29,46	41,05
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	1,50	58,66	56,75	47,45	59,04
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	1,50	54,63	52,72	43,42	55,01
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	1,50	52,24	50,33	41,04	52,62
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	1,50	44,69	42,78	33,49	45,07
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	1,50	51,94	50,03	40,74	52,32
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	1,50	49,93	48,02	38,72	50,31
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	1,50	54,19	52,28	42,99	54,57
9430369_A	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	1,50	56,50	54,59	45,29	56,88
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [1/8]	222645,64	530223,51	4,50	60,30	58,39	49,10	60,68
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [2/8]	222639,51	530224,56	4,50	56,50	54,59	45,30	56,88
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [3/8]	222631,23	530234,42	4,50	53,52	51,61	42,32	53,90

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [4/8]	222630,95	530244,71	4,50	47,04	45,14	35,84	47,43
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [5/8]	222637,12	530245,65	4,50	54,06	52,15	42,85	54,44
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [6/8]	222638,29	530241,34	4,50	52,02	50,12	40,82	52,41
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [7/8]	222643,85	530235,95	4,50	56,12	54,21	44,92	56,50
9430369_B	4,1(1 0),0,7963PD,	Ruinen [8/8]	222647,76	530228,23	4,50	58,18	56,27	46,98	58,56
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	223091,29	530016,85	1,50	27,93	26,01	16,72	28,31
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [10	223074,54	530027,51	1,50	37,97	36,06	26,77	38,35
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [11	223088,37	530025,38	1,50	37,70	35,79	26,50	38,08
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	223079,05	530010,70	1,50	35,21	33,29	24,00	35,59
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	223085,97	530009,62	1,50	34,31	32,40	23,11	34,69
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	223072,13	530011,79	1,50	34,72	32,81	23,52	35,10
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	223065,26	530014,00	1,50	34,86	32,95	23,66	35,24
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	223062,78	530019,19	1,50	38,69	36,78	27,49	39,07
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	223066,62	530023,37	1,50	39,86	37,94	28,65	40,24
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	223069,96	530025,43	1,50	40,03	38,12	28,83	40,41
9432221_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [9/	223081,46	530026,44	1,50	37,65	35,74	26,44	38,03
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	223091,29	530016,85	4,50	29,03	27,12	17,82	29,41
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [10	223074,54	530027,51	4,50	38,91	37,00	27,71	39,29
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [11	223088,37	530025,38	4,50	38,74	36,83	27,54	39,12
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	223079,05	530010,70	4,50	36,25	34,34	25,05	36,63
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	223085,97	530009,62	4,50	35,48	33,57	24,28	35,86
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	223072,13	530011,79	4,50	35,58	33,66	24,37	35,96
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	223065,26	530014,00	4,50	36,04	34,13	24,84	36,42
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	223062,78	530019,19	4,50	39,79	37,87	28,58	40,17
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	223066,62	530023,37	4,50	40,91	39,00	29,70	41,29
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	223069,96	530025,43	4,50	41,10	39,19	29,90	41,48
9432221_B	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [9/	223081,46	530026,44	4,50	38,73	36,81	27,52	39,11
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [1/	222800,82	530063,06	1,50	37,96	36,05	26,76	38,34
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [2/	222792,85	530058,34	1,50	39,44	37,53	28,24	39,82
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [3/	222786,25	530063,40	1,50	43,02	41,11	31,81	43,40
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [4/	222778,41	530068,41	1,50	42,82	40,91	31,62	43,20
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [5/	222770,44	530073,99	1,50	46,70	44,78	35,49	47,08
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [6/	222779,72	530077,32	1,50	45,83	43,92	34,63	46,21
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [7/	222788,04	530073,31	1,50	38,66	36,75	27,46	39,04
9432225_A	4,1(1 0),0,7963PG,	Ruinen [8/	222794,57	530069,69	1,50	43,21	41,30	32,01	43,59

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

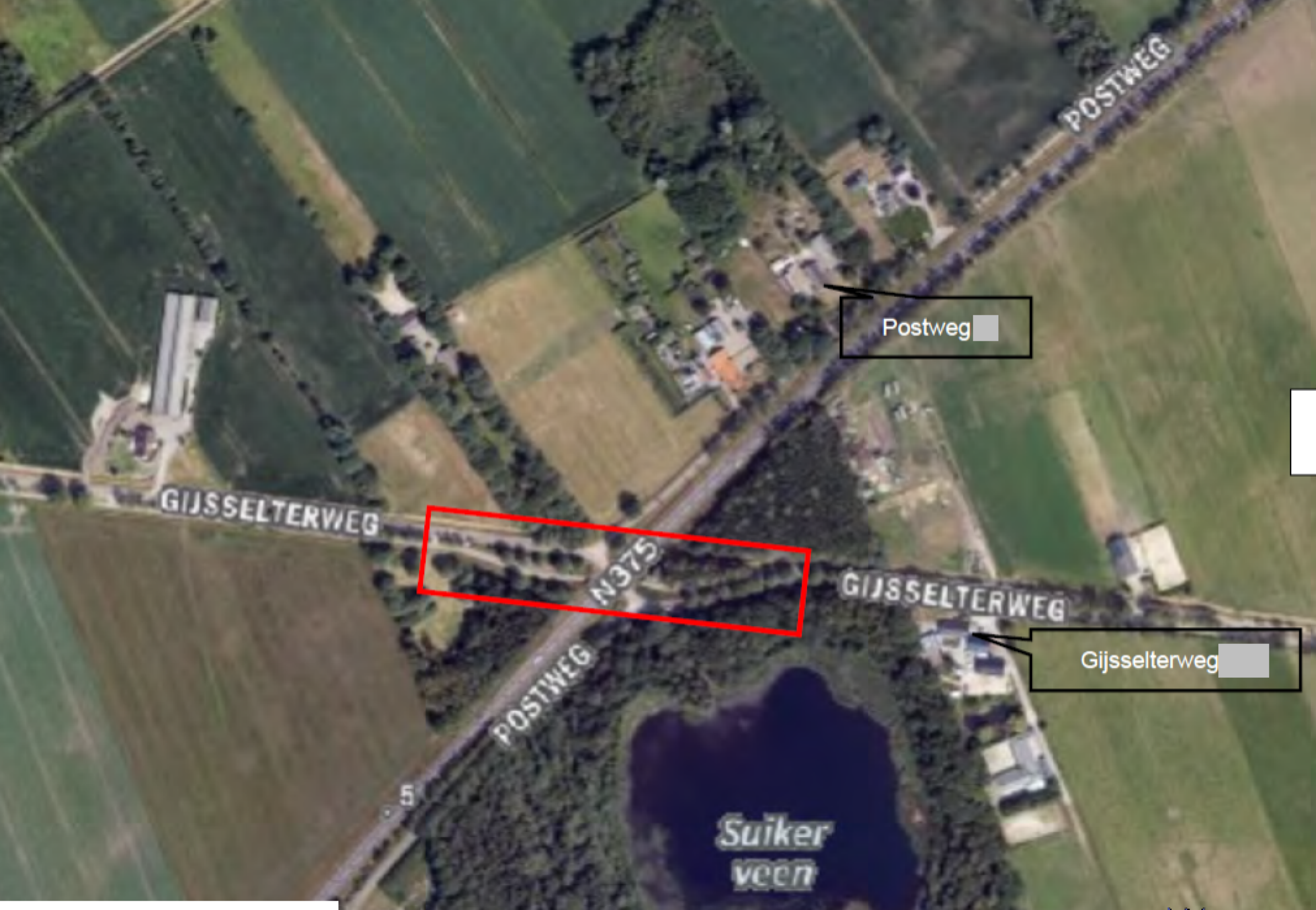
Akoestisch onderzoek

Rekenresultaten toekomstige situatie - N375

Rapport: Resultatentabel
 Model: toekomstige situatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: N375
 Groepsreductie: Nee

Naam					X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [1/	222800,82	530063,06	4,50	38,84	36,93	27,64	39,22	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [2/	222792,85	530058,34	4,50	40,22	38,32	29,02	40,61	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [3/	222786,25	530063,40	4,50	43,98	42,07	32,78	44,36	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [4/	222778,41	530068,41	4,50	43,80	41,89	32,60	44,18	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [5/	222770,44	530073,99	4,50	47,62	45,71	36,42	48,00	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [6/	222779,72	530077,32	4,50	46,76	44,85	35,55	47,14	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [7/	222788,04	530073,31	4,50	39,77	37,86	28,57	40,15	
9432225_B	4,1(1 0),0,7963PG,		Ruinen [8/	222794,57	530069,69	4,50	44,23	42,32	33,02	44,61	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



POSTWEG

Postweg

GIJSSELTERRWEG

N375

GIJSSELTERRWEG

Gijsselterweg

POSTWEG

Suiker
veen

Date : 4-11-2021 16:30:05
From : "
To : "Cees Bijl" @drenthe.nl
Cc : " drenthe.nl
Subject : FW: Moties N375
Attachment : Motie CDA - N375.pdf;image001.png;

Hallo Cees,

De raadsfractie van het CDA heeft een motie over de tunnels in de N375 ingediend. Deze motie wordt vanavond behandeld. In de motie wordt verzocht voor 1 februari 2022 met een raadsvoorstel te komen. In dit voorstel dient te worden aangegeven welke alternatieven er zijn en welk budget er voor nodig is.

De uitnodiging voor de marktconsultatie is vorige week verstuurd. Geïnteresseerden dienen voor 17 november a.s. hun interesse kenbaar te maken. Gesprekken zijn gepland in week 47. Tijdens een bestuurlijk overleg in week 50 willen wij de resultaten van de marktconsultatie delen. Vervolgens willen wij de werkgroepen in week 51 op de hoogte brengen van de resultaten. Dit alles, tezamen met de eerdere onderzoeken, kunnen de basis vormen voor een raadsvoorstel.

Groeten,

Van: <dewoldenhoogeveen.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 11:22
Aan: <drenthe.nl>
CC: <dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: FW: Moties N375

Dag

Vanavond begrotingsbehandeling in De Wolden. Het CDA heeft over de N375 een motie ingediend. Voorstel is dat wij in februari met een voorstel komen over de keuzes in het project. Volgens mij moet dat lukken. Duidelijkheid over de subsidies/bijdragen derden kan waarschijnlijk pas later.

Met vriendelijke groet,

Gemeente De Wolden
Tel. 0528



Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 4-11-2021 12:41:19
From : "
To : " dewoldenhoogeveen.nl
Subject : RE: Moties N375
Attachment : image001.png;

Hallo [redacted]

Ik denk het wel. E.e.a. is wel afhankelijk van het bestuurlijk overleg eind dit jaar. Ik heb ons bestuurssecretariaat gevraagd een overleg te plannen in week 50. Wij kunnen dan in week 51 een overleg met de werkgroepen plannen. In januari kunnen wij dan aan het voorstel werken. De basis voor het voorstel ligt er al. Namelijk het stuk van het bestuurlijk overleg van september

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>
Verzonden: donderdag 4 november 2021 11:22
Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: FW: Moties N375

Dag [redacted]

Vanavond begrotingsbehandeling in De Wolden. Het CDA heeft over de N375 een motie ingediend. Voorstel is dat wij in februari met een voorstel komen over de keuzes in het project. Volgens mij moet dat lukken. Duidelijkheid over de subsidies/bijdragen derden kan waarschijnlijk pas later.

Als jij een ander beeld hebt – graag bericht.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Gemeente De Wolden
Tel. 0528 [redacted]



Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 2-12-2021 13:24:47

From : "

To : " [\[redacted\]@dewoldenhoogeveen.nl](mailto: [redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)

Subject : RE: bestuurlijk overleg

Attachment : concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021 gew 2-12-201.docx;image001.png;

Hallo [redacted]

Ik heb de stukken er nog even op na gekeken. Er is tijdens het overleg van 26-8 inderdaad door Hilda een opmerking op het verslag van 22-3 gemaakt. Er is afgesproken dat jij met een tekstvoorstel zou komen voor een aanpassing aan het verslag van 22-3. Dat voorstel heb ik niet ontvangen. Ik heb het verslag van 22 maart 2021 aangepast (zie onderstaande passage).

