adecs airinfra



# Deelonderzoek geluid

MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# Deelonderzoek geluid

## MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

**Colofon**

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | : Area Development Twente |
| Bestemd voor | : L. van der Ree |
| Auteur(s) | : ir. M.F.F. Berntsen, ir. H.B.G. ten Have, P.A. Heslinga BSc. |
| Controle door | : ing. P. Frankena |
| Datum | : 9 juni 2016 |
| Kenmerk | : ar160114.rap/mB/kd |

| | |
|---|---|
| Opgesteld door | : Advanced Decision Systems Airinfra BV |
| Adres | : Bagijnhof 80 |
| Plaats | : 2611 AR Delft |
| Telefoon | : +31 (0)15 - 215 00 40 |
| E-mail | : info@adecs-airinfra.nl |
| Web | : www.adecs-airinfra.nl |
| KvK nummer | : 08092107 |

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

**Afkortingen en symbolen**

| | |
|---|---|
| ADT | Area Development Twente |
| AIP | Aeronautical Information Publication |
| AMM | Advanced Materials and Manufacturing |
| APV | Algemene Plaatselijke Verordening |
| AXL | Aeronextlife |
| BA | Business Aviation |
| BAG | Basisregistratie Adressen en Gebouwen |
| Bbl | Besluit burgerluchthavens |
| CBS | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| CDA | Continuous Descent Approach |
| CRJ | Corporate and Regional Jet |
| $C_D$ | Diffusiecorrectie |
| C2C | Cradle to Cradle |
| dB | Decibel, eenheid van geluid |
| dB(A) | A-gewogen decibel |
| EHS | Ecologische hoofdstructuur |
| EOL | End of Life |
| FAA | Federal Aviation Administration |
| GA | General Aviation |
| GES | Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol |
| GPP | Geluidsproductieplafonds |
| ha | Hectare |
| HTSM | High Tech Systems and Materials |
| ICAO | International Civil Aviation Organization |
| IFR | Instrument Flight Rules |
| ILS | Instrument Landing System |
| Ke | Kosteneenheid |
| kN | Kilonewton, eenheid voor (stuw)kracht |
| LCC | Low Cost Carrier |
| $LA_{max}$ | Level A-gewogen, maximaal (maximaal geluidsniveau) |
| $L_{den}$ | Level day-evening-night |
| $L_{etmaal}$ | Level etmaal (inclusief een toeslag) |
| $L_i$ | Level invallend geluid (zonder meteo correctie) |
| $L_{night}$ | Level night |
| $L_{24}$ | Level etmaal (zonder een toeslag) |
| $L_{cum}$ | Level cumulatieve geluidsbelasting |
| m.e.r. | Milieueffectrapportage (de procedure) |
| MER | Milieueffectrapport |
| MM | Met meteotoeslag |
| MRO | Maintenance, Repair and Overhaul |

| | |
|---|---|
| MTG | Maximaal toegestane geluidsbelasting |
| NLR | Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum |
| NRD | Notitie reikwijdte en detailniveau |
| PAB | Projectafwijkingsbesluit |
| Rbl | Regeling burgerluchthavens |
| RBML | Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens |
| RD | Rijksdriehoek |
| RMG2012 | Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Wet geluidhinder) |
| RMV | Reken- en meetvoorschrift |
| RNAV | Area Navigation |
| TecBT | Technology Base Twente |
| TNO | Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek |
| TSC | Twente Safety Campus |
| VFR | Visual Flight Rules |
| VKA | Voorkeursalternatief |
| VMC | Visual Meteorological Conditions |
| VNG | Vereniging van Nederlandse Gemeenten |
| Wgh | Wet geluidhinder |
| Wm | Wet milieubeheer |
| ZM | Zonder meteotoeslag |

**Verklarende woordenlijst**

*Autonome ontwikkelingen*
Op zichzelf staande ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.

*Beperkingengebied*
In het kader van de geluidsbelasting en de veiligheid is het een gebied waarbinnen beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond omdat het in de nabijheid van een luchthaven is gelegen.

*Circuit*
Vast vliegpatroon dat vliegtuigen volgen binnen het circuitgebied.

*Continuous Descent Approach*
Naderingsprocedure waarbij het vliegtuig een zodanig gekozen verticaal profiel (flapsettings, motorvermogen) vliegt waarbij de geluidsbelasting op grotere afstand van de luchthaven zoveel mogelijk wordt gereduceerd.

*C2C/EOL-bedrijven*
Bedrijven die op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen die aan het einde van hun economische levensduur zijn.

*dB(A)*
Maat voor het geluidsdrukniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijke oor.

*Ernstig gehinderden*
Overmatig geluid binnen de woonomgeving kan leiden tot ongewenste effecten zoals stress, concentratieproblemen en vermoeidheid. Deze effecten worden aangeduid met geluidshinder. Ernstig gehinderden zijn bewoners van geluidsbelaste woningen van wie men verwacht dat ze bij een veldonderzoek zouden aangeven dat ze overdag ernstig gehinderd zijn door geluid.
Het aantal ernstig gehinderden binnen een bepaald gebied kan worden bepaald met behulp van de dosis-effectrelaties.

*Ernstig slaapverstoorden*
Overmatig geluid binnen de woonomgeving kan leiden tot ongewenste effecten zoals stress, concentratieproblemen en vermoeidheid. Deze effecten worden aangeduid met geluidshinder. Ernstig slaapverstoorden zijn bewoners van geluidsbelaste woningen van wie men verwacht dat ze bij een veldonderzoek zouden aangeven dat ze ’s nachts ernstig gehinderd zijn door geluid.
Het aantal ernstig gehinderden binnen een bepaald gebied kan worden bepaald met behulp van de dosis-effectrelaties.

*Geluidscontour*
Een lijn die punten verbindt waarvoor eenzelfde waarde van geluidsbelasting geldt.

*Geluidsgevoelig gebouw*
Gedefinieerd in het Besluit burgerluchthavens als een gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie.

*Groot verkeer*
Vliegtuigen (exclusief helikopters) met een maximale startmassa (spreektaal: maximaal startgewicht) van zesduizend kilogram en meer.

*Handhavingspunt*
Locatie waar de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit vastgestelde waarde.

*Helikopterbeweging*
Een start of een landing van een helikopter. Een vlucht bestaat dus uit tenminste twee helikopterbewegingen.

*AMM/HTSM-bedrijven*
Bedrijven die gericht zijn op het vervaardigen van producten voor de luchtvaart met behulp van nieuwe materialen en productiemethoden.

*ICAO-A startprocedure*
Startprocedure waarbij het vliegtuig een zodanig gekozen verticaal profiel (flapsettings, motorvermogen) vliegt dat de geluidsbelasting dichtbij de luchthaven zoveel mogelijk reduceert.

*IFR-routes*
Routes waarvan alleen gebruik mag worden gemaakt als het vliegtuig of de helikopter bepaalde (navigatie)instrumenten aan boord heeft waarmee de routes nauwkeurig kunnen worden gevolgd.

*Klein verkeer*
Vliegtuigen met een maximale startmassa (spreektaal: maximaal startgewicht) van minder dan zesduizend kilogram.

*$LA_{max}$*
Maat waarmee de piek van het geluidsniveau wordt aangegeven in dB(A). De $LA_{max}$ geeft het maximum aan van één passage. Meerdere gelijke passages geven hetzelfde maximum.

*$L_{den}$*
Maat waarmee de geluidsbelasting (door onder andere de luchtvaart) wordt uitgedrukt in de eenheid dB(A). In de berekening van de jaargemiddelde geluidsbelasting voor het etmaal, de $L_{den}$-geluidsbelasting, worden alle vliegtuig- en helikopterbewegingen in het jaar meegenomen. Daarbij

vindt een weging plaats voor het tijdstip van de vliegtuig- en helikopterbeweging, gewogen naar de periode van de dag: overdag (07.00-19.00 uur), de avond (19.00-23.00 uur) en de nacht (23.00-07.00 uur).

*$L_{night}$*
Maat waarmee de geluidsbelasting (door onder andere de luchtvaart) voor de periode tussen 23.00-07.00 uur wordt uitgedrukt in de eenheid dB(A). In de berekening van de jaargemiddelde geluidsbelasting voor de nachtperiode, de $L_{night}$-geluidsbelasting, worden alleen de vliegtuig- en helikopterbewegingen tussen 23.00-07.00 uur meegenomen zonder dat daarbij een weegfactor wordt toegepast.

*Luchthavenbesluit*
In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied, de grenswaarden, het beperkingengebied vanwege geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid en eventuele nadere regels vastgesteld.

*Luchthavengebied*
De Wet luchtvaart definieert het luchthavengebied als "het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven". Hierbinnen liggen de start- en landingsbaan, de taxibanen en de verdere inrichting van de luchthaven.

*Maatschappelijk verkeer*
Vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening of politietaken.

*Meteotoeslag*
Extra vliegtuig- en helikopterbewegingen die worden meegenomen in de geluidsberekening omdat er in de praktijk een variatie in baangebruik zal bestaan door afwijkingen van de gemiddelde weersomstandigheden. Meestal bedraagt de meteotoeslag 20% van het totale aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen.

*Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)*
Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden met als doel om deze beter te verbinden met elkaar en met het omringende agrarische gebied.

*Nominale route*
De te volgen vliegroute voor een start, een landing of een circuit en die is opgenomen in het AIP.

*RD-coördinaten*
De coördinaten in het geodetisch coördinatensysteem die worden gebruikt in geografische aanduidingen en bestanden. De oorsprong van dit systeem is de spits van de Onze Lieve Vrouwetoren in Amersfoort.

*Reverse thrust*
Het omkeren van de uitlaat van de straalmotor met als gevolg dat het vliegtuig afremt.

*RNAV-routes*
RNAV (Area Navigation) is een manier van navigeren waarbij op GPS-coördinaten wordt gevlogen en waarbij het niet noodzakelijk is om van baken (bijvoorbeeld een VOR of een NDB) naar baken te vliegen. Op deze manier kan ieder gewenst vliegpad worden gevolgd.
RNAV-routes kunnen alleen worden gevlogen als het vliegtuig specifieke navigatieapparatuur aan boord heeft die het mogelijk maakt om zeer nauwkeurig langs een route te vliegen.

*Spreiding of spreidingsgebied*
Het gebied dat de horizontale spreiding weergeeft rondom een nominale route.

*TecBT*
De ontwikkeling van het terrein van de voormalige luchtmachtbasis tot een ontwikkel-, demonstratie- en productiezone op het gebied van AMM/HTSM om zo de economie en de werkgelegenheid in de regio te stimuleren.

*VFR-routes*
Routes die worden gebruikt door vliegverkeer dat “op zicht” (zonder het gebruik van specifieke navigatieapparatuur) vliegt. De vliegtuigen en helikopters die deze routes volgen, kunnen alleen bij daglicht en onder goede meteorologische condities opereren.

*Vliegtuigbeweging*
Een start of een landing van een vliegtuig. Een vlucht bestaat dus uit tenminste twee vliegtuigbewegingen.

**Inhoudsopgave**


**1 Inleiding ..... 16**

**2 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief ..... 18**

2.1 Referentiesituatie ..... 18
2.1.1 Huidige situatie ..... 18
2.1.2 Autonome ontwikkelingen ..... 19
2.2 Voorgenomen activiteit ..... 20
2.3 Voorkeursalternatief ..... 21

**3 Wettelijk kader en beleid ..... 24**

3.1 Wetten en regelgeving ..... 24
3.1.1 Luchtvaartgeluid: Wet luchtvaart ..... 24
3.1.2 Wegverkeersgeluid: Wet geluidhinder ..... 24
3.1.3 Spoorweggeluid ..... 25
3.1.4 Industriegeluid ..... 25
3.1.5 Cumulatie ..... 32

**4 Rekenmethoden en uitgangspunten ..... 33**

4.1 Luchtvaart ..... 33
4.2 Wegverkeer ..... 34
4.3 Spoorwegverkeer ..... 34
4.4 Industrie ..... 34
4.5 Cumulatie ..... 35
4.6 Dosis-effectrelaties ..... 36

**5 Invoergegevens ..... 40**

5.1 Studiegebied ..... 40
5.2 Luchtvaart ..... 41
5.2.1 Start- en landingsbaan, helikopterplaatsen en de zweefvliegstrip ..... 41
5.2.2 Baangebruik ..... 43
5.2.3 Routes ..... 43
5.2.4 Samenstelling vliegverkeer ..... 44
5.2.5 Wegverkeer ..... 45
5.2.6 Spoorwegverkeer ..... 46
5.2.7 Industrie ..... 47
5.3 Overig ..... 50

**6 Resultaten ..... 54**

6.1 Luchtvaart ..... 54
6.1.1 $L_{den}$-berekeningen ..... 54
6.1.2 Lnight-berekeningen ..... 63
6.1.3 $LA_{max}$ ..... 67

6.2 Wegverkeer ..... 71
6.3 Spoor ..... 72
6.4 Industrie ..... 73
6.5 Cumulatie ..... 78
6.5.1 Indicatorwaarden binnen de gecumuleerde geluidsbelastingscontour van 55 dB(A) Lcum 78
6.5.2 Analyse gecumuleerde geluidsbelastingen voorkeursalternatief ..... 81
6.5.3 Situatie ten noorden van het luchthavengebied ..... 84
6.5.4 Situatie ten oosten van het plangebied ..... 84
6.5.5 Situatie ten zuiden van het plangebied ..... 85
6.5.6 Situatie ten westen van het plangebied ..... 85
6.5.7 Conclusie ..... 86