Hilda Mulder geeft aan dat de verbinding tussen Berghuizen en Koekange via de Koekanger Dwarsdijk sociaal maatschappelijk van belang is. Daarnaast wordt de route, na het sluiten van de school in Berghuizen, gebruikt als schoolroute richting Koekange.

In de notitie 'Stand van zaken en vervolg N375' d.d. 15 maart 2021 worden opties voor maatregelen voorgesteld (bijlage bij agendapunt 2).

Ik wil voorstellen dat het gewijzigde verslag van 22-3 tijdens het a.s. B wordt vastgesteld en niet (alleen) de gewijzigde passage. Ik heb namelijk geen voorstel gedaan, maar de projectgroep in de oplegnotitie 'Stand van zaken en vervolg', welke als bijlage bij de agenda van 22-3 was gevoegd en op 24-3 op verzoek van Hilda is gewijzigd. De gewijzigde versie heb ik je destijds gemaild.

Groeten,

Van: [redacted] <[\[redacted\]@dewoldenhoogeveen.nl](mailto: [redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 12:13

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@drenthe.nl](mailto: [redacted]@drenthe.nl)>

Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Dag [redacted]

Blijkbaar niet helemaal duidelijk wat ik bedoel.

Het gaat inderdaad om het verslag van 22 maart. Hierin staat "In 2017 is een rotonde door de werkgroep als één van de mogelijke oplossingen aangedragen." Volgens mij meende Hilda dat het leek alsof zij dit had ingebracht en dit is niet correct, want jij hebt dit toen genoemd.

In het verslag van augustus wordt dit niet gecorrigeerd. Zij komt hier nu vast op terug, daarom mijn reactie om haar opmerking in het verslag van augustus te benoemen. We hebben het hier eerder over gehad (in de projectgroep). Volgens mij zou ik een tekst aanleveren om dit te corrigeren. In de vorige mail doe ik dit.

Groet,

Van: [redacted] <[\[redacted\]@drenthe.nl](mailto: [redacted]@drenthe.nl)>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 12:02

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@dewoldenhoogeveen.nl](mailto: [redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)>

Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Hallo [redacted]

Ik denk dat jij in de war bent. Die opmerking heeft zij in een eerder overleg (22 maart) gemaakt. Ik heb dat ook in het verslag van dat overleg opgenomen en de notitie bij dat overleg ook tekstueel aangepast. Tijdens het overleg van 26 augustus lag een andere notitie voor. Daar staat alleen onderstaande passage opgenomen:

Tijdens het bestuurlijk overleg van 22 maart 2021 is de problematiek geschets **en voorgesteld de mogelijkheden van een rotonde nader te onderzoeken.** In april zijn door Goudappel de verkeerskundige effecten van een rotonde beschouwd. Goudappel komt tot de conclusie dat de verkeerskundige effecten van een rotonde in plaats van een tunnel beperkt zijn. Er zal een verschuiving optreden van verkeer van de Weerwilleweg/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk, wat beperkte effecten heeft, welke met snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gemitigeerd.

Daar staat dus niet dat Hilda dat heeft voorgesteld. Wij hebben op 26 augustus de uitkomsten van het onderzoek van Goudappel teruggekoppeld.

Groeten,

Van: [redacted] <[\[redacted\]@dewoldenhoogeveen.nl](mailto: [redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:52

Aan: [redacted] <[\[redacted\]@drenthe.nl](mailto: [redacted]@drenthe.nl)>

Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Dag [redacted]

Kun je in het verslag nog opnemen dat Hilda Mulder kanttekeningen heeft gemaakt bij het vorige verslag van augustus 2021. Zij gaf tijdens het overleg in augustus 2021 aan dat bij nr. 2 tunnel Berghuizen het lijkt volgens de tekst dat zij aangeeft dat een rotonde een van de oplossingen kan zijn. Deze opmerking over het advies van de werkgroep Berghuizen is niet door haar maar door jou ingebracht.

Ik ga de stukken maandag met haar bespreken.

Groet,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:34
Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: bestuurlijk overleg

Hallo [redacted]

In de bijlage tref je de concept agenda voor het BO van volgende week en het verslag van het vorige overleg aan. Verder heb ik voor onze nieuwe bestuurder een notitie opgesteld. Deze komt in grote lijnen overeen met de notitie tbv het vorige BO.

Met vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen
Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen
Telefoonnummer: (0592) [redacted]
E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Verslag Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam Veilig

Locatie: Teams

Datum: 22 Maart 2021

Tijd: 14.00 – 15.00 uur

Aanwezig: Cees Bijl (gedeputeerde) voorzitter
Hilda Mulder (wethouder)
[redacted] [redacted] (gemeente de Wolden)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)

Afwezig:

Nr.	Omschrijving
1.	Opening Cees Bijl opent de vergadering.
2.	<p>[redacted] [redacted] geeft een kort toelichting op de notitie.</p> <p><i>Tunnel Gijsselterweg</i></p> <p>De huidige fietstunnel beschikt ter plaatse van de hellingen niet over een onderafdichting. De aanwezige keileemlaag sluit het diepere grondwater af. Het oppervlakkige water (o.a. neerslag) wordt door middel van via drainage afgevoerd. De nieuwe tunnel komt dieper te liggen. Daardoor wordt de keileem deels en mogelijk plaatselijk geheel ontgraven. Door de aanwezigheid van bomen is het niet mogelijk aan de noordwestzijde te sonderen en daarmee een goed beeld van de aanwezigheid en laagdikte van de keileem te krijgen.</p> <p>De kosten van de nieuwe tunnel (€ 5.1.2b [redacted] excl. btw) liggen ruim boven de raming van 2017 (€ 5.1.2b [redacted] excl. btw). De toename van de kosten wordt veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wijzigingen in het ontwerp. Het schetsontwerp uit 2017 hield geen rekening met de NNN en was voor o.a. Staatsbosbeheer onbespreekbaar. Door het nieuwe ontwerp en de nadere detaillering is een beter zicht op de kosten verkregen;• Resultaten uitgevoerd geotechnisch en geohydrologisch onderzoek. De effecten van een bemaling op de omgeving en de onzekerheid met betrekking tot de keileemlaag, hebben consequenties voor de bouwmethode en daarmee de kosten. <p>In overeenstemming met de bestuursovereenkomst is door Sweco een 'versoberde' tunnelvariant uitgewerkt. Deze versobering komt tot uitdrukking in:</p> <ul style="list-style-type: none">• Doorrijhoogte 2,5 m. Het grootste gedeelte van het verkeer kan gebruik maken van de tunnel. Slechts een deel (hoger landbouwverkeer en vrachtverkeer) zal een andere route moeten kiezen;• Ontwerpsnelheid 30 km/uur. Dit komt tot uitdrukking in de afrondingen aan de boven- en onderzijde van de hellingen;• De passeerhavens welke op het diepste punt in de tunnel waren gesitueerd (kostbaar) worden vervangen door een VRI.

De bestaande fietstunnel wordt gesloopt. De nieuwe tunnel is opgedeeld in een gedeelte voor landbouw- en motorvoertuigen en een gescheiden gedeelte voor fietsers. Door deze combinatie ontstaat een compactere oplossing, waardoor de impact op de NNN wordt beperkt. De kosten van de 'versoberde' variant zijn geraamd op € 5.1.2b excl. btw).

Tunnel Berghuizen

De bodemopbouw in Berghuizen is zeer ongunstig. Het grondwater staat hoog en er is geen afsluitende laag (bv keileem) aanwezig. Ten behoeve van de bouw van de tunnel moet de grondwaterstand met ca. 6 m worden verlaagd. Dit brengt grote risico's voor bebouwing, natuur en gewassen met zich mee. Door Fugro is een bouwmethode met onderwaterbeton beschouwd. De tijdelijke maatregelen (damwanden, onderwaterbeton en ankers) kosten al ruim € 5.1.2b . De totaal geraamde kosten bedragen € 5.1.2b excl. btw (raming 2017: € 2.376.538,- excl. btw). De toename van de kosten wordt grotendeels veroorzaakt door de ongunstige bodemopbouw en de hoge grondwaterstand. Daarnaast is een beter inzicht verkregen in de uitvoeringmethode en de bijbehorende kosten.

Door Sweco is een 'versoberde' variant uitgewerkt. De doorrijhoogte (2,5 m) en ontwerpsnelheid (30 km/uur) komen overeen met de tunnel in de Gijsselterweg. De fietsers en het overige verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. De tunnel heeft een hellingspercentage van 3,5%. Door de hoogtebeperking en de ontwerpsnelheid ontstaat een compacte tunnel en blijven de percelen en woningen goed ontsloten. De kosten van de 'versoberde variant' zijn geraamd op € 5.1.2b . btw.

Hilda Mulder geeft aan dat hetgeen in de notitie 'N375 Duurzaam Veilig; Oversteken Gijsselterweg en Berghuizen' op blz. 9 met betrekking de toename van de kosten niet volledig is. Tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 is ook gesproken over de kosten voor de tijdelijke maatregelen (o.a. wegomleidingen) en opslagpercentages. de notitie aanvullen.

Hilda Mulder geeft aan dat de verbinding tussen Berghuizen en Koekange via de Koekanger Dwarsdijk sociaal maatschappelijk van belang is. Daarnaast wordt de route, na het sluiten van de school in Berghuizen, gebruikt als schoolroute richting Koekange.

In de notitie 'Stand van zaken en vervolg N375' d.d. 15 maart 2021 worden opties voor maatregelen voorgesteld (bijlage bij agendapunt 2).

Opties:

- Binnen het budget (ca. € 3,85 miljoen excl. btw) is het mogelijk een rotonde bij Berghuizen te realiseren en een tunnel in de Gijsselterweg. Theoretisch is het mogelijk de voorkeursvariant van de werkgroep Gijsselte uit te voeren. De onzekerheid over de aanwezigheid van de afsluitende kleilaag vormt echter een risico. Aanvullende maatregelen kunnen een leiden tot een overschrijding van de kosten.

Hilda Mulder geeft aan dat er een kans bestaat dat het verkeer vanuit Meppel in de toekomst via de nieuwe rotonde bij Berghuizen naar Koekange rijdt en niet via de rotonde bij Weerwille. Dit zou kunnen leiden tot een ongewenste toename van verkeer door Berghuizen en over de Koekanger Dwarsdijk en de Boverhofsweg. Hilda Mulder wil dat de effecten van de rotonde bij Berghuizen worden onderzocht. Er zijn volgens Hilda Mulder ook plannen voor het saneren van de NABO in de Emsweg. Bij het onderzoek naar de effecten van de rotonde dient dit te worden betrokken.

- Verhoging van het budget. Voor de realisatie van de beide 'versoberde' tunnels is een aanvullend budget van circa €5.1.2b excl. btw benodigd. De realisatie van beide voorkeursvarianten van de werkgroepen vraagt om een aanvullend budget van circa €5.1.2b excl. btw en is daarmee niet realistisch;
- De aanleg van een fietsbrug bij Berghuizen in combinatie met een landbouwsluit is geen goede optie. Voor de fietsbrug zijn aan weerszijden hellingen nodig met een lengte van circa 180 m. Daarvoor moeten gronden worden aangekocht. Fietsers moet circa 360 m omrijden en een hoogte van circa 6 m overbruggen (helling 3 tot 3,5%), voordat ze de N375 kunnen passeren. Fietsers zullen dit in de praktijk niet doen en bij de landbouwsluit oversteken.

3. Afspraken

Er zijn tijdens het bestuurlijk overleg geen besluiten genomen. De bestuurders hebben kennis genomen van de notitie waarin de verschillende opties en bandbreedtes (kosten) voor zowel de maatregelen bij de Gijsselterweg, als bij Berghuizen zijn opgenomen.

De projectgroep brengt op korte termijn de consequenties van de rotonde bij Berghuizen in beeld en bespreekt de diverse opties met de werkgroep. De projectgroep koppelt de bevindingen aan de bestuurders terug. Hilda Mulder neemt deze bevindingen meer richting de gemeenteraad.

Tijdens het participatieproces is gebleken dat de verbinding bij Berghuizen van sociaal maatschappelijk belang is. De N375 doorsnijdt het dorp en vormt een barrière. Uit het onderzoek is gebleken dat een tunnel door de ongunstige omstandigheden (bodempopbouw en grondwaterstand) leidt tot zeer hoge kosten. Door de aanleg van een rotonde ontstaat een veilige verbinding voor alle verkeer. Fietsers kunnen op een veilige wijze bij de rotonde oversteken. De provincie is in beginsel geen voorstander van extra rotondes. Cees Bijl geeft aan, rekening houdende met het sociaal maatschappelijke belang van de verbinding en het feit dat andere opties te kostbaar zijn gebleken, zich binnen de provincie hard te willen maken voor de aanleg van de rotonde bij Berghuizen.

Verder bevestigt Cees de eerdere toezegging om bereid te zijn tot een extra bijdrage van 50%, tot een maximum van €5.1.2b excl. btw, indien de kosten boven het taakstellende budget uit komen.

4.	Sluiting

Actielijst: 22 maart 2021

1.	Aanpassen tekst onderaan blz. 9 notitie	[REDACTED]	
2.	Uitvoeren onderzoek naar effecten rotonde Berghuizen	[REDACTED] & [REDACTED]	
3.	Plannen overleg met werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
4.	Terugkoppelen resultaten onderzoek en gesprek werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
5.	Overleg werkgroep Gijsselte	[REDACTED] [REDACTED]	

CONCEPT

Date : 2-12-2021 13:10:34
From : "
To : " dewoldenhoogeveen.nl
Subject : RE: bestuurlijk overleg
Attachment : image001.png;

Ik maak er wel wat van, maar begrijp het nog steeds niet helemaal. Ik zie geen tekstvoorstel.

Van: <> <> <> dewoldenhoogeveen.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 12:13
Aan: <> <> <> drenthe.nl>
Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Dag <>

Blijkbaar niet helemaal duidelijk wat ik bedoel.

Het gaat inderdaad om het verslag van 22 maart. Hierin staat "In 2017 is een rotonde door de werkgroep als één van de mogelijke oplossingen aangedragen." Volgens mij meende Hilda dat het leek alsof zij dit had ingebracht en dit is niet correct, want jij hebt dit toen genoemd.

In het verslag van augustus wordt dit niet gecorrigeerd. Zij komt hier nu vast op terug, daarom mijn reactie om haar opmerking in het verslag van augustus te benoemen. We hebben het hier eerder over gehad (in de projectgroep). Volgens mij zou ik een tekst aanleveren om dit te corrigeren. In de vorige mail doe ik dit.

Groet,

Van: <> <> <> drenthe.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 12:02
Aan: <> <> <> dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Hallo <>

Ik denk dat jij in de war bent. Die opmerking heeft zij in een eerder overleg (22 maart) gemaakt. Ik heb dat ook in het verslag van dat overleg opgenomen en de notitie bij dat overleg ook tekstueel aangepast. Tijdens het overleg van 26 augustus lag een andere notitie voor. Daar staat alleen onderstaande passage opgenomen:

Tijdens het bestuurlijk overleg van 22 maart 2021 is de problematiek geschetst en voorgesteld de mogelijkheden van een rotonde nader te onderzoeken. In april zijn door Goudappel de verkeerskundige effecten van een rotonde beschouwd. Goudappel komt tot de conclusie dat de verkeerskundige effecten van een rotonde in plaats van een tunnel beperkt zijn. Er zal een verschuiving optreden van verkeer van de Weerwilleweg/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk, wat beperkte effecten heeft, welke met snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gemitigeerd.

Daar staat dus niet dat Hilda dat heeft voorgesteld. Wij hebben op 26 augustus de uitkomsten van het onderzoek van Goudappel teruggekoppeld.

Groeten,

Van: <> <> <> dewoldenhoogeveen.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:52
Aan: <> <> <> drenthe.nl>
Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Dag <>

Kun je in het verslag nog opnemen dat Hilda Mulder kanttekeningen heeft gemaakt bij het vorige verslag van augustus 2021. Zij gaf tijdens het overleg in augustus 2021 aan dat bij nr. 2 tunnel Berghuizen het lijkt volgens de tekst dat zij aangeeft dat een rotonde een van de oplossingen kan zijn. Deze opmerking over het advies van de werkgroep Berghuizen is niet door haar maar door jou ingebracht.

Ik ga de stukken maandag met haar bespreken.

Groet,

Van: <> <> <> drenthe.nl>
Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:34
Aan: <> <> <> dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: bestuurlijk overleg

Hallo [redacted]

In de bijlage tref je de concept agenda voor het BO van volgende week en het verslag van het vorige overleg aan. Verder heb ik voor onze nieuwe bestuurder een notitie opgesteld. Deze komt in grote lijnen overeen met de notitie tbv het vorige BO.

Met vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]



Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 2-12-2021 11:34:00

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : bestuurlijk overleg

Attachment : Agenda BO N375 Duurzaam Veilig 9-12-2021.pdf;Notitie BO N375 9-12-2021.pdf;concept Verslag BO N375 dd 26 augustus 2021.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

In de bijlage tref je de concept agenda voor het BO van volgende week en het verslag van het vorige overleg aan. Verder heb ik voor onze nieuwe bestuurder een notitie opgesteld. Deze komt in grote lijnen overeen met de notitie tbv het vorige BO.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Agenda bestuurlijk overleg N375 Duurzaam veilig

Locatie: TEAMS
Datum: 9-12-2021

Tijd: 10.00 – 11.00 uur

Genodigden:

- Nelleke Vedelaar (gedeputeerde) voorzitter
- Hilda Mulder (wethouder)
- [REDACTED] (gemeente)
- [REDACTED] (provincie)
- [REDACTED] (provincie)

Met kennisgeving afwezig:

<i>Nr.</i>	<i>Omschrijving</i>
1.	Opening en kennismaking
2.	Vaststellen agenda
3.	Mededelingen
4.	Verslag 26 augustus 2021
5.	Stand van zaken <ul style="list-style-type: none">- Landbouwsluizen Slagenweg, Defensieweg en Ruinerveldweg- Tunnels Gijssesterweg en Berghuizen (zie notitie)
6.	Rondvraag
7.	Sluiting

Date : 2-12-2021 12:01:47

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogveen.nl

Subject : RE: bestuurlijk overleg

Attachment : Notitie BO N375 26-8-2021.pdf;concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Ik denk dat jij in de war bent. Die opmerking heeft zij in een eerder overleg (22 maart) gemaakt. Ik heb dat ook in het verslag van dat overleg opgenomen en de notitie bij dat overleg ook tekstueel aangepast. Tijdens het overleg van 26 augustus lag een andere notitie voor. Daar staat alleen onderstaande passage opgenomen:

Tijdens het bestuurlijk overleg van 22 maart 2021 is de problematiek geschets **en voorgesteld de mogelijkheden van een rotonde nader te onderzoeken.** In april zijn door Goudappel de verkeerskundige effecten van een rotonde beschouwd. Goudappel komt tot de conclusie dat de verkeerskundige effecten van een rotonde in plaats van een tunnel beperkt zijn. Er zal een verschuiving optreden van verkeer van de Weerwilleweg/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk, wat beperkte effecten heeft, welke met snelheidsremmende maatregelen kunnen worden gemitigeerd.

Daar staat dus niet dat Hilda dat heeft voorgesteld. Wij hebben op 26 augustus de uitkomsten van het onderzoek van Goudappel teruggekoppeld.

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogveen.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:52

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: RE: bestuurlijk overleg

Dag [redacted]

Kun je in het verslag nog opnemen dat Hilda Mulder kanttekeningen heeft gemaakt bij het vorige verslag van augustus 2021. Zij gaf tijdens het overleg in augustus 2021 aan dat bij nr. 2 tunnel Berghuizen het lijkt volgens de tekst dat zij aangeeft dat een rotonde een van de oplossingen kan zijn. Deze opmerking over het advies van de werkgroep Berghuizen is niet door haar maar door jou ingebracht.

Ik ga de stukken maandag met haar bespreken.

Groet,

Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Verzonden: donderdag 2 december 2021 11:34

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogveen.nl>

Onderwerp: bestuurlijk overleg

Hallo [redacted]

In de bijlage tref je de concept agenda voor het BO van volgende week en het verslag van het vorige overleg aan. Verder heb ik voor onze nieuwe bestuurder een notitie opgesteld. Deze komt in grote lijnen overeen met de notitie tbv het vorige BO.

Met vriendelijke groet,



Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Verslag Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam Veilig

Locatie: Teams

Datum: 22 Maart 2021

Tijd: 14.00 – 15.00 uur

Aanwezig: Cees Bijl (gedeputeerde) voorzitter
Hilda Mulder (wethouder)
[redacted] [redacted] (gemeente de Wolden)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)

Afwezig:

Nr.	Omschrijving
1.	Opening Cees Bijl opent de vergadering.
2.	<p>[redacted] [redacted] geeft een kort toelichting op de notitie.</p> <p><i>Tunnel Gijsselterweg</i></p> <p>De huidige fietstunnel heeft geen onderafdichting. De aanwezige keileemlaag sluit het diepere grondwater af. Het oppervlakkige water (o.a. neerslag) wordt door middel van drainage afgevoerd. De nieuwe tunnel komt dieper te liggen. Daardoor wordt de keileem deels en mogelijk plaatselijk geheel verwijderd. De laagdikte van de keileemlaag in het westelijk deel kan niet worden onderzocht door de aanwezige bomen.</p> <p>De kosten van de nieuwe tunnel (€ 5.1.2b excl. btw) liggen ruim boven de raming van 2017 (€ 1.501.008,- excl. btw). De toename van de kosten wordt veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wijzigingen in het ontwerp. Het schetsontwerp uit 2017 hield geen rekening met de NNN en bleek voor Staatsbosbeheer onbespreekbaar. Het nieuwe ontwerp en de nadere detaillering zorgen voor beter beeld van de kosten;• Resultaten uitgevoerd geotechnisch en geohydrologisch onderzoek. De effecten van een bemaling op de omgeving en de onzekerheid met betrekking tot de keileemlaag, hebben consequenties voor de bouwmethode en daarmee de kosten. <p>In overeenstemming met de bestuursovereenkomst is door Sweco een 'versoberde' tunnelvariant uitgewerkt. De aanpassingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">• Doorrijhoogte 2,5 m. Het grootste gedeelte van het verkeer kan gebruik maken van de tunnel. Slechts een deel (hoger landbouwverkeer en vrachtverkeer) zal een andere route moeten kiezen;• Ontwerpsnelheid 30 km/uur. Dit komt tot uitdrukking in de afrondingen aan de boven- en onderzijde van de hellingen;• De passeerhavens welke op het diepste punt in de tunnel waren gesitueerd (kostbaar) worden vervangen door een VRI. <p>De bestaande fietstunnel kan dan worden gesloopt. De nieuwe tunnel is opgedeeld in een gedeelte voor landbouw- en motorvoertuigen en een gescheiden gedeelte voor fietsers. Door deze combinatie ontstaat een compactere oplossing, waardoor de</p>

impact op de NNN wordt beperkt. De kosten van de 'versoberde' variant worden geraamd op € 5.1.2b ,,- excl. btw).

Tunnel Berghuizen

De bodemopbouw in Berghuizen is zeer ongunstig. Het grondwater staat hoog en er is geen afsluitende laag (bv keileem) aanwezig. Ten behoeve van de bouw van de tunnel moet de grondwaterstand met ca. 6 m worden verlaagd. Dit brengt grote risico's voor bebouwing, natuur en agrarische functies met zich mee. Door Fugro is een bouwmethode met onderwaterbeton beschouwd. De tijdelijke maatregelen (damwanden, onderwaterbeton en ankers) kosten al ruim € 5.1.2b . De totaal geraamde kosten bedragen € 5.1.2b - excl. btw (raming 2017: € 2.376.538,- excl. btw). De toename van de kosten wordt grotendeels veroorzaakt door de ongunstige bodemopbouw en de hoge grondwaterstand. Daarnaast is een beter inzicht verkregen in de uitvoeringmethode en de bijbehorende kosten.