**7 Conclusie ..... 87**

**Referenties ..... 91**

**Bijlage A Berekeningsnummers van de geluidsberekeningen ..... 93**

**Bijlage B Invoergegevens luchtvaart ..... 94**

**Bijlage C Vliegroutes ..... 100**

**Bijlage D Grondgeluid ..... 110**

**Bijlage E Invoergegevens wegverkeer ..... 112**

E.1 Invoergegevens wegverkeer ..... 112

**Bijlage F Invoergegevens spoorwegverkeer ..... 113**

F.1 Invoergegevens spoorwegverkeer ..... 113

**Bijlage G Invoergegevens industrie ..... 116**

G.1 Milieucategorie en bronvermogen ..... 116
G.2 Geluidsspectrum ..... 117
G.3 Verdeling milieucategorie over de deelgebieden ..... 117
G.4 Huidige situatie (2015) ..... 119
G.5 Autonome ontwikkeling ..... 120
G.6 Campusinrichting ..... 121
G.7 Hoogwaardig verdicht ..... 122
G.8 Campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm ..... 123
G.9 Campusplusinrichting zonder bedrijven op gebied gemeente Dinkelland ..... 126
G.10 Proefdraaien ..... 128
G.11 Toegepaste instellingen berekeningen Geomilieu voor industrielawaai ..... 128

**Bijlage H Detailresultaten industriegeluid ..... 131**

H.1 Overzicht opgenomen resultaten ..... 131
H.2 Geluidscontouren ..... 132

H.3 Tabellen met gegevens in toetspunten ..... 142

**Bijlage I Proefdraaien: uitgangspunten en geluidsberekeningen ..... 1**

I.1 Typen ..... 1
I.2 Een proefdraaibeurt ..... 1
I.3 Aantal proefdraaibeurten ..... 2
I.4 Bedrijfstijden ..... 2
I.5 Locatie bedrijven en proefdraaien ..... 2
I.6 De lokatie proefdraaien en de afscherming. ..... 5
I.7 Details bronvermogens ..... 6

**Bijlage J Bijzondere evenementen ..... 9**

J.1 Samenvatting ..... 9
J.2 Toetsingskader gemeentelijk geluidsbeleid ..... 9
J.2.1 dB en dB(A) ter referentie ..... 10
J.2.2 Bijzondere evenementennormen ten opzichte van de zonenormen ..... 12
J.3 Evenementen ..... 12
J.4 Openlucht house-evenement, De Strip ..... 13
J.4.1 Berekening ..... 13
7.1 J.4.2 Resultaten ..... 14
J.5 Evenement in Hangar 11 ..... 14
7.2 J.5.1 Berekening ..... 14
7.3 J.5.2 Resultaten ..... 15
J.6 Conclusies ..... 15
J.7 Bijlage, detailresultaten. ..... 17
7.4 J.7.1 Tabellen ..... 17
7.5 J.7.2 Figuren met geluidsbelastingen ..... 23
J.8 Bijlage: specificaties invoer ..... 26
7.6 J.8.1 Brondefinitie house-evenement ..... 26
7.7 J.8.2 Bronvermogen Hangar 11 ..... 28

**Bijlage K Gecumuleerde geluidsbelastingen ..... 29**

K.1 Gecumuleerde geluidsbelastingen per variant ..... 29
K.2 Gecumuleerde geluidsbelastingen (verschillen en deelbijdragen) ..... 34
K.3 Gecumuleerde geluidsbelastingen woningen in gemeente Dinkelland ..... 45

**Bijlage L Indirecte hinder ..... 2**

L.1 Representatieve situatie ontsluiting en parkeren ..... 2
7.8 L.1.1 Reguliere evenementen ..... 2
7.9 L.1.2 Bijzondere evenementen ..... 3
L.2 Verdeling van het verkeer ..... 3
L.3 Verdeling van de aantallen naar de ontsluitende wegen ..... 4
L.4 Verkeersomvang ..... 5
L.4.1 Regulier verkeer ..... 5

L.4.2 Reguliere evenementen ..... 6
L.4.3 Bijzondere evenementen ..... 8
L.5 Berekeningsmethode ..... 11
L.6 Toetsingskader ..... 11
L.7 Resultaten ..... 12
7.10 L.7.1 Resultaten reguliere hinder ..... 12
7.11 L.7.2 Resultaten Bijzondere evenementen ..... 13
L.7.3 Aantallen overschrijdingen voorkeurswaarde en grenswaarde ..... 14
L.8 Geluidsreducerende maatregelen ..... 15
L.9 Conclusie ..... 15
L.10 Resultaten ..... 17
7.12 L.10.1 Resultaattabellen regulier gebruik en reguliere evenementen ..... 17
L.11 Resultaattabellen bijzondere evenementen ..... 22

**Bijlage M Zonevoorstel voor de zone noord en de zone midden ..... 27**

**Samenvatting**

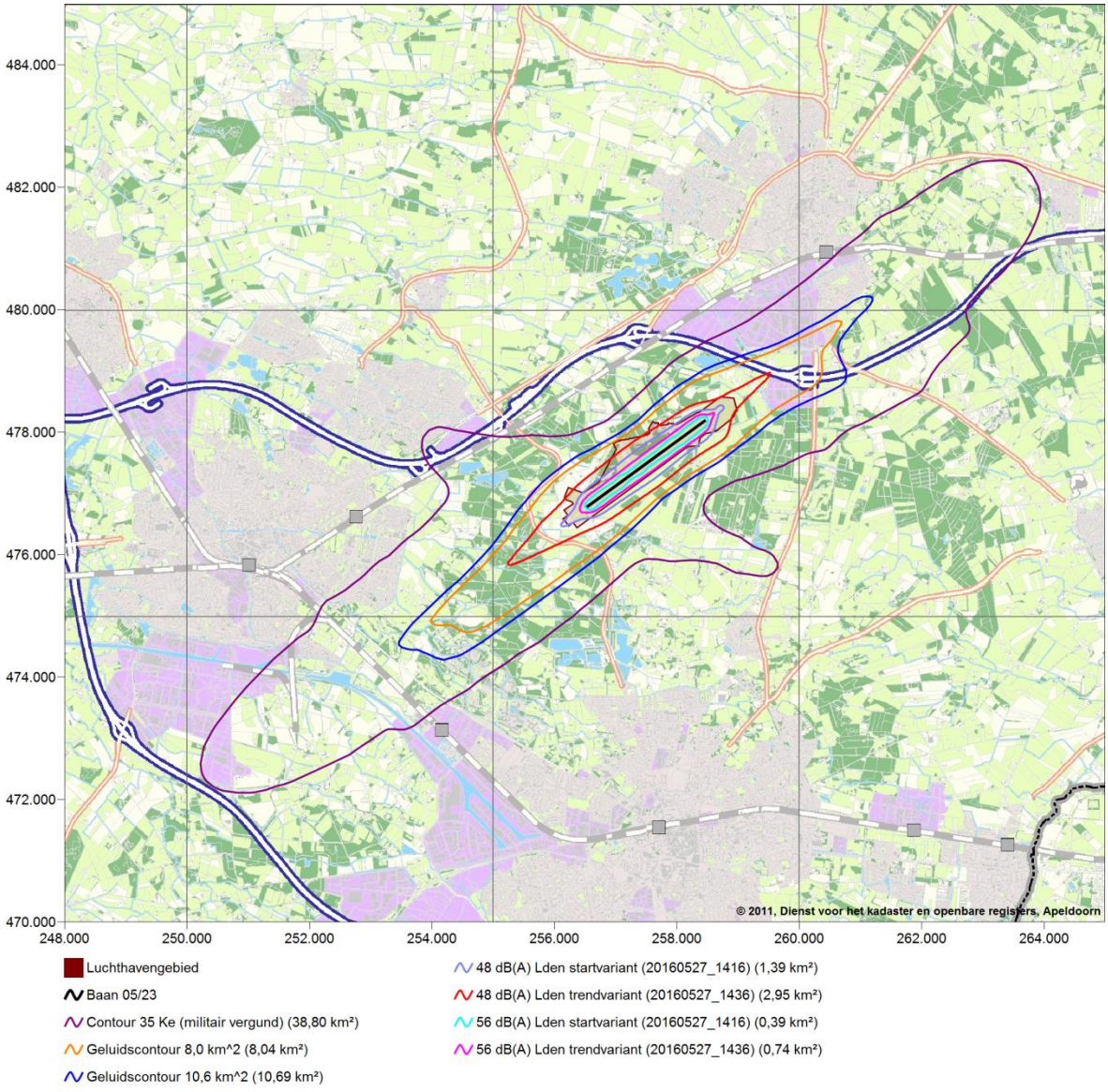
Dit deelrapport geluid is onderdeel van het MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en beschrijft de geluidseffecten als gevolg van de huidige situatie, de referentiesituatie, de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief. De effecten worden inzichtelijk gemaakt voor het zichtjaar 2026. Het geluid ten gevolge van luchtvaart, wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie is bepaald. Tevens is een berekening uitgevoerd waarin het geluid van de verschillende bronnen is gecumuleerd.

*Luchtvaartgeluid*
De huidige situatie is gelijk aan 2011 verondersteld omdat de vliegfunctie sindsdien niet verder is ontwikkeld. De situatie als in 2011 geeft contouren die binnen het luchthavengebied blijven en daarom liggen er geen woningen binnen de contouren. Voor de referentiesituatie, de situatie in 2026 inclusief alle autonome ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven, is de vliegfunctie gelijk aan de huidige situatie. De 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren van zowel de startvariant als van de trendvariant zijn binnen het luchthavengebied gelegen. De 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant valt bijna geheel binnen het luchthavengebied terwijl deze geluidscontour bij de trendvariant zich buiten het luchthavengebied uitstrekt. Ook de geluidsbelasting in $L_{night}$ valt tot 40 dB(A) vrijwel binnen de grenzen van het luchthavengebied.

Ten opzichte van de in de eerdere onderzoeken (PlanMER 2009) bepaalde 56 dB(A) $L_{den}$-contouren van voorkeursalternatieven met een oppervlakte van circa 8 $km^2$, inclusief bufferzone 10,6 $km^2$, zijn de oppervlakten van de start- en trendvariant aanzienlijk afgenomen. Het verschil met de vigerende Ke-contour van de voormalige militaire luchtmachtbasis is nog groter (figuur 1).

Binnen de wettelijk relevante 48 dB(A) en 56 dB(A) $L_{den}$-contouren liggen alleen woningen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de trendvariant (3 woningen).

Aangezien de plangebieden van de nieuwbouwprojecten niet binnen de berekende 48 dB(A), de 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren vallen, bevatten de woningtellingen alleen bestaande woningen en geen geprojecteerde woningen.




Figuur 1 Vergelijking van de 48 dB(A) en de 56 dB(A) $L_{den}$-contouren van de geluidsbelasting door luchtvaart voor de startvariant en de trendvariant vergeleken met het luchthavengebied, de (militaire) vergunde 35 Ke-contour en de 56 dB(A) $L_{den}$-contour uit het PlanMER 2009 (8 km$^2$-contour) evenals de 56 dB(A) $L_{den}$-contour inclusief buffer uit het PlanMER 2009 (10,6 km$^2$-contour).

*Wegverkeersgeluid*

De ontwikkeling van het plangebied Noord en het plangebied Midden brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee waardoor een toename van verkeersbewegingen over de weg plaatsvindt en lokaal een toename van de geluidsbelasting. Dit is met name zichtbaar indien de trendvariant vergeleken wordt met de referentiesituatie.

*Spoorweggeluid*

Voor het spoorwegverkeer is voor de huidige situatie, de referentiesituatie, de startvariant en de trendvariant dezelfde bijdrage meegenomen. De plannen binnen het plangebied hebben geen effect op de spoorwegverkeersintensiteiten.

*Industriegeluid*

Voor de huidige situatie, de referentiesituatie en voor de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief voor het plangebied is de $L_{etmaal}$-contour berekend. Bij de minimale invulling hoort de campusinrichting, bij de maximale invulling de hoogwaardig verdichte inrichting en bij het voorkeursalternatief hoort de campusplusinrichting. Er zijn contouren berekend en de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen rond het plangebied zijn bepaald. Binnen het plangebied worden twee industriezones ontwikkeld, de zones noord en midden, en een bedrijventerrein, het terrein Deventerpoort.

Belangrijk in de interpretatie van de resultaten is dat de resultaten worstcaseresultaten betreffen. In de berekeningen is aangenomen dat de bedrijvigheid vooral langs de randen van de beoogde bedrijventerreinen wordt ontwikkeld en zijn afschermingen in de vorm van gebouwen en beplantingen niet meegenomen.

Uit de berekeningen volgt dat in de hoogwaardig verdichte inrichting er 23 woningen met een geluidsbelasting van meer dan de toetswaarde rond industriezones van 50 dB(A) worden belast. Tevens is de geluidsbelasting op de noordoostzijde van het plan Fokkerweg hoger dan 50 dB(A). Op basis van de het oppervlak binnen de 50,5 dB(A) contour binnen het plan betreft dit naar verwachting circa 3 van de 11 woningen.

Voor zowel de campusinrichting als de campusplusinrichting voldoen alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor woningen rond een industriezone. De hoogste geluidsbelasting op de woningen rond de zones is in de campusinrichting 50 dB(A) en in de hoogwaardig verdichte inrichting 55 dB(A).

Voor de bedrijven op het bedrijventerrein Deventerpoort zijn de richtwaarden buitengebied uit de Geluidnota Enschede van toepassing. Deze richtwaarde van 45 dB(A) geldt voor individuele bedrijven die zich in het bedrijvenpark willen vestigen. Teneinde de belasting op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen te bewaken dienen de bedrijven van een zekere milieucategorie zich op minimaal de afstanden te bevinden die zijn opgenomen (voor het aspect geluid) in de VNG-brochure “bedrijven en milieuzonering”. Dit is het geval.

Uitgaande van een afgeronde geluidsbelasting op de rand van de zone van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ zijn op basis van de resultaten voor de campusplusininrichting van het voorkeursalternatief voor de zone noord en de zone midden twee zonevoorstellen aangemaakt op basis van de 50,5 dB(A) $L_{etmaal}$-contouren van deze berekeningen. Deze zonevoorstellen zijn in opgenomen in Bijlage M.

Aanvullend op de $L_{etmaal}$-berekeningen zijn voor de campusinrichting, de hoogwaardig verdichte inrichting en de campusplusinrichting de te verwachten maximale geluidsniveaus of piekgeluidsniveaus $LA_{max}$ rond het plangebied berekend. De maximale geluidsbelastingen overschrijden nergens de toegepaste grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag, de avond en de nacht.