Door Sweco is een 'versoberde' variant uitgewerkt. De doorrijhoogte (2,5 m) en ontwerpsnelheid (30 km/uur) komen overeen met de tunnel in de Gijsselterweg. De fietsers en het overige verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. De tunnel heeft een hellingspercentage van 3,5%. Door de hoogtebeperking en de ontwerpsnelheid ontstaat een compacte tunnel en blijven de percelen en woningen goed ontsloten. De kosten van de 'versoberde variant' zijn geraamd op € 5.1.2b excl. btw.

Hilda Mulder geeft aan dat hetgeen in de notitie 'N375 Duurzaam Veilig; Oversteken Gijsselterweg en Berghuizen' op blz. 9 met betrekking de toename van de kosten niet volledig is. Tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 is ook gesproken over de kosten voor de tijdelijke maatregelen (o.a. wegomleidingen) en opslagpercentages. gaat dit in de notitie aanvullen.

Hilda Mulder geeft aan dat de verbinding tussen Berghuizen en Koekange via de Koekanger Dwarsdijk sociaal maatschappelijk van belang is. Daarnaast wordt de route, na het sluiten van de school in Berghuizen, gebruikt als schoolroute richting Koekange. In 2017 is een rotonde door de werkgroep als één van de mogelijke oplossingen aangedragen.

Opties:

- Binnen het budget (€ 5.1.2b excl. btw) is het mogelijk een rotonde bij Berghuizen, een tunnel in de Gijsselterweg en de ladbouwsluizen te realiseren. Theoretisch is het mogelijk de voorkeursvariant van de werkgroep Gijsselte uit te voeren. De onzekerheid over de afsluitende kleilaag vormt een risico. Aanvullende maatregelen kunnen dan een leiden tot een overschrijding van de kosten.

Hilda Mulder geeft aan dat er een kans bestaat dat het verkeer vanuit Meppel in de toekomst via de nieuwe rotonde bij Berghuizen naar Koekange rijdt en niet via de rotonde bij Weerwille. Dit zou kunnen leiden tot een ongewenste toename van verkeer door Berghuizen en over de Koekanger Dwarsdijk en de Boverhofsweg. Hilda Mulder wil dat de effecten van de rotonde bij Berghuizen

	<p>op de verkeersafwikkeling worden onderzocht. Er zijn volgens Hilda Mulder ook plannen voor het saneren van de NABO in de Emsweg. Bij het onderzoek naar de effecten van de rotonde dient dit te worden betrokken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verhoging van het budget. Voor de realisatie van de beide ‘versoberde’ tunnels is een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw benodigd. De realisatie van beide voorkeursvarianten van de werkgroepen vraagt om een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw en is daarmee niet realistisch; • De aanleg van een fietsbrug bij Berghuizen in combinatie met een landbouwsluiting lijkt geen optimale optie. Voor de fietsbrug zijn aan weerszijden hellingen nodig met een lengte van circa 180 m. Daarvoor moeten gronden worden aangekocht. Fietsers moet circa 360 m omrijden en een hoogte van circa 6 m overbruggen (helling 3 tot 3,5%), voordat ze de N375 kunnen passeren. Fietsers zullen dit in de praktijk niet doen en bij de landbouwsluiting oversteken. Ook heeft de fietsbrug een fors talud tot gevolg. Dit lijkt niet te passen in de omgeving.
<p>3.</p>	<p>Afspraken</p> <p>Er zijn tijdens het bestuurlijk overleg geen besluiten genomen. De bestuurders hebben kennis genomen van de notitie waarin de verschillende opties en bandbreedtes (kosten) voor zowel de maatregelen bij de Gijsselterweg, als bij Berghuizen zijn opgenomen.</p> <p>De projectgroep brengt op korte termijn de consequenties van de rotonde bij Berghuizen in beeld en bespreekt de diverse opties met de werkgroep. De projectgroep koppelt de bevindingen aan de bestuurders terug. Hilda Mulder informeert de bevindingen aan de gemeenteraad.</p> <p>Tijdens het participatieproces is gebleken dat de verbinding bij Berghuizen van sociaal maatschappelijk belang is. De N375 doorsnijdt het dorp en vormt een barrière. Uit het onderzoek is gebleken dat een tunnel door de ongunstige omstandigheden (bodempopbouw en grondwaterstand) leidt tot zeer hoge kosten. Door de aanleg van een rotonde ontstaat een veilige verbinding voor alle verkeer. Fietsers kunnen op een veilige wijze bij de rotonde oversteken. De provincie is in beginsel geen voorstander van extra rotondes. Cees Bijl geeft aan, rekening houdende met het sociaal maatschappelijke belang van de verbinding en het feit dat andere opties te kostbaar zijn gebleken, zich binnen de provincie hard te willen maken voor de aanleg van de rotonde bij Berghuizen.</p> <p>Verder bevestigt Cees de eerdere toezegging om bereid te zijn tot een extra bijdrage van 50%, tot een maximum van € 5.1.2b excl. btw, indien de kosten boven het taakstellende budget uit komen.</p>
<p>4.</p>	<p>Sluiting</p>

Actielijst: 22 maart 2021

1.	Aanpassen tekst onderaan blz. 9 notitie	[REDACTED]	
2.	Uitvoeren onderzoek naar effecten rotonde Berghuizen	[REDACTED] & [REDACTED]	
3.	Plannen overleg met werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
4.	Terugkoppelen resultaten onderzoek en gesprek werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
5.	Overleg werkgroep Gijsselte	[REDACTED] [REDACTED]	

CONCEPT

Date : 2-12-2021 11:32:09

From : "

To : "Nelleke Vedelaar" [redacted]@drenthe.nl, "[redacted]@drenthe.nl"

Cc : "[redacted]@drenthe.nl"

Subject : Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam Veilig

Attachment : Agenda BO N375 Duurzaam Veilig 9-12-2021.pdf;Notitie BO N375 9-12-2021.pdf;concept Verslag BO N375 dd 26 augustus 2021.pdf;image001.png;

Goedemorgen,

Op 9 december a.s. staat het bestuurlijk overleg (BO) van het project 'N375 Duurzaam Veilig' gepland. In de bijlage treffen jullie de stukken voor de vergadering aan.

Ter voorbereiding op het BO is een overleg gepland op 6 december a.s. (14.30 tot 15 uur). Ik kan dan de stukken even kort toelichten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@[drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 3-12-2021 11:15:52
From : "
To : " de.wolden@hoogeveen.nl
Subject : RE: gewijzigde agenda en aangepast verslag 22-3-21
Attachment : image001.png;

Ik heb een korte samenvatting van de marktconsultatie in de notitie opgenomen. Verder staan in de tabel (in de notitie) mogelijke oplossingen (incl. kosten) Tijdens het BO moeten wij maar beschouwen welke opties wij voorleggen aan de gemeenteraad. Bij de keuze voor de tunnel in de Gijsselterweg moeten wij wel rekening houden met het feit dat het onderzoek naar de keileemlaag onvolledig is en een risico voor de kosten vormt.

Groeten,

Van: <de.wolden@hoogeveen.nl>
Verzonden: vrijdag 3 december 2021 10:39
Aan: <de.wolden@hoogeveen.nl>
Onderwerp: RE: gewijzigde agenda en aangepast verslag 22-3-21

Ik bespreek het verslag van de marktconsultatie ook met Hilda. Zit niet bij de stukken van het BO, maar gaan we mondeling toelichten lijkt me.

Het gaat natuurlijk bij het BO om hoe verder – wat mij betreft kiezen we voor uitvoering van Gijsselte en is het de vraag of wat betreft Berghuizen is het de vraag of we een rotonde gaan aanleggen of de huidige situatie handhaven.

Hier moeten we wel richting van de bestuurders in krijgen om verder te kunnen naar werkgroepen en gemeenteraad.

Groet,

Van: <de.wolden@hoogeveen.nl>
Verzonden: vrijdag 3 december 2021 09:29
Aan: <de.wolden@hoogeveen.nl>
Onderwerp: gewijzigde agenda en aangepast verslag 22-3-21

Hallo

Ik heb de passage in het verslag van 22 maart 2021 aangepast (geel gemarkeerd) en de vaststelling van dit verslag aan de agenda toegevoegd. In de bijlage tref je het aangepaste verslag en de nieuwe agenda aan.

Met vriendelijke groet,

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen
Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen
Telefoonnummer: (0592)
E-mail: de.wolden@hoogeveen.nl

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 3-12-2021 09:29:10

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : gewijzigde agenda en aangepast verslag 22-3-21

Attachment : Agenda BO N375 Duurzaam Veilig 9-12-2021.pdf;concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021 gew 2-12-201.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Ik heb de passage in het verslag van 22 maart 2021 aangepast (geel gemarkeerd) en de vaststelling van dit verslag aan de agenda toegevoegd. In de bijlage tref je het aangepaste verslag en de nieuwe agenda aan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Verslag Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam Veilig

Locatie: Teams

Datum: 22 Maart 2021

Tijd: 14.00 – 15.00 uur

Aanwezig: Cees Bijl (gedeputeerde) voorzitter
Hilda Mulder (wethouder)
[redacted] [redacted] (gemeente de Wolden)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)
[redacted] [redacted] (provincie Drenthe)

Afwezig:

Nr.	Omschrijving
1.	Opening Cees Bijl opent de vergadering.
2.	<p>[redacted] [redacted] geeft een kort toelichting op de notitie.</p> <p><i>Tunnel Gijsselterweg</i></p> <p>De huidige fietstunnel beschikt ter plaatse van de hellingen niet over een onderafdichting. De aanwezige keileemlaag sluit het diepere grondwater af. Het oppervlakkige water (o.a. neerslag) wordt door middel van via drainage afgevoerd. De nieuwe tunnel komt dieper te liggen. Daardoor wordt de keileem deels en mogelijk plaatselijk geheel ontgraven. Door de aanwezigheid van bomen is het niet mogelijk aan de noordwestzijde te sonderen en daarmee een goed beeld van de aanwezigheid en laagdikte van de keileem te krijgen.</p> <p>De kosten van de nieuwe tunnel (€ 5.1.2b [redacted] excl. btw) liggen ruim boven de raming van 2017 (€ 1.501.008,- excl. btw). De toename van de kosten wordt veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wijzigingen in het ontwerp. Het schetsontwerp uit 2017 hield geen rekening met de NNN en was voor o.a. Staatsbosbeheer onbespreekbaar. Door het nieuwe ontwerp en de nadere detaillering is een beter zicht op de kosten verkregen;• Resultaten uitgevoerd geotechnisch en geohydrologisch onderzoek. De effecten van een bemaling op de omgeving en de onzekerheid met betrekking tot de keileemlaag, hebben consequenties voor de bouwmethode en daarmee de kosten. <p>In overeenstemming met de bestuursovereenkomst is door Sweco een 'versoberde' tunnelvariant uitgewerkt. Deze versobering komt tot uitdrukking in:</p> <ul style="list-style-type: none">• Doorrijhoogte 2,5 m. Het grootste gedeelte van het verkeer kan gebruik maken van de tunnel. Slechts een deel (hoger landbouwverkeer en vrachtverkeer) zal een andere route moeten kiezen;• Ontwerpsnelheid 30 km/uur. Dit komt tot uitdrukking in de afrondingen aan de boven- en onderzijde van de hellingen;• De passeerhavens welke op het diepste punt in de tunnel waren gesitueerd (kostbaar) worden vervangen door een VRI.

De bestaande fietstunnel wordt gesloopt. De nieuwe tunnel is opgedeeld in een gedeelte voor landbouw- en motorvoertuigen en een gescheiden gedeelte voor fietsers. Door deze combinatie ontstaat een compactere oplossing, waardoor de impact op de NNN wordt beperkt. De kosten van de 'versoberde' variant zijn geraamd op € 5.1.2b - excl. btw).

Tunnel Berghuizen

De bodemopbouw in Berghuizen is zeer ongunstig. Het grondwater staat hoog en er is geen afsluitende laag (bv keileem) aanwezig. Ten behoeve van de bouw van de tunnel moet de grondwaterstand met ca. 6 m worden verlaagd. Dit brengt grote risico's voor bebouwing, natuur en gewassen met zich mee. Door Fugro is een bouwmethode met onderwaterbeton beschouwd. De tijdelijke maatregelen (damwanden, onderwaterbeton en ankers) kosten al ruim € 1 miljoen. De totaal geraamde kosten bedragen € 5.1.2b - excl. btw (raming 2017: € 2.376.538,- excl. btw). De toename van de kosten wordt grotendeels veroorzaakt door de ongunstige bodemopbouw en de hoge grondwaterstand. Daarnaast is een beter inzicht verkregen in de uitvoeringmethode en de bijbehorende kosten.

Door Sweco is een 'versoberde' variant uitgewerkt. De doorrijhoogte (2,5 m) en ontwerpsnelheid (30 km/uur) komen overeen met de tunnel in de Gijsselterweg. De fietsers en het overige verkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. De tunnel heeft een hellingspercentage van 3,5%. Door de hoogtebeperking en de ontwerpsnelheid ontstaat een compacte tunnel en blijven de percelen en woningen goed ontsloten. De kosten van de 'versoberde variant' zijn geraamd op € 5.1.2b excl. btw.

Hilda Mulder geeft aan dat hetgeen in de notitie 'N375 Duurzaam Veilig; Oversteken Gijsselterweg en Berghuizen' op blz. 9 met betrekking de toename van de kosten niet volledig is. Tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 is ook gesproken over de kosten voor de tijdelijke maatregelen (o.a. wegomleidingen) en opslagpercentages. de notitie aanvullen.

Hilda Mulder geeft aan dat de verbinding tussen Berghuizen en Koekange via de Koekanger Dwarsdijk sociaal maatschappelijk van belang is. Daarnaast wordt de route, na het sluiten van de school in Berghuizen, gebruikt als schoolroute richting Koekange.

In de notitie 'Stand van zaken en vervolg N375' d.d. 15 maart 2021 worden opties voor maatregelen voorgesteld (bijlage bij agendapunt 2).

Opties:

- Binnen het budget (ca. € 5.1.2b excl. btw) is het mogelijk een rotonde bij Berghuizen te realiseren en een tunnel in de Gijsselterweg. Theoretisch is het mogelijk de voorkeursvariant van de werkgroep Gijsselte uit te voeren. De onzekerheid over de aanwezigheid van de afsluitende kleilaag vormt echter een risico. Aanvullende maatregelen kunnen een leiden tot een overschrijding van de kosten.

Hilda Mulder geeft aan dat er een kans bestaat dat het verkeer vanuit Meppel in de toekomst via de nieuwe rotonde bij Berghuizen naar Koekange rijdt en niet via de rotonde bij Weerwille. Dit zou kunnen leiden tot een ongewenste toename van verkeer door Berghuizen en over de Koekanger Dwarsdijk en de Boverhofsweg. Hilda Mulder wil dat de effecten van de rotonde bij Berghuizen worden onderzocht. Er zijn volgens Hilda Mulder ook plannen voor het saneren van de NABO in de Emsweg. Bij het onderzoek naar de effecten van de rotonde dient dit te worden betrokken.

- Verhoging van het budget. Voor de realisatie van de beide 'versoberde' tunnels is een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw benodigd. De realisatie van beide voorkeursvarianten van de werkgroepen vraagt om een aanvullend budget van circa € 5.1.2b excl. btw en is daarmee niet realistisch;
- De aanleg van een fietsbrug bij Berghuizen in combinatie met een landbouwsuis is geen goede optie. Voor de fietsbrug zijn aan weerszijden hellingen nodig met een lengte van circa 180 m. Daarvoor moeten gronden worden aangekocht. Fietsers moet circa 360 m omrijden en een hoogte van circa 6 m overbruggen (helling 3 tot 3,5%), voordat ze de N375 kunnen passeren. Fietsers zullen dit in de praktijk niet doen en bij de landbouwsuis oversteken.

3. Afspraken

Er zijn tijdens het bestuurlijk overleg geen besluiten genomen. De bestuurders hebben kennis genomen van de notitie waarin de verschillende opties en bandbreedtes (kosten) voor zowel de maatregelen bij de Gijsselterweg, als bij Berghuizen zijn opgenomen.

De projectgroep brengt op korte termijn de consequenties van de rotonde bij Berghuizen in beeld en bespreekt de diverse opties met de werkgroep. De projectgroep koppelt de bevindingen aan de bestuurders terug. Hilda Mulder neemt deze bevindingen meer richting de gemeenteraad.

Tijdens het participatieproces is gebleken dat de verbinding bij Berghuizen van sociaal maatschappelijk belang is. De N375 doorsnijdt het dorp en vormt een barrière. Uit het onderzoek is gebleken dat een tunnel door de ongunstige omstandigheden (bodempopbouw en grondwaterstand) leidt tot zeer hoge kosten. Door de aanleg van een rotonde ontstaat een veilige verbinding voor alle verkeer. Fietsers kunnen op een veilige wijze bij de rotonde oversteken. De provincie is in beginsel geen voorstander van extra rotondes. Cees Bijl geeft aan, rekening houdende met het sociaal maatschappelijke belang van de verbinding en het feit dat andere opties te kostbaar zijn gebleken, zich binnen de provincie hard te willen maken voor de aanleg van de rotonde bij Berghuizen.

Verder bevestigt Cees de eerdere toezegging om bereid te zijn tot een extra bijdrage van 50%, tot een maximum van € 5.1.2b . btw, indien de kosten boven het taakstellende budget uit komen.

4.	Sluiting

Actielijst: 22 maart 2021

1.	Aanpassen tekst onderaan blz. 9 notitie	[REDACTED]	
2.	Uitvoeren onderzoek naar effecten rotonde Berghuizen	[REDACTED] & [REDACTED]	
3.	Plannen overleg met werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
4.	Terugkoppelen resultaten onderzoek en gesprek werkgroep Berghuizen	[REDACTED] [REDACTED]	
5.	Overleg werkgroep Gijsselte	[REDACTED] [REDACTED]	

CONCEPT

Date : 3-12-2021 09:27:01

From : "

To : "Nelleke Vedelaar" [redacted]@drenthe.nl

Subject : vergaderstukken BO N375 Duurzaam Veilig

Attachment : Agenda BO N375 Duurzaam Veilig 9-12-2021.pdf;concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021 gew 2-12-201.pdf;image001.png;

Goedemorgen,

Ik heb je onlangs de vergaderstukken voor het BO N375 van volgende week donderdag gestuurd. Tijdens de vergadering op 26 augustus jl. heeft wethouder Mulder een opmerking over het verslag van 22 maart 2021 gemaakt. De gemeentelijk projectleider ([redacted]) zou een gewijzigd tekstvoorstel maken. Afgelopen woensdag heb ik contact met hem gehad en het verslag aangepast. Ik heb het gewijzigde verslag van 22 maart 2021 bij deze mail gevoegd. De gewijzigde passage heb ik geel gemarkeerd.

Ik heb de agenda aangepast en de vaststelling van het verslag van 22 maart 2021 opgenomen. In de bijlage tref je de aangepaste agenda aan.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@[drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 3-12-2021 09:07:50

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] [redacted] dewoldenhoogeveen.nl,

" [redacted] drenthe.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl

Subject : overleg projectgroep N375

Attachment : Verslag marktconsultatie tunnels N375.pdf;image001.png;

Goedemorgen,

Ik wil voorstellen het geplande overleg van dinsdag a.s. te annuleren. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen. Onderstaand even een korte stand van zaken.

- Bestuurlijk overleg 9 december a.s.
- Aanleg landbouwsuis in Defensieweg is deze week gestart. Door leveringsproblemen leggen wij nu eerste de sluis aan de zuidzijde aan. Er was maar 1 prefabelement leverbaar. Noordzijde waarschijnlijk komend voorjaar.
- Marktconsultatie heeft plaatsgevonden. Met 8 partijen is overleg gevoerd. Algehele conclusies. Project is uitvoerbaar, maar niet binnen gestelde budget. Adviezen Fugro en Sweco geven de problematiek goed weer. Zie bijlage verslag marktconsultatie
- Kavelruil verloopt uiterst moeizaam. Ik wil voorstellen de deadline definitief op 31-12-21 te zetten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 16-12-2021 13:26:26
From : "
To : " [dewoldenhoogeveen.nl](mailto:)
Subject : RE: tunnel Gijssesterweg
Attachment : image001.png;

Hoi [\[redacted\]](mailto:)

Die vraag durf ik niet te beantwoorden. Wij zouden dit aan ene partij (bv Sweco) kunnen voorleggen. Ook de optie van een eventuele folieconstructie onder de hellingen.

Groeten,

[\[redacted\]](mailto:)

Van: [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[dewoldenhoogeveen.nl](mailto:)>
Verzonden: woensdag 15 december 2021 17:28
Aan: [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[drenthe.nl](mailto:)>
Onderwerp: RE: tunnel Gijssesterweg

Dag [\[redacted\]](mailto:)

Ok, bedankt – gaan we bespreken. Hier is nog een behoorlijk bedrag aan risico meegenomen. Is dit voldoende voor de onzekerheid dikte keileem?

[\[redacted\]](mailto:)

Van: [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[drenthe.nl](mailto:)>
Verzonden: woensdag 15 december 2021 15:07
Aan: [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[dewoldenhoogeveen.nl](mailto:)>
CC: [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[drenthe.nl](mailto:)>; [\[redacted\]](mailto:) <[\[redacted\]](mailto:)[dewoldenhoogeveen.nl](mailto:)>
Onderwerp: tunnel Gijssesterweg

Hallo [\[redacted\]](mailto:)

Ik obv de rapporten van Fugro en Sweo bijgevoegd document opgesteld. Wij hebben naar alle partijen een bedrag van €5.1.2b gecommuniceerd. Dit gaat uit van een (pefab) betonnen tunneldeel tpv de kruising met de N375. Het betref hier variant 2 uit het onderzoek van Fugro. De helling worden uitgevoerd in een natuurlijke polder. Wij kunnen conform aanbevelingen Sweco en marktpartijen de passeerhavens vervangen door een VRI. Dat heeft een voordeel. Grote onzekere factor is de aanwezigheid en samenstelling van de keileemlaag. Nader onderzoek na de keileemlaag dient worden uitgevoerd. Mogelijk kunnen onder verhardingsconstructie van de hellingen nog een folie aanbrengen.

Maar even overleggen hoe het vervolgproces richting werkgroepen en raad er uit gaat zien.

Met vriendelijke groet,

[\[redacted\]](mailto:)

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen
Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen
Telefoonnummer: (0592) [\[redacted\]](tel:)
E-mail: [\[redacted\]](mailto:)[drenthe.nl](mailto:)

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 21-12-2021 16:21:30

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: concept verslag

Attachment : 20211209 concept Verslag BO N375 dd 9 december 2021.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Ik heb je wijzigingen geaccepteerd. Bedankt en fijne feestdagen gewenst.

Stuur jij het verslag naar Hilda door?

Tot in het nieuwe jaar

Rot,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: dinsdag 21 december 2021 12:13

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: concept verslag

Dag [redacted]

Bijgaand het conceptverslag van het bestuurlijk overleg. In het concept heb ik diverse (soms tekstuele) aanvullingen verwerkt. Beoordeel maar of jij de aanvullingen herkent. Zonodig even afstemmen.