*Cumulatie*

Voor de huidige situatie, de referentiesituatie, de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief is de geluidscumulatie in een gebied van 10x10 kilometer rondom het luchthavengebied bepaald. Bij het cumuleren van geluid zijn alle geluidsbronnen meegenomen. Opgemerkt wordt dat voor de berekening van de aantallen ernstig gehinderden uit gecumuleerde geluidsbelastingen geen voorgeschreven methode en normen beschikbaar zijn. De resultaten van de cumulatie moeten derhalve als informatief en indicatief worden beschouwd.

Tabel 1 geeft de resultaten van de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle geluidsbronnen weer in vergelijking met de referentiesituatie. De percentages in de tabel laten de toename zien ten opzichte van de referentiesituatie. De huidige situatie laat een lichte afname zien van de verschillende aspecten omdat de autonome ontwikkelingen nog niet zijn gerealiseerd. De minimale en de maximale invulling tonen een beperkte toename van het aantal bestaande woningen, bewoners en ernstig gehinderden in vergelijking tot de referentiesituatie. Het voorkeursalternatief laat een sterkere toename zien dan de minimale invulling, maar een minder sterke toename is zichtbaar in vergelijking met de maximale invulling.

Tabel 1 Resultaten van de gecumuleerde geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie en binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren.

| | **Referentie** | **Huidige situatie** | **Minimale invulling** | **Maximale invulling** | **VKA** |
|---|---|---|---|---|---|
| Oppervlakte contour [$km^2$] | 37,80 | 37,60 (-0,5%) | 43,70 (+15,6%) | 46,50 (+23,0%) | 45,40 (20,1%) |
| Bestaande woningen | 21.069 | 20.530 (-2,6%) | 21.487 (+2,0%) | 22.409 (+6,4%) | 21.652 (2,8%) |
| Bewoners | 42.019 | 40.869 (-2,7%) | 42.736 (+1,7%) | 44.884 (+6,8%) | 43.057 (2,5%) |
| Ernstig gehinderden | 3.362 | 3.270 (-2,7%) | 3.419 (+1,7%) | 3.591 (+6,8%) | 3.445 (2,5%) |
| Geluids-gevoelige objecten | 438 | 434 (-0,9%) | 438 (0%) | 440 (+0,5%) | 439 (0,2%) |

Indien er voor het vookeursalternatief naast de gecumuleerde geluidsbelasting gekeken wordt naar de gevelbelastingen waarmee de gecumuleerde geluidsbelasting gepaard gaat, dan geldt dat met uitzondering van enkele woningen in de knik van de Snellenweg en de Vliegveldweg dat in het geval dat de gecumuleerde geluidsbelasting boven de 60 dB(A) $L_{cum}$ ligt er minstens één gevel voldoet aan het geluidsluwe gevelcriterium. Het 60 dB(A) criterium is afkomstig uit de geluidsnota van de gemeente Enschede en het is de waarde waarvoor de gemeente de gecumuleerde geluidsbelasting in ieder geval als aanvaardbaar beoordeelt.

*Conclusie*

Aangezien de trendvariant voor het zichtjaar 2026 onderdeel uitmaakt van het voorkeursalternatief wordt deze overgenomen in het luchthavenbesluit, en zullen voor deze variant de geluidseffecten zijn zoals bepaald

in dit onderzoek. De 56 dB(A) $L_{den}$-contour ten gevolge van de luchtvaart moet worden opgenomen in het luchthavenbesluit als beperkingengebied waarbinnen geen nieuwbouw van woningen is toegestaan. Het bevoegd gezag moet een afweging maken over de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tussen de 48 dB(A) en 56 dB(A) $L_{den}$-contouren.

De voorgenomen activiteit geeft zowel voor luchtvaart-, wegverkeer- als industriegeluid een toename ten opzichte van de referentiesituatie. Het spoorweggeluid zal naar verwachting gelijk blijven. De voor het luchthavenbesluit relevante 56 dB(A) $L_{den}$-contouren van de luchtvaart vallen binnen het luchthavengebied, de 48 dB(A) $L_{den}$-contouren komen beperkt daarbuiten. Alleen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de trendvariant liggen enkele woningen. Er is een afname in luchtvaartgeluid ten opzichte van voorgaande plannen en de vigerende Ke-contour.

Voor de hoogwaardig verdichte inrichting wordt voor 23 geluidsgevoelige bestemmingen plus een onbekend aantal geprojecteerde woningen gelegen in het plan Fokkerweg de toetswaarde overschreden. Voor de campusinrichting en de campusplusinrichting inclusief proefdraaien en afscherming is dat niet het geval. De $LA_{max}$ geluidsbelastingen overschrijden nergens de toegepaste grenswaarden van 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag, de avond en de nacht.

# 1 Inleiding

Door het beëindigen van de functie van militaire luchtmachtbasis Twenthe in januari 2008 is een gebied in het hart van het stedelijke gebied van Twente ter beschikking gekomen voor nieuwe functies. Tot halverwege 2014 was het doel om van de voormalige luchtmachtbasis een commerciële burgerluchthaven te maken, maar deze ontwikkeling is stopgezet omdat deze niet haalbaar bleek binnen de gestelde politieke kaders en afspraken.

Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en gesteund door de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen die de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en de rol van de voormalige luchthaven Twente daarbij heeft onderzocht. Deze commissie onder leiding van Bernhard Wientjes (hierna: Commissie Wientjes) heeft in oktober 2014 advies uitgebracht over de ontwikkeling van het luchthavengebied. De Commissie Wientjes adviseert aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid door binnen de regionale economie een sterke focus te leggen op Advanced Materials and Manufacturing (AMM) als onderdeel van High Tech Systems and Materials (HTSM) (hierna integraal genoemd: AMM/HTSM). Dit met het doel een economisch sterker en duurzamer Twente te realiseren. Kern is dat de voormalige militaire luchtmachtbasis zich moet kunnen ontwikkelen tot Technology Base Twente (TecBT), een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor AMM. Het gebruik van de start- en landingsbaan moet op een logische manier inhaken bij de gebiedsontwikkeling en een toevoeging voor de vestigingsfactor voor Twente zijn.
Voor het middengebied blijven de ontwikkelingen tot natuurgebied bestaan en zijn de Werkparken aangewezen voor evenementen, leisure en (innovatieve) bedrijvigheid. De adviezen van de Commissie Wientjes zijn door de Enschedese gemeenteraad en door Provinciale Staten van de provincie Overijssel onderschreven.

Om de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente te kunnen realiseren, zijn diverse besluiten noodzakelijk. De ontwikkelingen worden vastgelegd in visies, ruimtelijke plannen en besluiten. De structuurvisies van de provincie Overijssel en de gemeenten Enschede en Dinkelland moeten worden aangepast op basis van de gewenste ontwikkelingen voor de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente.
Tevens zal er op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit moeten worden aangevraagd om de vliegfunctie te kunnen behouden. Dit luchthavenbesluit zal moeten worden overgenomen in de bestemmingsplannen en de omgevingsplannen.
Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente zal een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Voorliggend rapport is het deelonderzoek geluid voor deze m.e.r.

Met behulp van dit onderzoek van de geluidseffecten rondom het plangebied dat bestaat uit de deelgebieden plangebied Noord en plangebied Midden, wordt inzichtelijk gemaakt welke milieueffecten de ontwikkeling van TecBT met zich mee zouden kunnen brengen, zodat dit in overweging kan worden genomen bij het nemen van het luchthavenbesluit en de andere (ruimtelijke) besluiten die nodig zijn. Hierbij wordt gekeken naar alle relevante geluidsbronnen zoals luchtverkeer, spoorwegverkeer, wegverkeer en industrie. Verder is een berekening uitgevoerd waarin het geluid van deze bronnen is gecumuleerd.

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beoordelen, zijn deze afgezet tegen een referentie. De referentiesituatie is de situatie in 2026 waarin rekening wordt gehouden met alle autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden maar zonder doorgang van de voorgenomen activiteit. De geluidseffecten van twee varianten worden in kaart gebracht: de minimale invulling en de maximale invulling. Ze verschillen zowel in aantallen vliegtuig- en helikopterbewegingen als in de inrichting van de bedrijvenclusters.
Op basis van de resultaten van de berekeningen van de minimale invulling en de maximale invulling is een voorkeursalternatief gedefinieerd. Daarvan zijn de milieueffecten in kaart gebracht.

*Leeswijzer*
In hoofdstuk 2 zijn de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het voorkeursalternatief beschreven. Het wettelijk kader en beleid op het gebied van geluid zijn uiteengezet in hoofdstuk 3. De gebruikte rekenmethoden en de uitgangspunten zijn omschreven in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 zijn de invoergegevens gegeven. De resultaten van de berekeningen zijn uitgewerkt in hoofdstuk 6. Ten slotte eindigt dit rapport met de conclusies in hoofdstuk 7.
In de bijlagen A tot en met J zijn details ten aanzien van de invoergegevens van de berekeningen en de resultaten opgenomen.

# 2 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief

Het doel van dit MER is om de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen activiteit van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente inzichtelijk te maken, zodat dit meegenomen kan worden in de overwegingen bij het nemen van het luchthavenbesluit en de diverse visies, plannen en ruimtelijke besluiten die aan dit MER gekoppeld zijn.

- Het plangebied van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente is weergegeven in figuur 2 en bestaat uit twee deelgebieden:
- Het plangebied Noord welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - Het luchthavengebied[1];
  - Het bedrijvencluster van de AMM/HTSM-sector;
  - De ontsluitingsweg op de N737;
  - Twente Safety Campus.
- Het plangebied Midden welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - De natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan die zijn ingericht als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS);
  - De werkparken De Strip en Oostkamp (ontwikkeling tot evenementenlocatie) en Deventerpoort (herstructurering van het bestaande bedrijvencluster met als gevolg ruimte voor nieuwe bedrijven).

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beoordelen is deze afgezet tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden. Dit houdt in dat de voorgenomen activiteit wordt vergeleken met de toekomstige ontwikkeling van het milieu in 2026 zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.

Onderstaande paragrafen beschrijven beknopt de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het voorkeursalternatief voor zover deze relevant zijn voor het geluidsonderzoek. Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het hoofdrapport van de m.e.r. (ref. 1).

## 2.1 Referentiesituatie

Zoals eerder is beschreven bestaat de referentiesituatie uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

### 2.1.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied Noord uit het terrein van de voormalige militaire luchtmachtbasis waarbinnen het luchthavengebied is gelegen, Twente Safety Campus (TSC) en het C2C/EOL-bedrijf AeroNextLife (AXL).
Wat betreft Twente Safety Campus is er in de huidige situatie sprake van een groter oppervlak dat minder intensief in gebruik is in vergelijking tot de toekomstige situatie van TSC binnen de voorgenomen activiteit.

[1] De definitieve begrenzing van het luchthavengebied wordt in het luchthavenbesluit vastgelegd.

Het plangebied Midden bestaat uit de inmiddels ontwikkelde natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast bevinden zich in dit deel van het plangebied de werkparken Van Eck (economische kansenzone De Strip, Oostkamp en het deels verharde terrein ten noorden van de oude terminal binnen Deventerpoort) en Deventerpoort, een gebied van circa 59 ha groot.

Wat betreft het vliegverkeer wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten in de huidige situatie dezelfde omvang hebben als in het jaar 2011, waarin Enschede Airport Twente officieel werd gesloten voor vliegverkeer met uitzondering van lokale gebruikers bestaande uit een motorvliegclub, een zweefvliegclub en een modelvliegclub. In dat jaar hebben ongeveer 2.500 bewegingen plaatsgevonden uit het segment klein verkeer.
Voor de verdeling over het etmaal is aangenomen dat 90% van de vluchten in de dagperiode plaatsvond en 10% in de avondperiode. De verdeling tussen starts en landingen en circuits is gelijk gehouden aan de verdeling als in het PlanMER 2009 (ref. 2). De verkeersgegevens voor de huidige situatie zijn samengevat in tabel 2.

Tabel 2 Verkeersgegevens luchtvaart van het jaar 2011.

| | |
|---|---|
| Aantal bewegingen | 2.500 |
| Geluidscategorie | 003 |
| Verkeersverdeling | 45% starts en landingen, 55% circuitbewegingen |
| Etmaalverdeling van bewegingen | 90% overdag, 10% in de avond |

### 2.1.2 Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkelingen die worden meegenomen zijn de volgende:

- Infrastructurele maatregelen
  - De rotonde verbindingsweg N737 (Vliegveldstraat) (PAB);
  - De uitbreiding van het noordelijk kruispunt aansluiting 31 rijksweg A1;
  - De uitbreiding van het kruispunt N342/N737 (Frans op den Bult);
  - Opheffen van de gelijkvloerse spoorwegkruising N737.
- De ontwikkeling van Twente Safety Campus welke bestaat uit een verplaatsing en een verdichting van de activiteiten van de huidige locaties ten noorden van de start- en landingsbaan naar een driehoekig gebied aan de noordwestzijde van de start- en landingsbaan.
- AeroNextLife (AXL): Crade-to-Cradle of End-of-Life (C2C/EOL)-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen.
- Woningbouw op de locaties Fokkerweg, Overmaat, Prins Bernhardpark en 't Vaneker.
- De ontwikkelde natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.
- Hangar 11[2] binnen werkpark Oostkamp in het plangebied Midden (de activiteiten die zijn vastgelegd in een projectafwijkingsbesluit (PAB)/omgevingsvergunning).

Wat betreft de luchtvaart zijn er geen autonome ontwikkelingen. Er wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten dezelfde omvang hebben als in 2011 en geen groei doormaken.

[2] De autonome situatie van Hangar 11 wordt beschreven in dit MER, maar wordt niet als autonoom doorgerekend, omdat deze wordt meegenomen in de beoordeling van het totale project.

## 2.2 Voorgenomen activiteit

De volgende ontwikkelingen en functies spelen een rol binnen het plangebied van de voorgenomen activiteit:

*Plangebied Noord*

- Start- en landingsbaan 05/23, taxibanen en platform met proefdraaiplaatsen plus facilitaire luchthavendiensten.
- Luchthavengebonden bedrijvigheid:
  - Onderhoudsbedrijven (MRO, milieucategorie 5);
  - C2C/EOL-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen;
  - Zakelijk vliegverkeer (BA);
  - Klein verkeer voor bijvoorbeeld rondvluchten, recreatieve vluchten en lesvluchten (GA);
  - Helikopterverkeer in het kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken (maatschappelijk verkeer).
- Bedrijvigheid in de AMM/HTSM-sector: deze bestaat uit bedrijven die producten voor de luchtvaart vervaardigen met nieuwe productiemethoden en nieuwe materialen.
- Doorontwikkeling van Twente Safety Campus, welke bestaat uit de bedrijven Troned, Riskfactory, Safety Fieldlab en een Drone-center voor training met en het testen van drones.

*Plangebied Midden*

- Werkparken De Strip, Oostkamp en Deventerpoort.
- De ontwikkeling van de natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.

Door twee varianten van de invulling van het luchthavengebied te combineren met twee varianten van de inrichting van het bedrijvencluster AMM/HTSM zijn twee scenario's ontstaan waarvan de milieueffecten onderzocht zijn:

- De minimale invulling – de campusinrichting van de AMM/HTSM-sector met de minste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de startvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen laag is. Er zijn geen vliegtuigbewegingen als gevolg van de MRO-bedrijvigheid[3] en het proefdraaien van vliegtuigen speelt daardoor hier geen rol. De gevestigde bedrijven behoren tot milieucategorie 4 of vergelijkbaar.
- De maximale invulling – de hoogwaardig verdichte inrichting van de AMM/HTSM-sector met de meeste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de trendvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen hoog is. In beperkte mate zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden.
- Omdat MRO deel uitmaakt van de luchthavengebonden bedrijvigheid is de mogelijkheid tot proefdraaien noodzakelijk. Deze activiteit kan plaatsvinden in het gehele gebied dat is aangewezen voor de luchthavengebonden bedrijvigheid. Derhalve is dit hele gebied aangewezen als milieucategorie 5.3.

[3] Voor de business aviation (BA) en general aviation (GA) worden wel MRO-activiteiten meegenomen.

Aangezien gedurende de avond en nacht niet is toegestaan om proef te draaien is voor deze perioden aangenomen dat de bedrijvigheid op het deelterrein voldoet aan milieucategorie 4.1.

Het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant.

| **Segment** | **Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | |
|---|---|---|
| | **Startvariant** | **Trendvariant** |
| MRO | Geen | 200 |
| C2C/EOL | 60 | 240 |
| Business Aviation | 600 | 1.800 |
| General Aviation (inclusief vliegtuigbewegingen ten gevolge van zweefvliegactiviteiten) | 10.000 | 18.000 |
| Helikopters | 40 | 100 |
| **Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | **10.700** | **20.340** |

Naast bovengenoemde vliegtuig- en helikopterbewegingen is er per jaar ook ruimte voor 10.000 zweefvliegbewegingen vanaf de zweefvliegstrip. Aangezien zweefvliegtuigen niet bijdragen aan de geluidsbelasting worden de zweefvliegbewegingen niet in de geluidsberekeningen meegenomen. Dit is conform het rekenvoorschrift dat is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens (paragraaf 3.1.1).
De vliegtuigbewegingen ten gevolge van zweefvliegactiviteiten die bijdragen aan de geluidsbelasting zoals bewegingen van motorzweefvliegtuigen, zelfstarts van zweefvliegtuigen met een inklapbare motor en sleepbewegingen waarbij een zweefvliegtuig achter een motorvliegtuig omhoog wordt gesleept zijn wel meegenomen in de geluidsberekeningen. Zij vallen onder het segment General Aviation.

## 2.3 Voorkeursalternatief

Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten van zowel de minimale invulling als de maximale invulling is een voorkeursalternatief bepaald mede met het oog op behoud van kwaliteit van het plangebied en een realistische verwachting van de economische ontwikkeling binnen het plangebied en de omgeving.

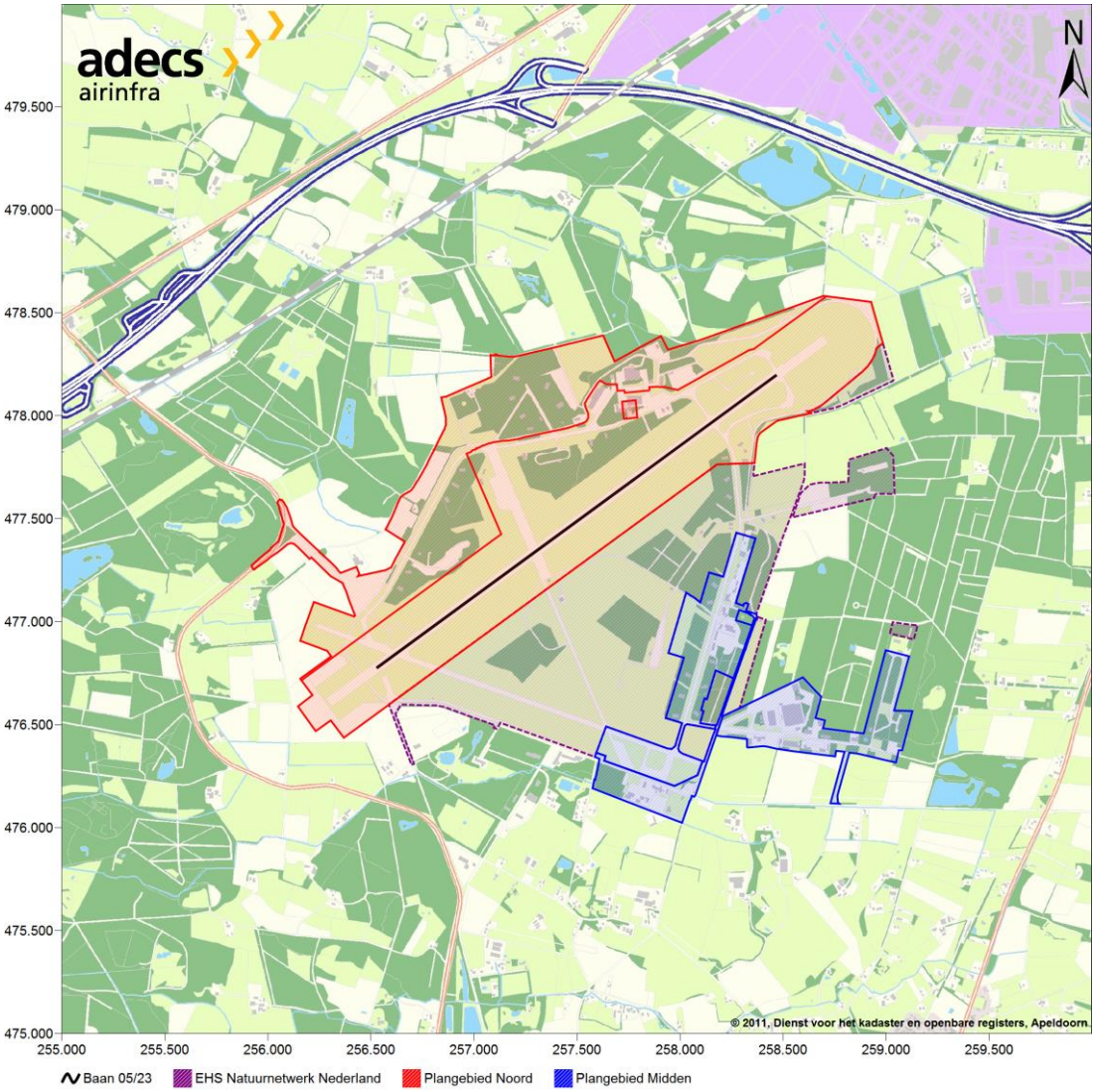
Het voorkeursalternatief combineert de campusplusinrichting, welke is gebaseerd op de campusinrichting voor de industrie, met de trendvariant van de luchtvaart.
Bij de campusplusinrichting zijn de bedrijven binnen een kleiner gebied gelegen vergeleken met de campusinrichting. De milieucategorie van de AMM/HTSM-bedrijvigheid is 4.2 of vergelijkbaar. Voor een beperkt aantal bedrijven zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden. Proefdraaien wordt op een specifieke locatie toegestaan en is nader gespecificeerd, teneinde de geluidsbelasting naar de omgeving te minimaliseren. De luchthavengebonden bedrijven (MRO) voldoen voor alle etmaalperioden aan milieucategorie 4.1 of vergelijkbaar.

Aanvullend op de campusinrichting is in de campusplusinrichting een extra deelgebied in het plangebied Midden gedefinieerd. Dit gebied is, in aanvulling op de gebieden opgenomen in het plangebied Midden, door dezelfde eigenaar verworven. In dit gebied zijn uitsluitend activiteiten van milieucategorie 2, zoals opslagloodsen, toegestaan. Dit deelgebied bevindt zich aan de noordoostelijke punt van Oostkamp.

Het parkeerterrein naast Deventerpoort is iets anders van vorm en ligging dan in de campusinrichting.

In de campusplusinrichting wordt het gehele gebied doorgerekend waarbij middels bruikbaarpercentages wordt gecompenseerd voor de gebieden die niet gebruikt kunnen of gaan worden. In de campusinrichting en hoogwaardig verdichte inrichting is dit gemodelleerd middels lege gebieden, gelegen tussen de uit te geven gebieden aan de rand van het plangebied. Dit zal kleine verschuivingen in de geluidsbelasting geven.

Binnen het plangebied Noord is er sprake van enkele verschuivingen in de beschikbare oppervlakten voor milieucategorie 4.1 en 4.2. Deze verschuivingen worden vooral veroorzaakt door de alternatieve definitie van de deelgebieden die langs de start- landingsbaan zijn gelegen en verschuivingen in de ligging van de deelgebieden met deze categorieën. De deelgebieden in de campusinrichting en in de hoogwaardig verdichte inrichting houden al rekening met een voldoende afstand tot de start- en landingsbaan. In de campusplusinrichting zijn de deelgebieden dichter tegen de start- en landingsbaan gedefinieerd, waardoor een deel hiervan niet kan worden uitgegeven. Dit deel heeft wel een beperkte invloed op het resultaat van de geluidsberekeningen. Voor milieucategorie 3.1 en 5.1 is een vrijwel identiek oppervlak beschikbaar als in de campusinrichting.




Figuur 2 Locaties van het plangebied Noord en het plangebied Midden.

# 3 Wettelijk kader en beleid

## 3.1 Wetten en regelgeving

### 3.1.1 Luchtvaartgeluid: Wet luchtvaart

Het kader van het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente is de Wet luchtvaart en specifiek de wijzigingswet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). In deze wetten is voorgeschreven dat een luchthavenbesluit vereist is voor het mogen exploiteren van een luchthaven.
Regels omtrent het luchthavenbesluit voor luchthaven Twente zijn opgenomen in het Besluit burgerluchthavens (Bbl, ref. 3) en de Regeling burgerluchthavens (Rbl, ref. 4).

In een luchthavenbesluit worden onder andere het luchthavengebied en het banenstelsel vastgesteld en worden de regels en grenswaarden voor het luchtverkeer gedefinieerd. Met betrekking tot geluid bevat het luchthavenbesluit de grenswaarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van alle vliegtuig- en helikopterbewegingen in handhavingspunten en de contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden.
Het Bbl schrijft voor dat de $L_{den}$-contouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) worden vastgelegd. De beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkeling op basis van deze geluidscontouren zijn opgenomen in tabel 4. Contouren met andere waarden hebben geen wettelijke status.
De Rbl bevat het *"Voorschrift voor de berekening van de $L_{den}$-geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens"* of kortweg het $L_{den}$-rekenvoorschrift. De Wet luchtvaart stelt dat de $L_{den}$-contouren en de grenswaarden in de handhavingspunten volgens dit rekenvoorschrift berekend moeten worden. Dit is gedaan met behulp van het rekenpakket $L_{den}$-tool, welke beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Tabel 4 De beperkingengebieden als gevolg van geluid.

| Geluidscontour | Beperking | Wetsartikel |
|---|---|---|
| 70 dB(A) $L_{den}$ | Binnen deze contour worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige objecten aan hun bestemming onttrokken. Bewoners van bestaande woningen hebben wel het recht om te blijven wonen. | Bbl art. 12.1 |
| 56 dB(A) $L_{den}$ | Binnen deze contour is nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen niet toegestaan. Hierop zijn een aantal uitzonderingen. | Bbl art. 12.2-3 |
| 48 dB(A) $L_{den}$ | Binnen deze contour dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling in dit gebied. | Bbl art. 19 |

### 3.1.2 Wegverkeersgeluid: Wet geluidhinder

De beoogde ontwikkelingen die in dit MER worden onderzocht, hebben een verkeersaantrekkende werking. Het indirecte effect, dus het effect van de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkelingen zelf, wordt in dit geluidsonderzoek bepaald en kent geen wettelijk toetsingskader. De verkeersaantrekkende werking vanwege een ontwikkeling binnen het plangebied leidt niet direct tot de toepassing van de Wet Geluidhinder (Wgh). Alleen als er sprake is van een toekomstige verkeersweg (openbare weg) zal een planologisch aandachtsgebied (de zone) vastgesteld worden. Binnen deze zone biedt de Wgh in een aantal

situaties bescherming aan geluidsgevoelige bestemmingen. Het basisbeschermingsniveau of de voorkeursgrenswaarde is 48 dB(A). De vastgestelde zone, op basis van de omvang geformuleerd in artikel 74 van de Wgh, strekt zich uit vanaf de as tot de vermelde breedte aan weerszijden van de weg. De ruimte boven en onder de weg behoort tot de zone. Voor het onderzoek wordt het "*Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*" (RMG2012, ref. 6) als richtlijn gehanteerd. Deze regeling valt onder de Wgh.

### 3.1.3 Spoorweggeluid

- De geluidswetgeving voor spoorweggeluid lijkt op die voor wegverkeersgeluid. Deze is ook uitgewerkt in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder 2006. De wetgeving is van toepassing op:
- de aanleg van nieuwe spoorwegen,
- wijzigingen van bestaande spoorwegen of,
- de bouw van nieuwe geluidsgevoelige objecten in de zone van een spoorweg.