Mocht ik je niet meer spreken dit jaar, prettige kerstdagen, een goede jaarwisseling en een gezond 2022.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Adviseur projecten gemeente De Wolden

[redacted] [dewoldenhoogeveen.nl](mailto:[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)

0528 [redacted] / [redacted]

Bereikbaar ma t/m do



Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 21-12-2021 16:23:35

From : "

To : "Nelleke Vedelaar" [redacted]@drenthe.nl

Cc : [redacted]@drenthe.nl

Subject : concept verslag BO N375 Duurzaam Veilig

Attachment : 20211209 concept Verslag BO N375 dd 9 december 2021.pdf;

Hallo Nelleke,

Bijgevoegd tref je het concept-verslag van het BO van 9 december j.l. inzake het project 'N375 Duurzaam Veilig' aan.

Fijne feestdagen en een voorspoedig 2022 gewenst.

[redacted]

Date : 21-10-2021 13:40:37

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl

Subject : onderzoeksrapporten TAUW (Gijsselterweg)

Attachment : image001.png;

Goedemorgen,

Ik heb jullie via Wettransfer de rapporten van TAUW gestuurd. De rapportage van het geluidsonderzoek volgt nog.

Belangrijkste conclusies zijn:

- Archeologisch onderzoek: conclusie vervolgonderzoek (eventueel in de vorm van begeleiding tijdens de uitvoering) noodzakelijk
- Milieukundig bodemonderzoek en verhardingsonderzoek: geen verontreinigingen boven interventiewaarden aangetroffen en geen aanvullend onderzoek noodzakelijk. Asphalt is niet teerhoudend. Wegfundering (slakken) zijn binnen het werk herbruikbaar;
- Natuurtoets: aanvullend onderzoek naar diverse soorten noodzakelijk
- Vooronderzoek niet gesprongen explosieven (geleverd zie bijlage VO OO): onverdacht en geen vervolgstappen nodig.
- Watoets. Er dient verhard oppervlak te worden gecompenseerd. A-leiding waterschap verleggen en verlengen. Aandacht voor effect op polderconstructie bestaande fietstunnel
- Planologische toetsing (geleverd zie bijlage M001): werkzaamheden binnen huidige beheersverordening niet te realiseren en deze dient te worden gewijzigd
- Vergunningenscan. De bemaling is MER-beoordelingsplichtig. Melding nodig voor kap houtopstanden (wet natuurbescherming). Vergunning nodig voor kappen en onttrekken en lozen bemalingswater

[redacted] de onderzoeken staan op Sharepoint (uitvoering/onderzoeken/conditionerende onderzoeken Gijsselterweg)

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 22-10-2021 10:34:53

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl,
" [redacted] drenthe.nl, " [redacted] drenthe.nl

Subject : agenda + bijlagen projectgroep N375 Duurzaam Veilig

Attachment : Marktconsultatie document Tunnels N375 versie 1.0.pdf;Agenda projectgroep N375 Duurzaam veilig 26-10-2021.pdf;image001.png;

Goedemorgen,

In de bijlage treffen jullie de agenda (met actielijst) voor het overleg op 26 oktober a.s., inclusief bijlage aan.

Let op:

Locatie: gemeentehuis Zuidwolde

Aanvang 8.30 uur!!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 4-1-2022 08:52:35

From : "

To : " de woldenhoogeveen.nl

Subject : FW: 1282471 Gijssesterweg

Attachment : R003-1282471OXK-V02-vvv-NL.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Allereerst de beste wensen voor 2022.

In de bijlage tref je de definitieve rapportage van het akoestisch onderzoek aan.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted]@tauw.com>

Verzonden: woensdag 22 december 2021 14:43

Aan: [redacted] <[redacted]drenthe.nl>

Onderwerp: 1282471 Gijssesterweg

Goedemiddag [redacted]

Deze aangepaste rapportage had ik al een tijdje klaar staan om naar je te verzenden. Excuus voor de vertraging.

Voor nu voor jou en je naasten fijne feestdagen en een gezond 2022.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Projectmanager, [redacted]

TAUW bv

W.A. Scholtenstraat 3a

Postbus 722

9400 AS Assen

M [redacted]

Dinsdagmiddag afwezig



Date : 5-1-2022 08:58:20

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: reactie wethouder op concept verslag

Attachment : 20211209 concept Verslag BO N375 dd 9 december 2021.pdf;

Hallo [redacted]

Ik heb je op 21 december een aangepaste versie verstuurd. Daarin is het woord 'kunnen' onderaan op blz. 3 al weggehaald. Zie bijlage.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: donderdag 23 december 2021 15:15

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: reactie wethouder op concept verslag

Dag [redacted]

Ik heb het verslag aan Hilda gemaïld. Ze reageerde dat het een duidelijk verslag is. Een opmerking: ze vroeg om het woord **kunnen** op pagina 3 in de zin *...afspraken in BO **KUNNEN** gaan leiden...* te verwijderen. Kan best zijn dat ik deze heb toegevoegd.

Kun je dit nog aanpassen?

Groet,

[redacted]

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Agenda Projectgroep N375 Duurzaam veilig

Locatie: TEAMS

Datum: 8 februari 2022

Tijd: 8.30 – 9.30 uur

Genodigden:

- [redacted] [redacted] (gemeente de Wolden)
- [redacted] (gemeente de Wolden)
- [redacted] (provincie Drenthe)
- [redacted] [redacted] (provincie Drenthe)

Nr.	Omschrijving
1.	Opening
2.	Mededelingen
3.	Actielijst 18 januari 2022 (zie onder)
4.	Oversteek Defensieweg
5.	Oversteek Ruinerveldweg
6.	Tunnels Berghuizen en Gijsselterweg <ul style="list-style-type: none">- Bijeenkomsten werkgroepen (14 en 15 februari)- Enquête (zie bijlage)- Gemeenteraad 31 maart 2022
7.	Rondvraag
8.	Sluiting

Actielijst: 15 december 2020

4.	Ontwerp landbouwsuis Ruinerveldweg	[redacted]	Wachten op eventueel kavelruil
5.	Onderzoek kavelruil [redacted]	[redacted]	Voor eind december duidelijkheid Go/No Go
9.	Sluis Defensieweg: <ul style="list-style-type: none">- 2^e deel (ten noorden van N35) in voorjaar 2022	[redacted]	Eerste deel uitgevoerd.
13.	PAS-berekening maken voor tunnel Berghuizen en Gijsselte obv rapportages (bouwmethode) Fugro	[redacted]	
14.	Mogelijkheden voor VRI ipv wachtplaatsen bij de tunnel Berghuizen onderzoeken	[redacted]	

Actielijst: 20 april 2021

2.	Saneren onbewaakte overgang Emsweg. Hilda Mulder moet dit bestuurlijk met Cees Bijl afstemmen. [redacted] is op de hoogte en kan dit bij ProRail voorleggen	[redacted]	
----	---	------------	--

Actielijst: 26 oktober 2021

2.	Plannen terugkoppeling marktconsultatie aan werkgroepen week 50/51	en	Gepland op 14 en 15 februari
----	--	----	------------------------------

Actielijst: 16 november 2021

1.	Aanpassen aansluiten Achterma/Gijsselterweg en snelheidsverlaging	en	Gereed
----	---	----	--------

Actielijst: 18 januari 2021

1.	Planning aanleg 2 ^e sluis Defensieweg		
----	--	--	--

Introductietekst:

Per werkdag maken er gemiddeld 425 motorvoertuigen gebruik van de oversteek in de provinciale weg N375 bij Berghuizen. Volgens de richtlijnen van N375 Duurzaam Veilig moet deze oversteek gesaneerd worden. Van 2017-2021 is met de werkgroep overlegd over mogelijke oplossingen, waarbij een aantal oplossingen zijn beschouwd. De bepaalde voorkeursvariant (een enkelzijdige tunnel voor al het verkeer) past echter niet binnen het budget vanwege specifieke omstandigheden in de bodemopbouw en grondwaterstand. Deze enquête wordt afgenomen om een breder beeld te krijgen van de mening van de omwonenden, voor het verdere verloop van de planvorming en de politieke besluitvorming.

Vraag 1: Wat is uw woonplaats?

Vraag 2: Wat is uw postcode?

Vraag 3: Wat is uw leeftijd?

Vraag 4: Hoe vaak gebruikt u de oversteek per week?

- Niet
- Minder dan 1 keer
- 1-2 keer
- 3-5 keer
- 6-10 keer
- Meer dan 10 keer

Vraag 5: Op welke wijze gebruikt u de oversteek?

- Lopend
- Fiets / bromfiets
- Auto / motor
- Landbouwvoertuig
- Anders, namelijk:
- N.v.t.

Vraag 6: Voor welk doel gebruikt u de oversteek?

- School
- Woon-werk
- Maatschappelijk
- Recreatief
- Anders, namelijk:
- N.v.t.

Vraag 7: Wat vindt u van de veiligheid van de huidige oversteek?

- Zeer onveilig

- Onveilig
- Neutraal
- Veilig
- Zeer veilig
- Geen mening

Vraag 8: Bent u op de hoogte van de ontwikkelingen in het proces rond de oversteek bij Berghuizen?

- Nee
- Ja, via de werkgroep
- Ja, door contact met mensen uit de buurt
- Ja, via de krant
- Ja, via online informatie (websites, sociale media)
- Ja, via RTV Drenthe
- Ja, via een andere weg, namelijk:

In het kader van Duurzaam Veilig dient de oversteek in de huidige vorm gesaneerd te worden. Dit is echter niet voor iedereen wenselijk.

Vraag 9: Voor welke doelgroepen dient er een oplossing te worden gevonden?

- Langzaam verkeer (voetgangers, (brom)fietsers)
- Landbouwverkeer
- Woon-werk verkeer
- Vrachtverkeer
- Al het verkeer
- Geen verkeer
- Anders, namelijk:

Een tunnel bij de oversteek in Berghuizen past niet meer binnen het beschikbare budget. De kosten voor de bouw bedragen €5.9 miljoen, wat ruim twee keer duurder is dan het beschikbare budget. Aangezien de gemeente en de provincie het budget taakstellend hebben bepaald moet er een alternatieve versoberde maatregel worden toegepast.

Vraag 10: Wat vindt u een acceptabele alternatieve oplossing voor de oversteek?

- Volledig afsluiten (investeringskosten: €10.000,-)
- Landbouwsluit (investeringskosten: €50.000,-)
- Ronde (investeringskosten: €850.000,-)
- Anders, namelijk:

Tekstopzet persoonlijke brief:

In het kader van het programma Duurzaam Veilig moet de oversteek in de provinciale weg N375 bij Berghuizen gesaneerd worden. Het volledig afsluiten van de oversteek bij Berghuizen wordt door de omgeving vanwege de leefbaarheid niet acceptabel geacht. Vanaf 2017 wordt een werkgroep betrokken bij het proces, en is er gekeken naar passende oplossingen. In 2019 heeft de werkgroep gekozen voor een enkelzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen. Om de bouwmethode en de kosten te bepalen is onderzoek gedaan naar de bodemopbouw en waterhuishouding. Er is daaruit gebleken dat de situatie zeer complex is. De kosten voor de bouw van de enkelzijdige tunnel overschrijden het beschikbare budget ruimschoots. Aangezien deze overschrijding ruim twee keer het beschikbare budget betreft moet er worden gekeken naar alternatieve passende oplossingen. Via deze enquête willen wij uw mening vragen over de oversteek bij Berghuizen en welke (versoberde) maatregelen acceptabel worden geacht. Daarmee wordt er een breder beeld geschetst van de mening van de omwonenden zodat deze kan worden meegenomen bij het verdere verloop van de planvorming en politieke besluitvorming.