Een uitzondering geldt voor de aanleg of wijziging van hoofdspoorwegen waarvoor de Wet milieubeheer (Wm) geldt. Per 1 juli 2012 zijn namelijk de GeluidsProductiePlafonds (GPP) voor hoofdspoorwegen ingevoerd via een nieuw hoofdstuk 11 Geluid in de Wm. De GPP geven de maximale geluidsbelasting aan. Hierbinnen zullen alle ontwikkelingen dus moeten passen. De beoogde ontwikkelingen in dit MER hebben geen direct of indirect effect ten aanzien van spoorwegen en spoorweggeluid. Hiervoor is dan ook geen toetsingskader van toepassing.
Wel is er sprake van cumulatie van bestaand spoorweggeluid met ander geluid. Daarom wordt spoorweggeluid wel beschouwd in dit geluidsonderzoek en wordt het RMG2012 als richtlijn gehanteerd.

### 3.1.4 Industriegeluid

#### 3.1.4.1 Algemeen

Het toetsingskader voor de bedrijfsmatige activiteiten is mede afhankelijk van hoe een en ander planologisch wordt geregeld. Uitgangspunten zijn de volgende (zie ook figuur 3):

- In het plangebied Noord worden zoneringsplichtige inrichtingen toegestaan (onderhoud aan vliegtuigen met proefdraaien). Gezien de relatie in het gebruik van de bedrijventerreinen ten noorden van het luchthavengebied worden ook de aangrenzende bedrijvengebieden gezoneerd. Het geheel wordt aangeduid als zone noord.
- Uitgangspunt in het plangebied Midden is dat op het terrein De Strip zoneringsplichtige inrichtingen worden toegestaan en een geluidszone krachtens artikel 40 Wet geluidhinder (Wgh) wordt vastgesteld. Voor De Strip is dan het hieronder beschreven toetsingskader van de Wet geluidhinder van toepassing. Gezien de relatie in het gebruik van de werkparken De Strip en Oostkamp, wordt ook het terrein Oostkamp en het bijbehorende aan het terrein Deventerpoort aangrenzende parkeerterrein gezoneerd. Het geheel wordt hier verder aangeduid als zone midden. Dit betekent dat formeel de cumulatieve geluidsbelasting van de drie terreinen moet worden beschouwd en één geluidszone rondom de terreinen wordt vastgesteld. Het terrein Deventerpoort valt buiten dit te zoneren terrein.
- Zoals eerder genoemd, wordt het terrein Deventerpoort niet bij de gezoneerde terreinen betrokken. Dit betekent dat er formeel geen eisen gelden ten aanzien van de cumulatieve geluidsbelasting ten gevolge van deze te zoneren bedrijventerreinen en de overige bedrijven op het terrein bij het beoordelen van een

inrichting die zich op Deventerpoort wil vestigen. In principe wordt dan het geluid van iedere inrichting afzonderlijk beoordeeld en getoetst. Hiervoor wordt de 'Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening' gehanteerd (ref. 7). Als een gemeente een eigen beleid heeft ontwikkeld voor industriegeluid, vormt dit echter het toetsingskader voor het geluid van inrichtingen. Het geluidsbeleid van de gemeente Enschede is vastgelegd in de 'Geluidnota Enschede 2009-2012'.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om – afgezien van het precieze wettelijke toetsingskader – de cumulatieve geluidsbelasting van de twee industriezones en Deventerpoort in de toetspunten te beoordelen. Dit is derhalve het uitgangspunt voor het MER.




Figuur 3 Industriebedrijventerreinen behorende bij de vast te stellen zones noord (groen) en midden (oranje) en het bedrijventerrein Deventerpoort (blauw).

### 3.1.4.2 Toetsingskader Wet geluidhinder

De twee hiervoor benoemde en in figuur 3 aangegeven terreinen worden gezoneerd ingevolge artikel 40 van de Wet geluidhinder. Op de terreinen wordt de vestiging van inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, inrichtingen zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, niet uitgesloten. Dit betekent dat de Wet geluidhinder van toepassing is en er wettelijke eisen gelden ten aanzien van de cumulatieve geluidsbelasting op de omgeving van de bedrijven op voornoemde terreinen.

De Wgh kent voor woningen in de nabijheid van de zone van een industrieterrein een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde[4] (artikel 44 Wgh). Daarnaast kent de Wet geluidhinder de mogelijkheid (artikel 45 Wgh) om voor geprojecteerde woningen een hogere waarde van maximaal 55 dB(A) en voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen een hogere waarde van maximaal 60 dB(A) etmaalwaarde vast te stellen. Een voorwaarde hiervoor is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein onvoldoende doeltreffend zullen zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.
De geluidsbelastingen op geluidsgevoelige bestemmingen worden, als eerder gesteld op basis van uitgangspunten voor behoorlijk bestuur, bepaald voor het geheel van alle binnen het plan te ontwikkelen industrie, dus zowel de industrie binnen de twee zones als binnen het bedrijventerrein Deventerpoort. Deze totale geluidsbelasting wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde ($L_{etmaal}$).

Voor de zoneringen moet wettelijk (uitsluitend) worden gerekend op een beoordelingshoogte van 5 meter, zowel bij de berekening van de 50 dB(A) $L_{etmaal}$-contour als voor de belasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen.

De bijdrage van het industriegeluid is verder van belang omdat deze een rol speelt in de beoordeling van het gecumuleerde geluid. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt meegenomen in de beoordeling van de ecologische effecten van de geluidsbelasting, en in de beoordeling van de leef- of milieukwaliteit in de omgeving van de luchthaven.

Ook de maximale geluidsbelasting $LA_{max}$ ten gevolge van industriegeluid is van belang voor de beoordeling van de effecten op de ecologie en ter beoordeling van de effecten op de omgeving.

In lijn met artikel 8.8 van de Wet milieubeheer dienen maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) zoveel mogelijk te worden beperkt, voor zover zij niet kunnen worden voorkomen. Treden maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) op, dan kunnen de door de inrichting veroorzaakte maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) aan grenswaarden worden verbonden. Uitgangspunt is de bedrijfssituatie zoals die in de vergunningaanvraag wordt beschreven.

Daarnaast wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het proefdraaien (de maatgevende bron voor de maximale geluidsbelasting rond het plangebied) voor de dag in beeld gebracht (gedurende de avond en de nacht is proefdraaien niet toegestaan).

De $LA_{max}$ rond de zones wordt conform het advies uit de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (ref. 9) ook op 5 meter hoogte bepaald. Gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente geluidsniveau uitkomen. Als richtwaarde voor maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) gelden derhalve de in de gemeentelijke nota's genoemde richtwaarden vermeerderd met 10 dB. Als aan de grenswaarden voor maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) wordt

[4] De etmaalwaarde, ook wel uitgedrukt als $L_{etmaal}$, is gedefinieerd als de hoogste waarde van:
het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) in de dagperiode (07.00 - 19.00 uur);
het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) in de avondperiode (19.00 - 23.00 uur) plus 5 dB(A);
het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LAr,LT) in de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur) plus 10 dB(A).

voldaan, is in ieder geval sprake van een acceptabele situatie. Dat betekent ook dat de optredende inherente en beperkbare maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) acceptabel zijn. Extra maatregelen zijn dan niet nodig.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus ($LA_{max}$) echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden (ref. 7):

- 70 dB(A) voor de dagperiode (07.00-19.00 uur);
- 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00-23.00 uur);
- 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00-07.00 uur).

#### 3.1.4.3 Toetsingskader gemeentelijk geluidsbeleid

**Gemeente Enschede**

De Geluidnota Enschede 2009-2012 beschrijft het geluidsbeleid van de gemeente Enschede (ref. 23). Het projectgebied en de directe omgeving worden hierin aangeduid met het gebiedstype buitengebied. Voor dit gebiedstype geldt een richtwaarde voor de belasting door individuele bedrijven van 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode. De grenswaarde is 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. Deze richtwaarden en grenswaarden gelden niet voor gezoneerde bedrijventerreinen en verkeersinfrastructuur. Afwijken van de richtwaarden kan alleen goed gemotiveerd en na bestuurlijke afweging.
Het geluidsbeleid van de gemeente Enschede is alleen van directe toepassing op de geluidsgevoelige bestemmingen rond het bedrijventerrein Deventerpoort en niet op de geluidsgevoelige bestemmingen rond te zoneren bedrijventerreinen.

Voor de bedrijven op het bedrijventerrein Deventerpoort zijn de richtwaarden buitengebied uit de Geluidnota Enschede van toepassing. Deze richtwaarden gelden voor individuele bedrijven die zich in het bedrijvenpark willen vestigen.

Teneinde de belasting op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen te bewaken dienen de bedrijven van een zekere milieucategorie zich op de afstanden te bevinden die zijn opgenomen (voor het aspect geluid) in de VNG-brochure “bedrijven en milieuzonering”.

Voor festiviteiten (standaard 2 keer per jaar, middels maatwerkvoorschriften maximaal 12 keer per jaar) wordt in de Geluidnota Enschede uitgegaan van een equivalent geluidsniveau van ten hoogste 70 dB(A) op een hoogte van 1,5 meter op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen. Dit niveau is exclusief 10 dB(A) toeslag vanwege muziekgeluid en exclusief bedrijfsduurcorrectie. Voor festiviteiten wordt uitgegaan van een eindtijdstip van 24.00 uur. Dit tijdstip kan voor bepaalde festiviteiten echter met één uur worden verlengd, indien de dag volgend op de festiviteit een zaterdag, zondag of feestdag is dan wel binnen de basisschoolvakanties valt.

Aangezien het bedrijventerrein van de luchthaven en met uitzondering van het terrein Deventerpoort ook het middengebied wordt gezoneerd, is het geluidsbeleid van de gemeente Enschede rond deze zones formeel niet van toepassing. Deze terreinen vallen namelijk voor Enschede onder het regime van de Wet geluidhinder, zie paragraaf 3.1.4.2.

De uiteindelijke vergunning voor de exploitant van de bedrijvigheid binnen de zone midden wordt niet alleen getoetst op de zone (Wgh) maar ook aan de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (Wm). Deze toetsing neemt ook de aspecten tonaal- en muziekgeluid mee.

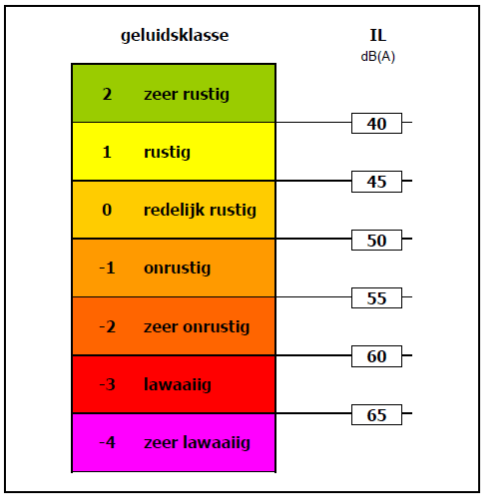
**Gemeente Dinkelland**

De Nota geluidsbeleid Dinkelland (2008) beschrijft het geluidsbeleid van de gemeente Dinkelland (ref. 8). In de geluidnota Dinkelland is het ambitieniveau net als in de Geluidnota Enschede afhankelijk van het gebiedstype. In deze nota wordt geen voorbehoud gemaakt voor gezoneerde bedrijventerreinen.

*"De gemeente Dinkelland kiest ervoor om als manier van gebiedsbescherming voor de bedrijven in het buitengebied de ambitiewaarden van 45 dB(A) vast te stellen op referentiepunten op 50 meter vanaf de inrichtingsgrens. Dit is alleen van toepassing op situaties waarbij op een kortere afstand geen woningen van derden zijn gelegen."*

Figuur 4 geeft de toe te passen richtlijn voor inrichtingen ten aanzien van industrielawaai afhankelijk van de relevante gebiedstypering weer. Voor industrielawaai zijn de ambitiewaarden en ontheffeingswaarden uit de figuur af te lezen afhankelijk van de gebiedstypering. De gebiedstypering levert een ambitieniveau, met het ambitieniveau kan in de linkerfiguur het ambitieniveau worden afgelezen in de kolom IL. Bijvoorbeeld voor een gebiedstypering buitengebied is de ambitie rustig, dat levert een ambitieniveau van 45 dB(A) voor industriegelkuid op. De gebiedstypes zijn vastgelegd in een kaart van de gemeente.

*"Voor de bronnen industrie, weg- en railverkeer zijn de ambities en de daaraan gekoppelde maximale ontheffingswaarden (bovengrens) bepaald. De ontheffingswaarden zijn opgenomen in de deelnota Hogere grenswaardenbeleid. In deze deelnota wordt tevens ingegaan op de ontheffingscriteria en de procedure. De ambitietabel vormt voor bestaande situaties een referentiekader voor het vormen van een oordeel over het betreffende gebied."*

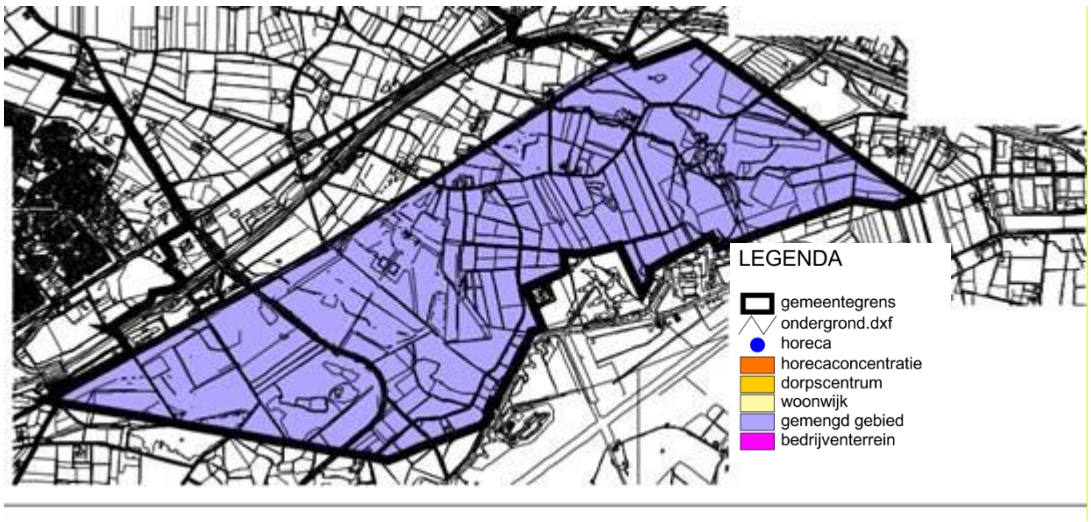



| gebiedstyperingen | geluidsklasse (ambitie) | geluidsklasse (bovengrens) |
|---|---|---|
| | bedrijven | |
| Natuur | zeer rustig | zeer rustig |
| extensiveringsgebied | rustig | redelijk rustig |
| buitengebied | rustig | redelijk rustig |
| | | zeer onrustig 1) |
| Woongebied | rustig | onrustig |
| Gemengd gebied | redelijk rustig | onrustig |
| Centrum | redelijk rustig | onrustig |
| Bedrijventerrein | onrustig | lawaaiig |

1) LOG gebieden
2) alleen bij wegen met een verkeersfunctie GOW of ETW-A
3) alleen grensovergang Rammelbeek

Figuur 4 Ambitietabel Dinkelland. Geluidsklassen en gebiedstyperingen uit de Nota geluidsbeleid van de gemeente Dinkelland.

Op de bij het geluidsbeleid Dinkelland behorende kaart wordt het gebied gelegen ten noorden van de luchthaven en ten zuiden van de spoorlijn aangeduid als gemengd gebied, zie figuur 5.




Figuur 5 Uitsnede en legenda van de kaart met gebiedstyperingen voor de gemeente Dinkelland.

Figuur 5 geeft ook aan dat in het gebied tussen de autoweg en de spoorweg het gebiedstype buitengebied van toepassing zal zijn (niet expliciet in de legenda opgenomen maar bevestigd door de gemeente).

Uit deze gegevens blijkt dat in het gebied tussen de gemeentegrens en de spoorlijn een ambitiewaarde van 50 dB(A) van toepassing is. Voor de woningen in het gebied tussen de autoweg en de spoorweg is volgens de nota een ambitiewaarde voor de industriegeluidsbelasting van 45 dB(A) $L_{etmaal}$ van toepassing. Van belang is

dat de betreffende ambitiewaarden gelden voor de geluidsbelasting zoals veroorzaakt door individuele bedrijven.

Aanvullend hierop zal voor het voorkeursalternatief expliciet worden bekeken in welke mate de geluidsbelastingen op de woningen rond het plangebied ook voldoen aan de Geluidnota Enschede en aan de Nota geluidsbeleid van de gemeente Dinkelland (zie paragraaf 6.4). Dit voldoen aan de richtlijnen wordt in eerste instantie uitgevoerd voor de gecumuleerde industriegeluidbijdrage (de som van alle industriebijdragen, dus de industrie in de zones noord en midden en op het bedrijventerrein Deventerpoort). Indien de gecumuleerde geluidsbelasting niet voldoet, wordt de minder strikte formulering per bedrijf zoals deze is opgenomen in de nota's geluid van de gemeenten toegepast. Deze additionele informele toetsing aan het gemeentebeleid wordt uitgevoerd met de zoneberekeningsresultaten die op 5 meter hoogte worden berekend.

#### 3.1.4.4 Incidentele situaties

In jurisprudentie en in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is het geaccepteerd dat individuele inrichtingen tot maximaal 12 maal per jaar een vergunning kunnen verkrijgen voor niet-representatieve bedrijfssituaties. Het vaststellen van de geluidseisen voor de incidentele situaties betreft een bestuurlijke afweging die in het kader van de vergunningverlening Wet milieubeheer per inrichting plaatsvindt. Hiervoor geldt geen vast toetsingskader. Voor evenementen wordt aangesloten bij de nota Limburg voor evenementen met een luidruchtig karakter.

Incidentele bedrijfssituaties die minder dan 12 maal per jaar plaatsvinden worden niet toegerekend aan de bijdrage van de individuele bedrijven op de geluidsbelasting van het gehele industrieterrein, mits de betreffende activiteit niet bepalend is voor de zoneringsplicht en voor de vastgestelde zone. Indien een bepaalde, in principe incidentele, activiteit wel bepalend is voor de zoneringsplicht, wordt de maatgevende bedrijfssituatie voor deze activiteit beschouwd als de representatieve bedrijfssituatie en vormt dit het uitgangspunt voor de vaststelling van de geluidszone.

De gemeente Enschede heeft middels de in april 2015 vastgestelde Nota van Uitgangpunten besloten om op het terrein behorende tot de Strip en Oostkamp maximaal 12 keer per jaar een bijzonder evenement/festival toe te staan waarvan de betreffende activiteit niet bepalend is voor de zoneringsplicht en voor de vastgestelde zone.

#### 3.1.4.5 Beoordelingskader industriegeluid MER, omgevingsplan en bestemmingsplan

Zoals hiervoor is beschreven worden met uitzondering van het bedrijventerrein Deventerpoort de overige bedrijventerreinen wettelijk gezoneerd, waardoor formeel de cumulatieve geluidsbelasting ten gevolge van de bedrijvigheid op beide bedrijventerreinen moet worden beschouwd.

Het bedrijventerrein Deventerpoort wordt niet bij één van de te zoneren terreinen betrokken. Dit betekent dat er formeel voor de inrichtingen op het bedrijventerrein Deventerpoort geen eisen gelden ten aanzien van de cumulatieve geluidsbelasting ten gevolge van de bedrijvigheid op de bedrijventerreinen binnen het plan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wenselijk om ook de cumulatie van de geluidsbelasting van Deventerpoort en van de werkparken De Strip, Oostkamp en het aangrenzende parkeerterrein en ook het plangebied Noord te beschouwen.

Voor het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat ten gevolge van de cumulatieve geluidsbelasting van alle industrie is aansluiting gezocht bij het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er wordt gestreefd naar een cumulatieve geluidsbelasting van ten hoogste 50 dB(A), maar dat op grond van een bestuurlijke afweging eventueel een hogere geluidsbelasting kan worden toegestaan.

Ter indicatie van de impact die een evenement of festival op de omgeving zou kunnen hebben, zijn twee voorbeeldberekeningen ingevoegd en getoetst. Daarvoor zijn de invallende geluidsbelastingen $L_i$ op de gevels van de woningen rond het plan berekend. Voor deze invallende geluidsbelasting $L_i$ op de gevel ten gevolge van het festival geldt een grenswaarde van 70 dB(A). De resultaten zijn opgenomen in Bijlage J.

### 3.1.5 Cumulatie

De wetgeving rondom geluidscumulatie is beperkt. Het RMG2012 schrijft voor hoe de geluidsbijdragen van verschillende bronnen tot één geluidsmaat worden opgeteld. Bij het nemen van een luchthavenbesluit is er geen toetsingskader ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting. Om een goed beeld te krijgen van de totale geluidseffecten voor de omgeving van de luchthaven wordt de cumulatie nader beschouwd in dit geluidsonderzoek.

In aanvulling hierop wordt voor de woningen rond het plangebied de gecumuleerde geluidsbelasting voor het voorkeursalternatief nader geanalyseerd.

In verreweg de meeste gevallen is er sprake van één dominante geluidsbron die de geluidsbelasting bepaalt op een geluidsgevoelige bestemming of gevel. Indien er sprake is van één dominante geluidsbron, bijvoorbeeld industriegeluid, dan wordt deze situatie al beoordeeld door de eisen die aan de geluidsbelasting ten gevolge van die bron worden gesteld aan de nieuwe situatie.

In die gevallen waarin er sprake is van meerdere relevante bronnen tegelijkertijd moet de gecumuleerde bijdrage worden beoordeeld. Daarbij is het van belang om in eerste instantie te bekijken of de absolute belasting van alle bronnen samen geen te hoge belasting oplevert ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen en anderzijds, indien dat wel het geval is, of er sprake is van een bestaande situatie en zo niet, dat er in ieder geval één gevel van de woning geluidsluw is en zo ja, dat deze geluidsluw blijft.

Hierbij is geluidsluw als volgt gedefinieerd: de individuele belastingen voldoen aan de normering per bronsoort. Voor de woningen binnen de gemeente Enschede (volgens de Nota geluid Enschede): indien dit niet het geval is, wordt de gecumuleerde waarde berekend conform de Wet geluidshinder en vervolgens uitgedrukt in de milieukwaliteitsmaat (MKM) als “matig” of beter als aanvaardbaar. Dat betekent dat de gecumuleerde geluidsbelasting 60 dB(A) $L_{cum}$ of lager zou moeten zijn.

# 4 Rekenmethoden en uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft voor alle geluidsbronnen welke rekenmethode er gebruikt is bij het bepalen van de geluidsbelasting. De berekeningen voor de geluidsbronnen luchtvaart, wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie worden toegelicht samen met de cumulatie van de geluidsbelasting ten gevolge van deze bronnen. Ook de dosis-effectrelaties die gebruikt zijn om de geluidsbelasting om te zetten naar het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt, worden toegelicht.
Alleen de rekenmethoden en uitgangspunten worden omschreven in dit hoofdstuk. De invoergegevens die zijn gebruikt voor de berekeningen zijn in hoofdstuk 5 uiteengezet.

## 4.1 Luchtvaart

De geluidsbelasting als gevolg van luchtvaart wordt berekend volgens het voorschrift voor de berekening van de $L_{den}$-geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens. Dit voorschrift is onderdeel van de Regeling burgerluchthavens (ref. 4). De berekeningen zijn uitgevoerd met de $L_{den}$-tool, versie 3.3.44.0 (geluidsbelasting baan 05/23) en versie 3.3.46.0 (geluidsbelasting zweefvliegstrip).

Voor de berekening van de $L_{den}$-geluidsbelasting zijn alle bewegingen van het gemotoriseerde verkeer, zowel van groot verkeer als van klein verkeer en helikopterverkeer, in de berekening meegenomen. Het betreft alle vliegtuig- en helikopterbewegingen die in een jaar voorkomen. Bij de $L_{den}$-berekening wordt per periode een toeslag (of nachtstraffactor) opgeteld. Voor de dagperiode betreft dit +0 dB(A), voor de avondperiode +5 dB(A) en voor de nachtperiode +10 dB(A).

De zweefvliegbewegingen vanaf de zweefvliegstrip worden niet meegenomen in de geluidsberekeningen omdat zweefvliegtuigen geen motor hebben en daardoor niet bijdragen aan de geluidsbelasting. Er is echter ook de mogelijkheid dat klein gemotoriseerd (zweef)vliegverkeer zoals zelfstarters, motorzweefvliegtuigen en sleepvliegtuigen, gebruik maakt van de zweefvliegstrip. Daarom zijn hiervoor ook handhavingspunten gedefinieerd en zijn de grenswaarden ervan berekend.

Tevens is de $L_{night}$-geluidsbelasting berekend volgens hetzelfde rekenvoorschrift als de $L_{den}$-berekeningen en waarbij enkel de vliegtuig- en helikopterbewegingen tussen 23.00-07.00 uur worden meegenomen. Het gemiddelde over deze periode is bepaald en er wordt geen nachtstraffactor toegepast.

Het geluid als gevolg van operaties op het platform (proefdraaien[5]), van taxiën, van het gebruik van de thrust reverse en van laagfrequent geluid van het opspinnen van de motoren voor de start wordt conform het rekenvoorschrift niet in de geluidsberekeningen voor de luchtvaart meegenomen. In Bijlage D is een kwalitatieve beschouwing van dit grondgeluid gegeven.

[5] De geluidsbelasting als gevolg van het proefdraaien is meegenomen in de geluidsberekening van het industriegeluid.

## 4.2 Wegverkeer

Voor de geluidsberekeningen voor het wegverkeer is gebruik gemaakt van de standaardrekenmethode 2 zoals beschreven in bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid (ref.6). Wegverkeersgeluid is berekend in $L_{den}$, dus ook hier vindt weging plaats voor het tijdstip binnen het etmaal.

De berekeningen zijn conform het rekenvoorschrift uitgevoerd met GeoMilieu versie 3.11, module Wegverkeerslawaai.

De geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer is in dit onderzoek alleen gebruikt om de geluidscumulatie te bepalen. Daarom is de aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh (zijnde 2 dB voor wegen waarop het lichte verkeer een representatieve snelheid heeft van meer dan 70 kilometer per uur en 5 dB voor de overige wegen) niet toegepast.

Voor de ontsluitende weg naar het plangebied Noord is een inschatting uitgevoerd van de ligging van de 48 dB(A) contour ten opzicht van de woningen in dit gebied. Daarbij is gebruik gemaakt van de $L_{cum}$-bijdrage van het wegverkeer, hetgeen een worstcasesituatie oplevert, aangezien bij de vergelijkingen geen gebruik is gemaakt van de aftrek die voor deze berekeningen moet worden toegepast.

## 4.3 Spoorwegverkeer

Voor de geluidsbelasting door spoorwegverkeer is gebruik gemaakt van de standaard rekenmethode 2 zoals beschreven in bijlage 4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid (ref.6). Het geluid van spoorwegverkeer is berekend in $L_{den}$. Net zoals voor de luchtvaart wordt in de $L_{den}$-berekening voor spoorwegverkeer een toeslag toegepast voor de avond- en de nachtperiode. De $L_{den}$-geluidsbelasting is de geluidsbelasting op de gevel.

Er is onbekend wat de intensiteiten in 2026 zullen zijn en daarom is uitgegaan van de methode die gebruikt wordt ter bepaling van de GPP. Daarin is een scenario bepaald door het gemiddelde van de jaren 2006, 2007 en 2008 te nemen plus een werkruimte van 1,5 dB. De GPP geeft de toegestane geluidsbelasting ten gevolge van het spoorwegverkeer en wordt representatief geacht voor het zichtjaar 2026.