Date : 16-2-2022 12:33:06

From : "

To : "Nelleke Vedelaar" drenthe.nl

Cc : " drenthe.nl, " drenthe.nl, " " @drenthe.nl

BCc : " dewoldenhoogeveen.nl" dewoldenhoogeveen.nl

Subject : bijeenkomsten werkgroepen N375

Attachment : image001.png;

Goedemiddag,

Hierbij een korte terugkoppeling van de bijeenkomsten van de werkgroepen Berghuizen en Gijssesterweg

Berghuizen

Wij hebben afgelopen maandag de werkgroep geïnformeerd over de uitgevoerde marktconsultatie en het vervolgproces. Wij hebben aangegeven dat de marktpartijen de conclusies van onze onderzoeken bevestigen en dat de kosten ruim boven het beschikbare budget liggen. Aangegeven is dat de raad van de Wolden tijdens een besloten vergadering in november heeft aangegeven in beginsel geen aanvullende middelen beschikbaar te willen stellen. Maatregelen dienen binnen het taakstellende budget te worden gerealiseerd. Wij hebben aangegeven dat wij ambtelijk een advies voor een rotonde zullen geven. Wij hebben de werkgroep volgens mij duidelijk kunnen maken dat een tunnel complex en erg kostbaar is. De werkgroep was wel teleurgesteld, maar minder vel gekeerd tegen een rotonde dan vorig jaar juli. Wel wil de werkgroep het onderzoek van Goudappel naar de effecten van de rotonde ontvangen en vragen zij aandacht voor de verkeersveiligheid op de Koekanger Dwarsdijk en rekening te houden met een geplande uitbreiding van het dorp Koekange. Wij hebben aangegeven dat wij een enquête onder de bewoners van Berghuizen, Weerwille en Koekange te zullen houden. De werkgroep ontvangt deze enquête deze week en kan nog opmerkingen/wijzigingen doorgeven. De enquête moet de gemeenteraad een goed inzicht in het draagvlak voor de verschillende maatregelen geven. De gemeenteraad zal zich eind maart/begin april buigen over de te treffen maatregelen en de eventuele financiële gevolgen.

Gijssesterweg

Een groot deel van de werkgroep is teleurgesteld in het feit dat er bij Berghuizen mogelijk een rotonde komt en dat dit in de Gijssesterweg niet mogelijk is. Wij hebben aangegeven dat een deel van de werkgroep (en bevolking) tegen een rotonde is. De enkelzijdige tunnel is een compromis tussen de diverse partijen. Daarnaast is een rotonde, met behoud van de fietstunnel, ruimtelijk nagenoeg onmogelijk. Ook is het niet mogelijk alle bestaande wegen op de rotonde aan te sluiten en zal het ten koste gaan van de natuur (NNN, Suikerveen). Wij hebben aangegeven dat wij de voorkeursvariant voor gaan leggen aan de gemeenteraad. Wel hebben wij aangegeven dat de marktpartijen ons hebben gewezen op de prijsstijgingen en het feit dat de aanwezigheid van de afsluitende keileemlaag niet overal is onderzocht. Het advies van Sweco en de marktpartijen voor een VRI i.p.v. de laaggelegen passeerhavens kan niet op veel steun rekenen. Dit vormt wel een risico voor de bouwkosten. Wij gaan binnenkort de ramingen (voorjaar 2021) actualiseren. Het beschikbare budget blijft, rekening houdende met de prijsstijgingen en risico's (bv keileemlaag) en het feit dat de werkgroep niet open lijkt te staan voor optimalisatie (VRI i.p.v. ongunstig laag gelegen passeerhavens), erg kap.

Wethouder Hilda Mulder heeft aangegeven de pers op de hoogte te willen stellen van de uitkomsten van de marktconsultatie. De pers heeft hierover zowel met de gemeente, als provincie () een tijdje geleden contact gezocht. Ik stel voor samen met de gemeente hiervoor een persbericht o.i.d. op te stellen. Ik zal dit vanmiddag ook even met () bespreken.

Met vriendelijke groet,

()

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) ()

E-mail: () [drenthe.nl](mailto:()@drenthe.nl)

Date : 8-2-2022 10:32:35

From : "

To : "Nelleke Vedelaar" drenthe.nl

Cc : " drenthe.nl, " @drenthe.nl

Subject : N375 Duurzaam Veilig

Attachment : image001.png;

Hallo Nelleke,

Op 14 en 15 februari praten wij de werkgroepen Berghuizen en Gijsselte bij. Aan de orde komen de volgende onderwerpen:

- Berghuizen:
 - Terugkoppeling marktconsultatie
 - College van B&W heeft voorkeur voor rotonde
 - Standpunt gemeenteraad is werkzaamheden binnen taakstellend budget uitvoeren. Dus keuzes maken
 - Wij gaan onder de inwoners van de direct omliggende dorpen een enquête uitzetten. Werkgroep bestaat uit circa 8 personen. Voor de besluitvorming door de gemeenteraad is een breed inzicht in de standpunten en voorkeuren gewenst
- Gijsselterweg:
 - Terugkoppeling marktconsultatie
 - Uitgangspunt is voorkeursvariant (eenzijdige tunnel)
 - Kantekeningen zijn: huidige prijsontwikkeling (raming is van voorjaar 2021. wij gaan de kostenraming actualiseren prijspeil 2022) en aanwezigheid afsluitende keileemlaag (nader onderzoek is noodzakelijk)

Voorlopig is de behandeling door de raad gepland op 31 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [Redacted]

E-mail: [Redacted] drenthe.nl

Date : 28-2-2022 11:51:01

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] [redacted] drenthe.nl

Subject : projectgroep N375

Attachment : Agenda projectgroep N375 Duurzaam veilig 1-3-2022.docx;Questionnaire Tunnel.docx;FW: N375 Duurzame Veiligheid, enquete concept 2B;RE: N375 Duurzame Veiligheid, enquete concept 2B;image001.png;

Goedemorgen,

Hierbij de agenda tbv het overleg van morgen (provinciehuis, verdagerruimte A0.07 aanvang: 8.30 uur). Ik heb de mail van [redacted] [redacted] inclusief mijn reactie, toegevoegd.

Met vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]

provincie **D**renthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Questionnaire: N375 Duurzame veiligheid, oversteek Berghuizen.

INLEIDING

Op 27 februari 2019 is de bestuursovereenkomst getekend door de provincie Drenthe en de gemeente de Wolden waarbij is overeengekomen (ref. punt e) te starten met de voorbereidingen en aanleg van een enkelzijdige tunnel voor fietsverkeer, landbouw en motorvoertuigen in combinatie met het saneren van de oversteek Berghuizen in de gemeente De Wolden.

De randvoorwaarden van deze maatregel dient te voldoen aan de geldende landelijke inrichtingsnormen en de (CROW-) richtlijnen.

(**CROW** is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.)

Ook is opgenomen in de bestuursovereenkomst dat indien het budget niet toereikend is de maatregelen rondom de N375 dienen te worden versoerd, met dien verstande dat de enkelzijdige tunnels (ref punt e) in elk geval binnen de scope blijft.

In artikel 6, punt 4 wordt uiteengezet dat: wanneer ook na versoering van de scope door de stuurgroep niet binnen het budget kunnen worden uitgevoerd, treden de partijen in nader overleg teneinde een oplossing te vinden.

Na verschillende gesprekken van de werkgroep (bestaande uit vertegenwoordigers van provincie , gemeente en bewoners) hebben we moeten concluderen dat we ons in de laatste beschreven situatie bevinden. De geraamde kosten vallen nu 2x zo hoog uit, veroorzaakt door de raming te baseren op “soortgelijke” gebouwde tunnels onder de N34, een zeer waterdoorlatende ondergrond dat extra voorzieningen vereist tijdens de bouw van de tunnel en de hogere bouwprizen.

DOEL

Beoogde doel van de questionnaire is, om een duidelijk beeld te kunnen schetsen aan de gemeenteraad betreffende de wensen en gevolgen van mogelijke alternatieve oplossingen, zoals deze door de betrokken bewoners in het gebied Koekange, Weerwille en Berghuizen worden gezien en verwacht. Gebaseerd op de uitkomst van de questionnaire zal de gemeenteraad in staat worden gesteld een juiste beslissing te nemen voor een duurzame veilige oversteek Berghuizen.

Vraag 1 Wat is uw (dichtbijgelegen) woonlocatie?

a) Koekange b) Weerwille c) Berghuizen

Vraag 2 Wat is uw postcode ? (gezien vraag 1 kan deze vraag misschien vervallen)

Vraag 3 Wat is uw leeftijd?

- a) jonger dan 20 jaar
- b) tussen 20 en 40 jaar
- c) tussen 41 en 60 jaar
- ouder dan 61 jaar.

Vraag 4 Hoe vaak maakt u gebruik van de huidige oversteek bij Berghuizen per week?

- a) nooit
- b) minder dan 10 keer
- c) tussen 11 en 30 keer
- d) meer dan 31 keer

Vraag 5 (meerder antwoorden mogelijk) Als u gebruik maakt van de oversteek Berghuizen doet u dat:

- a) te voet
- b) met de fiets/ brommer/scoter
- c) met de auto/motor
- d) met een landbouwvoertuig (incl vrachtautos)

Vraag 6 (meerder antwoorden mogelijk) Wanneer u nu de oversteek Berghuizen gebruikt ben u dan op weg naar:

- a) richting de Wijk/ Staphorst
- b) Koekange en haar omgeving
- c) richting Hoogeveen
- d) Berghuizen en haar omgeving
- e) richting Ruinerwold
- f) richting Havelte / Uffelte
- g) richting Meppel

Vraag 7 Hoe zou u de huidige oversteek Berghuizen, beoordelen?

- a) onveilig wat opgelost moet worden
- b) onveilig maar acceptabel
- c) voldoende veilig
- d) zeer veilig

Vraag 8 Bent u op de hoogte van plannen om de oversteek Berghuizen veiliger te maken?

- a) Ja
- b) Nee
- c) Vaag

Vraag 9 (meerder antwoorden mogelijk) Voor welke doelgroep moet zeker iets gedaan worden om de oversteek Berghuizen veiliger te maken?

- a) voetgangers
- b) fietsers
- c) autoverkeer
- d) vrachtwagens
- e) landbouwvoertuigen
- f) geen van allen

Vraag 10 Wat vindt u de beste oplossing om de oversteek Berghuizen veiliger te maken daar het bouwen van een tunnel te duur is?

- a) rotonde
- b) landbouwsluit
- c) stoplichten
- d) knipperlichten voor overstekers als er verkeer op de N375 gedetecteerd wordt en knipperlichten op de N375 als er overstekend verkeer gedetecteerd wordt.
- e) geen van de voorgestelde oplossing voldoet.
- f) de situatie laten zoals die is

Vraag 11 (meerder antwoorden mogelijk) Welke positieve en negatieve gevolgen verwacht u als men besluit om een rotonde als oversteek aan te leggen?

- a) meer geluidsoverlast
- b) minder verkeer op de Weidenweg en door Weerwille.
- c) meer fijnstof
- d) meer schadelijke uitlaatgassen
- e) een extra afslag van de N375 geeft een makkelijkere verbinding met de omgeving.
- f) meer lichtvervuiling.
- g) slechtere doorstroming van de N375 verkeer
- h) meer verkeersonveiligheid op de aansluitende wegen van de rotonde
- g) oversteek Berghuizen wordt veiliger

Vraag 12 Indien u de oversteek Berghuizen nauwelijks of niet. Bij een eventuele aanleg van de rotonde overweegt u deze wel te gaan gebruiken?

- a) weet ik niet
- b) zeer zeker
- c) voor mij geen verandering in het aantal malen dat ik de oversteek gebruik.

Date : 23-2-2022 09:01:50
From : "
To : "
Cc : "
Subject : FW: N375 Duurzame Veiligheid, enquete concept 2B
Attachment : Questionnaire Tunnel.docx;

Beste /

De positieve effecten van vraag 11 waren weggefallen vandaar hierbij concept 2B, voor discussie.

Referend naar het rapport van Goudappel hebben we de volgende opmerkingen en vragen:

- 1) wat is de maximale verkeersintensiteit die de wegen Koekanger dwarsdijk en Berghuizen momenteel kunnen verwerken?
- 2) met welk percentage zal het vrachtverkeer gaan toenemen op de N375, wanneer in 2024 de tolheffing op de snelwegen zal worden ingevoerd?

(stoplichten op de N375 zullen zeker een afschrikkend middel zijn voor het vrachtverkeer)

-Daar de cijfers voor het gemotoriseerd verkeer stammen uit 2015, zijn we met Verkeersveiligheid in gesprek om te kijken of we deze cijfers opnieuw kunnen gaan meten.