## 4.4 Industrie

Voor de beoordeling van het industrielawaai wordt de dosismaat $L_{etmaal}$ in dB(A) toegepast. De berekeningsmethoden voor industriegeluid zijn vastgelegd in het berekeningsvoorschrift voor industriegeluid, de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (ref.9).

Voor het onderzoek wordt het RMG2012 (ref. 6) als richtlijn gehanteerd bij de berekeningen van het industriegeluid. De berekeningen zijn conform het rekenvoorschrift uitgevoerd met behulp van GeoMilieu versie 3.11, module Industrielawaai (IL).

Bij de $L_{etmaal}$ wordt net als bij de $L_{den}$ per periode een toeslag (of nachtstraffactor) toegepast. Voor de dagperiode betreft dit +0 dB(A), voor de avondperiode +5 dB(A) en voor de nachtperiode +10 dB(A). De periode (dag/avond/nacht) met de hoogste geluidsbelasting geeft de $L_{etmaal}$-waarde in een rekenpunt.

De berekende $L_{etmaal}$ is de $L_{IL}$ (waarbij de IL staat voor Industrielawaai) en kan rechtstreeks verwerkt worden in de gecumuleerde geluidsbelasting, de $L_{cum}$, zie daarvoor de volgende paragraaf.

Naast de $L_{etmaal}$ wordt ook de $LA_{max}$ bepaald op de geluidsgevoelige bestemmingen rond het plangebied.

Ter indicatie is de impact van het proefdraaien alleen in termen van de maximale geluidsbelasting $LA_{max}$ op de woningen rond het plangebied berekend en opgenomen in de resultaten voor industriegeluid in hoofdstuk 6 en in Bijlage H.

### 4.5 Cumulatie

Voor alle varianten wordt de geluidsbelasting van luchtverkeer, wegverkeer, industrie en spoorwegverkeer gecumuleerd tot de totale geluidsbelasting in het studiegebied.

In het Reken- en meetvoorschrift geluid (ref. 6) zijn regels opgenomen ten aanzien van de bepaling van de cumulatie van het geluid. Bij het cumuleren dient rekening gehouden te worden met de hinderlijkheid van het geluid. Het geluid van spoorwegverkeer wordt als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeersgeluid. Daarnaast worden de verschillende geluidsbelastingen op verschillende manieren berekend. De eenheid van het wegverkeer-, spoorweg- en luchtvaartgeluid is $L_{den}$ terwijl industriegeluid is berekend in $L_{etmaal}$. Hiermee wordt door de cumulatiemethode rekening gehouden.

Allereerst worden de geluidsbelastingen als het ware geijkt op het wegverkeer. $L^*_{RL}$ is de geluidsbelasting vanwege wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt als een geluidsbelasting $L_{RL}$ vanwege spoorwegverkeer. $L^*_{RL}$ wordt als volgt berekend:

$$L^*_{RL} = 0{,}95\ L_{RL} - 1{,}40$$

Bovenstaande geldt ook voor de bronnen luchtvaart (index LL), industrie (index IL) en wegverkeer (index VL). De rekenregels hiervoor zijn:

$$L^*_{LL} = 0{,}98\ L_{LL} + 7{,}03$$
$$L^*_{IL} = 1{,}00\ L_{IL} + 1{,}00$$
$$L^*_{VL} = 1{,}00\ L_{VL} + 0{,}00$$

Als alle betrokken bronnen op deze wijze zijn omgerekend in $L^*$-waarden, dan kan de gecumuleerde waarde worden berekend door middel van de zogenoemde energetische sommatie. De rekenregel hiervoor is:

$$L_{cum} = 10 \cdot \log\left( \sum_{1}^{N} 10^{\left(\frac{L_i^*}{10}\right)} \right)$$

waarbij gesommeerd wordt over alle N betrokken bronnen en de index i kan staan voor RL, LL, IL en VL.

*Geluid in natuurgebieden: $L_{24uur}$*

Voor de bepaling van het geluid dat fauna ondervindt in natuurgebieden wordt de zogenaamde $L_{24uur}$-methode gehanteerd. De $L_{24uur}$ is een gemiddeld geluidsniveau teruggerekend naar een etmaal, berekend op basis van gemiddelde gegevens over het hele jaar. Ook deze methode bepaalt het geluidsniveau ten gevolge van alle bronnen in drie beoordelingsperioden:

- Dagperiode van 0.700 tot 19.00 uur, welke resulteert in een $L_{dag}$;
- Avondperiode van 19.00 tot 23.00 uur, welke resulteert in een $L_{avond}$;
- Nachtperiode van 23.00 tot 07.00 uur, welke resulteert in een $L_{nacht}$.

In tegenstelling tot de $L_{etmaal}$-geluidsbelasting van de industrie wordt er bij de $L_{24uur}$ geen toeslag voor hinder in verschillende perioden gehanteerd. De uiteindelijke geluidsbelasting volgt uit onderstaande formule.

$$L_{24} = 10 \cdot \log\left( \frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_{dag}}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_{avond}}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_{nacht}}{10}} \right)$$

### 4.6 Dosis-effectrelaties

Met behulp van de zogenaamde dosis-effectrelaties is bepaald wat het aantal gehinderden en ernstig gehinderden[6] of ernstig slaapverstoorden[7] is. Dit zijn formules die beschrijven hoeveel procent van de bewoners bij een bepaalde geluidsbelasting gehinderd, ernstig gehinderd of slaapverstoord is. In dit onderzoek zijn twee dosis-effectrelaties voor luchtvaartgeluid (voor $L_{den}$ en voor $L_{night}$) en één voor de cumulatie van geluid gebruikt. De relaties voor luchtvaartgeluid zijn vastgesteld op basis van Schipholgegevens en geven een theoretisch aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden als gevolg van de geluidsbelasting. De situatie in Twente wijkt af van die rondom Schiphol en daardoor hoeft het genoemde aantal ernstig gehinderden niet overeen te komen met het werkelijk aantal ernstig gehinderden. Dit werkelijke aantal kan overigens pas worden vastgesteld nadat de luchthaven enige tijd operationeel is. De hier gebruikte methode wordt op dit moment beschouwd als de best beschikbare methode.

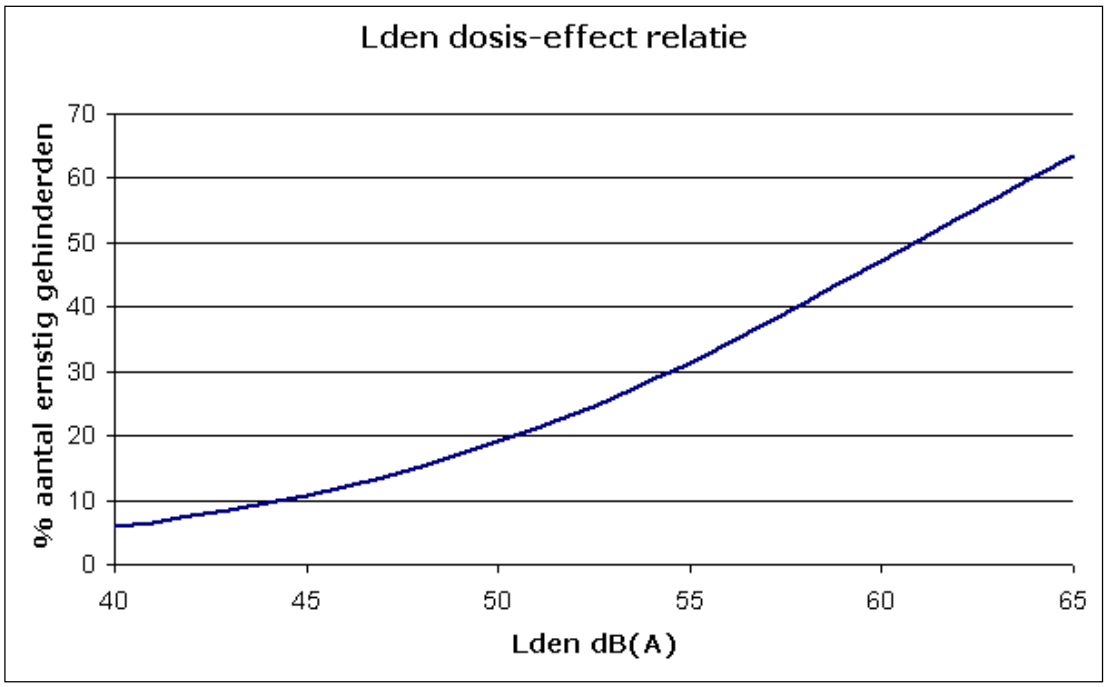
De hierna genoemde dosis-effectrelaties gaan uit van een bepaalde geluidsbelasting op de gevel en houden geen rekening met eventuele geluidsisolatie van woningen. Indien een woning geïsoleerd is, zullen de bewoners minder snel (ernstig) gehinderd zijn. Rondom de luchthaven Twente is in het verleden een

[6] In de verklarende woordenlijst is het begrip ernstig gehinderde opgenomen.
[7] In de verklarende woordenlijst is het begrip ernstig slaapverstoorde opgenomen.

isolatieprogramma uitgevoerd waarbij woningen binnen de 40 Ke-contour van de militaire luchtmachtbasis geluidsgeïsoleerd zijn (zie paragraaf 5.3).

*Dosis-effectrelatie luchtvaart $L_{den}$*

In de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) is een dosis-effectrelatie afgeleid die aansluit bij de situatie rondom Schiphol. Deze dosis-effectrelatie is ook in dit onderzoek toegepast voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden binnen de $L_{den}$-contouren van de luchtvaart. In figuur 6 is de dosis-effectrelatie weergegeven tussen de $L_{den}$-geluidsbelasting (de dosis) en het percentage van de bevolking dat bij die geluidsbelasting 'ernstige hinder' door luchtvaartgeluid ondervindt (het effect). Deze tellingen zijn uitgevoerd binnen contourwaarden met stappen van 1 dB. Er is geteld binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour.



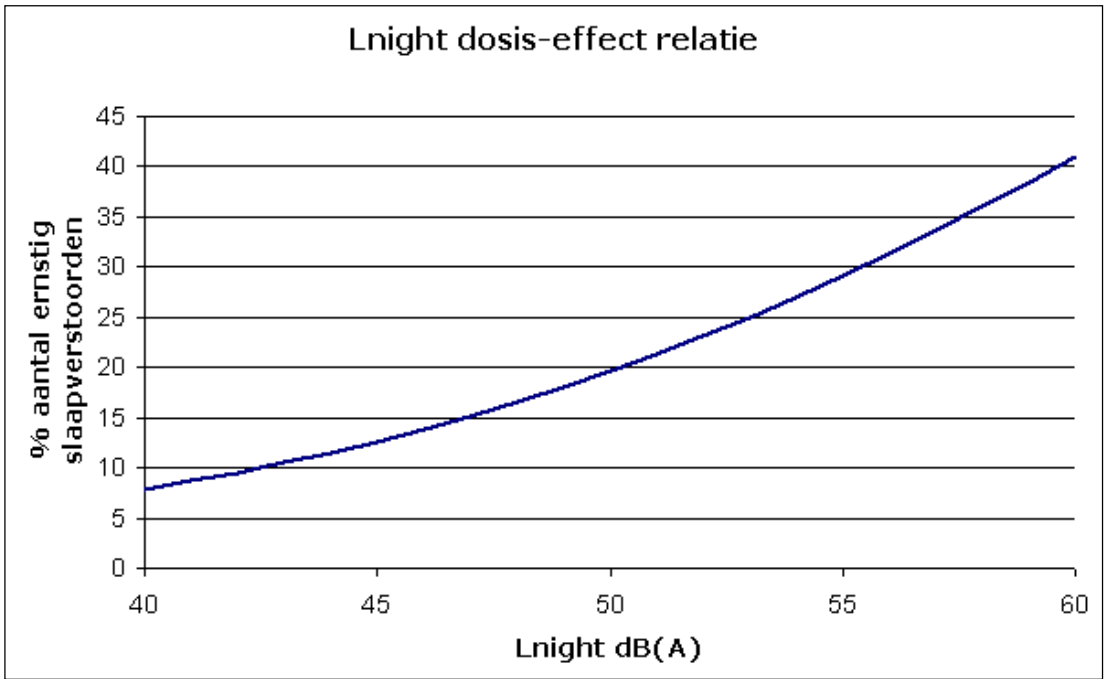

Figuur 6 $L_{den}$ dosis-effectrelatie luchtvaartgeluid.

*Dosis-effectrelatie* $L_{night}$

Ook voor de $L_{night}$ is een dosis-effectrelatie bepaald in de GES. Deze relatie beschrijft het percentage ernstig slaapverstoorden bij een bepaalde $L_{night}$-waarde. Figuur 7 laat deze dosis-effectrelatie zien. Het aantal slaapverstoorden is bepaald binnen de 30 dB(A) $L_{night}$-contour.

Hierbij moet worden opgemerkt dat het patroon van vluchten in de nachtperiode op luchthaven Twente anders zal zijn dan op Schiphol. Daar is gedurende de hele nacht verkeer mogelijk terwijl op luchthaven Twente alleen vluchten gepland zijn tussen 06:00-07.00 uur in de ochtend en bestaat er de mogelijkheid dat er na 23.00 uur vertraagde vluchten binnenkomen. Een vliegtuig- en helikopterbeweging rond 23.00 uur (wanneer

men net in slaap is gevallen) zal een minder ingrijpend effect hebben op de slaapverstoring[8] dan een vliegtuig- en helikopterbeweging diep in de nacht. Ondanks deze kanttekening wordt de hier gebruikte dosis-effectrelatie op dit moment beschouwd als de best beschikbare methode.




Figuur 7 $L_{night}$ dosis-effectrelatie luchtvaartgeluid.

*Dosis-effectrelatie cumulatie*

Voor de gecumuleerde geluidsbelastingen wordt binnen een gebied van 10 x 10 kilometer bepaald hoeveel (ernstig) gehinderden er zijn als gevolg van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hiervoor bestaat geen wettelijke methode.