-Mbt de milieu effecten proberen we ook advies te krijgen van Natuur en Milieufederatie Federatie Drenthe in Assen.

mvrgr

From: [mailto: gmail.com]

Sent: maandag 21 februari 2022 20:19

To: <dewoldenhoogeveen.nl>; <drenthe.nl>;
<@dewoldenhoogeveen.nl>

Subject: N375 Duurzame Veiligheid, enquete concept 2A

Beste /

Naar aanleiding van het gestuurde concept van de voorgenomen enquete inzake de oversteek Berghuizen ben ik in de pen geklommen en heb het e.e.a. proberen te verduidelijken.

Met de voorgestelde opzet is het makelijker om de gegeven antwoorden te clusteren en derhalve te presenteren.

Het concept 2a is voorgelegd aan de andere leden van de werkgroep en hebben ermee ingestemd om dit naar jullie voor te leggen.

Indien er vragen zijn, wil ik die met alle plezier komen beantwoorden.

mvrgr



Dit e-mailbericht is gecontroleerd op virussen met Avast antivirussoftware.

www.avast.com

Date : 24-2-2022 08:00:51
From : "
To : "
Cc : "
Subject : RE: N375 Duurzame Veiligheid, enquête concept 2B
Attachment : image001.png;

Hallo

Bedankt voor de aangevulde enquête. Wij komen daar zsm op terug. Ik wil wel even een schot voor de boog geven.

- De realisatie van verkeerslichten in de N375 is geen optie;
- Wij richten ons op de maatregelen zoals eerder al beschouwd (afsluiten, landbouwsluizen, enkelzijdige tunnel en rotonde). Het verlagen en (deels) verhogen van de N375 is vanwege o.a. kosten al afgevallen;
- Het staat jullie vrij te overleggen met partijen, zoals door jullie benoemd, maar dit moet niet gaan leiden tot misverstanden en ongewenste publicaties in de media. Wij hebben daarvoor immers een gezamenlijk participatieproces gestart met werkgroep, gemeente en provincie;
- Ik vraag mijn collega naar de verkeerstellingen op de N375. Wij hebben een permanent telpunt bij de rotonde Weerwille. Ik zal tevens navragen of wij een indicatie kunnen geven van de mogelijke toename van het vrachtverkeer ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Daarvoor heb je wel een goed verkeersmodel nodig. Zoals gezegd hebben wij samen met de gemeente in een brief aangegeven dat wij, indien er sprake is van een substantiële toename van het vrachtverkeer op de N375, het ministerie verzoeken op de N375 eveneens een heffing in te voeren. Wij hebben deze bevoegdheid tot invoering van de heffing niet zelf.

Vriendelijke groeten,

Van: < > gmail.com>

Verzonden: woensdag 23 februari 2022 10:02

Aan: < > dewoldenhoogeveen.nl>; < > drenthe.nl>; < > @dewoldenhoogeveen.nl>

CC: < > nl

Onderwerp: FW: N375 Duurzame Veiligheid, enquête concept 2B

Beste /

De positieve effecten van vraag 11 waren weggevallen vandaar hierbij concept 2B, voor discussie.

Referend naar het rapport van Goudappel hebben we de volgende opmerkingen en vragen:

- 1) wat is de maximale verkeersintensiteit die de wegen Koekanger dwarsdijk en Berghuizen momenteel kunnen verwerken?
 - 2) met welk percentage zal het vrachtverkeer gaan toenemen op de N375, wanneer in 2024 de tolheffing op de snelwegen zal worden ingevoerd?
- (stoplichten op de N375 zullen zeker een afschrikkend middel zijn voor het vrachtverkeer)

-Daar de cijfers voor het gemotoriseerd verkeer stammen uit 2015, zijn we met Verkeersveiligheid in gesprek om te kijken of we deze cijfers opnieuw kunnen gaan meten.

-Mbt de milieu effecten proberen we ook advies te krijgen van Natuur en Milieufederatie Federatie Drenthe in Assen.

mvrgr

From: < > [mailto: > gmail.com]

Sent: maandag 21 februari 2022 20:19

To: < > dewoldenhoogeveen.nl>; < > drenthe.nl>; < > @dewoldenhoogeveen.nl>

Subject: N375 Duurzame Veiligheid, enquête concept 2A

Beste /

Naar aanleiding van het gestuurde concept van de voorgenomen enquête inzake de oversteek Berghuizen ben ik in de pen geklommen en heb het e.e.a. proberen te verduidelijken.

Met de voorgestelde opzet is het makelijker om de gegeven antwoorden te clusteren en derhalve te presenteren.

Het concept 2a is voorgelegd aan de andere leden van de werkgroep en hebben ermee ingestemd om dit naar jullie voor te leggen.

Indien er vragen zijn, wil ik die met alle plezier komen beantwoorden.

mvrgr



Dit e-mailbericht is gecontroleerd op virussen met Avast antivirussoftware.
www.avast.com

Date : 18-3-2022 13:18:11

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] [redacted] dewoldenhoogeveen.nl,
" [redacted] [redacted] drenthe.nl

Subject : projectgroep N375

Attachment : Agenda projectgroep N375 Duurzaam veilig 22-3-2022.pdf;220310 enquete v2 gew [redacted] 16-3-22.docx;image001.png;

Goedemiddag,

In de bijlage treffen jullie de agenda voor ons overleg (via TEAMS) en de concept-enquête aan.

Met vriendelijke groet,

[redacted] [redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Inleiding:

~~Per werkdag maken er gemiddeld 425 motorvoertuigen gebruik van de oversteek in de provinciale weg N375 bij Berghuizen. De N375 is een gebiedsontsluitingsweg. Conform de principes van Duurzaam Veilig kenmerkt een gebiedsontsluitingsweg door:~~

- ~~Doorstroming tussen de wegvakken zonder interactie met de omgeving;~~
- ~~Uitwisseling vindt plaats op de kruispunten.~~

~~Door illegaal op- en afdraaien van de N375 is er sprake van uitwisseling op een wegvak, hetgeen voor gevaarlijke situaties kan zorgen. In de Wegvisie N375 Duurzaam Veilig is aangegeven dat de oversteeken conform de richtlijnen Duurzaam Veilig Wegontwerp dienen te worden ingericht.~~

~~Per werkdag maken er gemiddeld 425 motorvoertuigen gebruik van de oversteek in de provinciale weg N375 bij Berghuizen. Volgens de richtlijnen van N375 Duurzaam Veilig moet deze oversteek gesaneerd/veiliger worden gemaakt. Het volledig afsluiten van de oversteek bij Berghuizen wordt door de omgeving vanwege de leefbaarheid niet acceptabel geacht. Van 2017-2021 is met een werkgroep van aanwonenden, de Belangenvereniging en bedrijven nagedacht over ~~over~~ de mogelijke maatregelenoplossingen.~~

~~Op 8 maart 2019 hebben de gemeente de Wolden en de provincie Drenthe een bestuursovereenkomst getekend. In deze bestuursovereenkomst is de realisatie van een enkelzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen opgenomen. In deze overeenkomst is tevens een taakstellend budget, voor alle in de bestuursovereenkomst genoemde maatregelen, opgenomen. Indien de maatregelen niet binnen het beschikbaar gestelde budget passen, dient de scope van de maatregelen te worden versoerd.~~

~~In 2019 is met de heeft de werkgroep de voorkeursvariant van gekozen voor een enkelzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen nader uitgewerkt. Uit onderzoek naar de bodemopbouw en waterhuishouding is gebleken dat de situatie zeer complex is en dat de kosten voor de bouw van de enkelzijdige tunnel circa 2,5 twee keer hoger zijn dan het beschikbare budget. We zijn daarom op zoek naar maatschappelijk verantwoorde de een oplossing, welke past binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de wensen van de omgeving meest gewenste oplossing die wel binnen ons budget past. Via deze enquête willen wij u als direct belanghebbende u enkele vragen stellen over de oversteek bij Berghuizen en welke oplossingen u binnen de mogelijkheden wenst. De uitkomsten van deze enquête slag ww wordt meegenomen in bij de besluitvorming omtrent een passende maatregel en het verdere verloop van het planproces. het verdere verloop van de besluitvorming.~~

~~Met een enquête willen we een breder beeld krijgen van de mening van de inwoners in het gebied over een maatschappelijk verantwoorde alternatieve oplossing in plaats van een tunnel maatregel voor de oversteek. We willen de uitkomsten betrekken bij het verdere verloop van de planvorming en de politieke besluitvorming.~~

Vraag 1: Hoe vaak gebruikt u de oversteek gemiddeld per week?

- nooit
- Minder dan 10 keer
- Tussen de 11 en 30 keer
- Meer dan 30 keer

- o Meer dan 10 keer

Vraag 2: Hoe passeert u de oversteek? (meerdere antwoorden mogelijk)

- o Te voet
- o Met de Fiets / bromfiets/scooter
- o In de Auto / op de motor
- o Met een Landbouwvoertuig

Vraag 3: Voor welk doel passeert u de oversteek? (meerdere antwoorden mogelijk)

- o School
- o Woon-werk
- o Werk
- o Recreatie/familie/vriendenbezoek
- o Boodschappen?
- o Anders, namelijk:
- o N.v.t.

Vraag 4 in welke richting is uw bestemming

- o ~~o~~ richting de Wijk
- o ~~o~~ Richtig Koekange
- o ~~o~~ richting Hoogeveen
- o ~~o~~ Berghuizen
- o ~~o~~ Ruinerwold
- o ~~o~~ Havelte / Uffelte
- o ~~o~~ Meppel

Vraag 5: Wat vindt u van de veiligheid van de huidige oversteek?

- o Onveilig
- o Neutraal
- o Veilig

Vraag 6: Bent u op de hoogte van de ontwikkelingen ~~in het proces~~ rond de oversteek bij Berghuizen?

- o Nee
- o Ja, via de werkgroep
- o Ja, door contact met mensen uit de buurt
- o Ja, via de krant
- o Ja, via online informatie (websites, sociale media)
- o Ja, via RTV Drenthe
- o Ja, via een andere weg, namelijk:

Om de N375 Duurzaam Veilig in te richten dient de oversteek conform de richtlijnen -Duurzaam Veilig Wegontwerp te worden aangepast, waardoor uitwisseling (op- en afdraaien) onmogelijk wordt gemaakt of waarbij de oversteek in zijn geheel wordt opgeheven, in de huidige vorm gesaneerd te worden. Dit is echter niet voor iedereen wenselijk.

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Cursief

heeft opmaak toegepast: Lettertype: Cursief

Vraag 7: Voor welke doelgroepen dient er in ieder geval een oplossing te worden gevonden? [1 antwoord mogelijk]

- Langzaam verkeer (voetgangers, (brom)fietsers)
- Landbouwverkeer
- Woon-werk verkeer
- Werkverkeer
- Geen verkeer

*Een tunnel bij de oversteek in Berghuizen kost ~~circa~~ **circa** ~~2,5~~ **2,5** twee keer het beschikbaar gestelde budget. Daarom wordt een oplossing gezocht die wel past binnen dit budget.*

Vraag 8: Wat vindt u het beste alternatief in plaats van een tunnel?

- Volledig afsluiten
- Landbouwsluit
- Ronde (investeringskosten)
- Anders, namelijk:

Vraag 9: gaat u gebruik maken van de ~~heer~~ **heer** voor aangegeven ~~alternatieve~~ oplossing?

- ja
- nee
- misschien

Uw gegevens:

Vraag 10: Wat is uw woonplaats?

- Koekange
- Weerwille
- Berghuizen

Vraag 11: Wat is uw postcode?

Vraag 12: Wat is uw leeftijd?

- Jonger dan 20 jaar
- tussen 20 en 40 jaar
- tussen 41 en 60 jaar
- ouder dan 60 jaar

Bedankt voor het invullen van de ~~enquete~~ **enquête**. De uitkomsten kunt u lezen op de website van de gemeente en provincie.