In een geluidscumulatie worden alle geluidsbronnen 'omgeschaald' naar wegverkeer. Van wegverkeer is namelijk wel een dosis-effectrelatie met hinder bekend uit de Regeling omgevingslawaai (ref. 10). Deze relatie geeft een percentage (ernstig) gehinderden per schil van 5 dB, zoals gegeven in tabel 5. Het aantal gehinderden wordt bepaald binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contour.

Het toepassen van deze dosis-effectrelatie afgeleid voor wegverkeer op alle soorten geluidsbronnen is niet geheel correct maar omdat de geluidsbelasting van alle soorten geluidsbronnen middels de rekenregels zijn vertaald naar wegverkeer is het onder het genoemde voorbehoud een bruikbare methode. De methodiek wordt gebruikt om een beeld van de hinder door de gecumuleerde geluidsbelasting van de verschillende bronnen te geven en deze te kunnen vergelijken met de referentiesituatie. Bij de interpretatie van de resultaten moet rekening gehouden worden met de beperkingen van deze methodiek.

[8] Onder slaapverstoring wordt een veelheid aan verschijnselen verstaan waaronder ontwaken, veranderingen van slaapstadium en slaappatroon, veranderingen in hartslag en invloed op de stemming van de volgende dag.

Tabel 5 Dosis-effectrelatie wegverkeer, hier gebruikt bij geluidscumulatie.

| Geluidsbelastingklasse | Gehinderden | Ernstig gehinderden |
|---|---|---|
| 55 – 59 dB | 21% | 8% |
| 60 – 64 dB | 30% | 13% |
| 65 – 69 dB | 41% | 20% |
| 70 – 74 dB | 54% | 30% |
| 75 dB of hoger | 61% | 37% |

# 5 Invoergegevens

De invoergegevens die zijn gebruikt voor de geluidsberekeningen ten gevolge van luchtvaart, wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie zijn beschreven in onderstaande paragrafen.

Tabel 6 geeft een overzicht van de bijdragen van het geluid veroorzaakt door de verschillende geluidsbronnen aan de huidige situatie, de referentiesituatie, de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief.

Tabel 6 Overzicht van bijdragen geluidsbronnen.

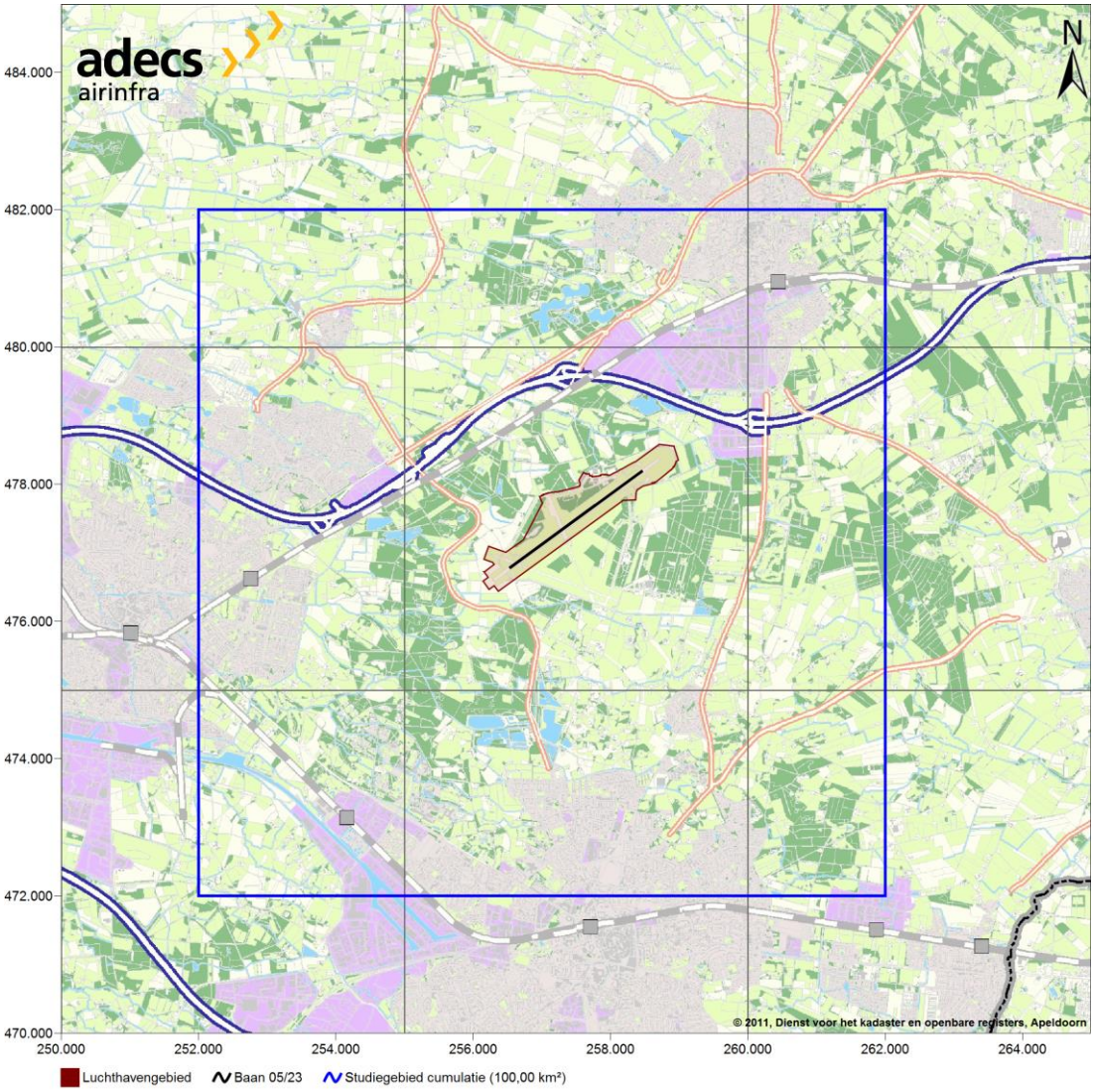
| | Geluidsbron | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Situatie/variant** | **Luchtvaart** | **Industrie** | **Wegverkeer** | **Spoorwegverkeer** |
| Huidige situatie | Actueel 2011 | Actueel 2015 | Actueel 2015 | Gemiddelde 2006/2007/2008 + 1,5 dB |
| Referentiesituatie | Actueel 2011 | Autonome ontwikkeling | Autonome ontwikkeling | Gemiddelde 2006/2007/2008 + 1,5 dB |
| Minimale invulling | Startvariant | Campus-inrichting | Startvariant en campusinrichting | Gemiddelde 2006/2007/2008 + 1,5 dB |
| Maximale invulling | Trendvariant | Hoogwaardig verdichte inrichting | Trendvariant en hoogwaardig verdichte inrichting | Gemiddelde 2006/2007/2008 + 1,5 dB |
| Voorkeursalternatief | Trendvariant | Campusplus-inrichting | Trendvariant en campusplusinrichting | Gemiddelde 2006/2007/2008 + 1,5 dB |

## 5.1 Studiegebied

Het rechthoekige studiegebied waarbinnen het luchtvaartgeluid is berekend, is zodanig gekozen dat het zowel de volledige geluidscontouren met een $L_{den}$-waarde van 40 dB(A) en hoger als die met een $L_{night}$-waarde van 30 dB(A) en hoger omvat. De RD-coördinaten van het studiegebied zijn weergegeven in tabel 7.
Voor de geluidsbelasting als gevolg van de andere bronnen en de cumulatie is gebruik gemaakt van een gebied van 10 x 10 kilometer, zoals aangegeven in onderstaande tabel 7 en figuur 8.

Tabel 7 Definitie van de studiegebieden in RD-coördinaten.

| **Geluidsberekening** | **Hoekpunt** | **x-coördinaat [m]** | **y-coördinaat [m]** |
|---|---|---|---|
| Luchtvaart | Linksonder | 244.000 | 452.500 |
| | Rechtsboven | 270.000 | 488.500 |
| Wegverkeer, industrie en cumulatie | Linksonder | 252.000 | 472.000 |
| | Rechtsboven | 262.000 | 482.000 |




Figuur 8 Studiegebied voor de geluidscumulatie.

## 5.2 Luchtvaart

### 5.2.1 Start- en landingsbaan, helikopterplaatsen en de zweefvliegstrip

De gebiedsontwikkeling luchthaven Twente heeft een start- en landingsbaan met een operationele lengte van 2.406 meter lang en 45 meter breed. De oriëntatie is 54°/234° (noordoost-zuidwest) waarbij verwezen wordt naar de baanrichtingen als baan 05 of baan 23 afhankelijk van de in gebruik zijnde start- en landingsrichting. Er is verondersteld dat alle verkeer de gehele lengte van de baan kan gebruiken en er dus geen verschoven landingsdrempels zijn.

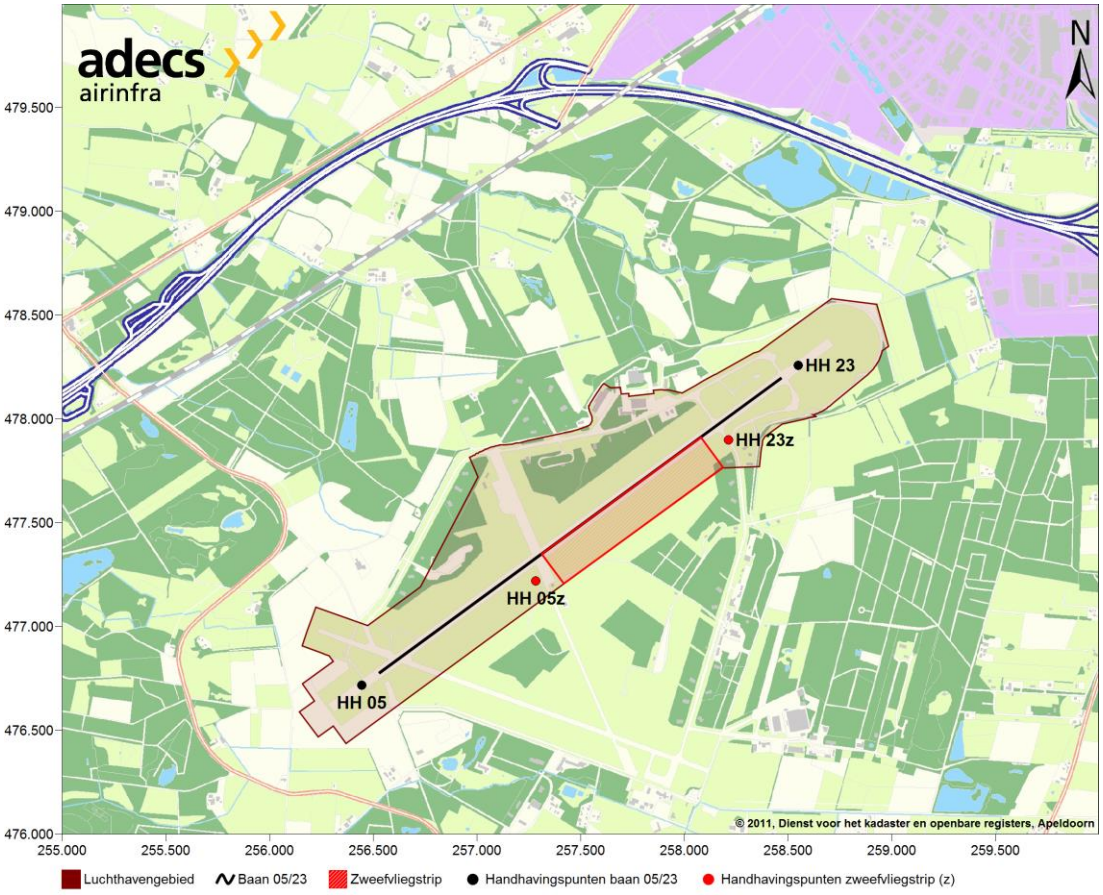
De start- en landingsprocedures voor zowel de vliegtuigen als de helikopters verlopen via baan 05/23. De helikopters hoveren naar de betreffende baankop toe om op te stijgen of landen op de baankop om vervolgens naar een platform te hoveren.

Parallel aan en ten zuiden van de start- en landingsbaan is een zweefvliegstrip gelegen van 950 meter lang en 150 meter breed. Deze wordt voornamelijk gebruikt voor lierstarts maar er is ook de mogelijkheid voor klein (zweef)vliegverkeer om van deze strip gebruik te maken.

De coördinaten van de start- en landingsbaan en van de middellijn van de zweefvliegstrip zijn weergegeven in tabel 8. Figuur 9 laat de geografische ligging zien van het luchthavengebied[9], de start- en landingsbaan en de zweefvliegstrip (aangeduid met een 'z') samen met de bijbehorende handhavingspunten op 100 meter afstand van de baankoppen.

Tabel 8 Ligging van de baankoppen van baan 05/23 en van de zweefvliegstrip.

| | x-coördinaat [m] | y-coördinaat [m] |
|---|---|---|
| Baankop 05 | 256.527 | 476.776 |
| Baankop 23 | 258.469 | 478.197 |
| Baankop 05Z | 257.366 | 477.278 |
| Baankop 23Z | 258.132 | 477.839 |




Figuur 9 Geografische ligging van baan 05/23, de zweefvliegstrip en de handhavingspunten.

[9] De definitieve grenzen van het luchthavengebied worden pas in het luchthavenbesluit vastgelegd.

### 5.2.2 Baangebruik

De optredende weersomstandigheden bepalen in belangrijke mate het baangebruik. Het toegepaste baangebruik is gebaseerd op de historische verdeling van de militaire luchthaven over meerdere jaren bekeken en komt overeen met de gemiddelde windrichtingen. Deze verdeling is ook gebruikt in eerdere geluidsonderzoeken zoals voor het planMER 2009 (ref. 11).
Omdat er in de praktijk een variatie in baangebruik zal bestaan door afwijkingen van de gemiddelde weersomstandigheden, wordt er een zogenaamde meteotoeslag van in totaal 20% toegepast om zo de verschillen tussen het verwachte baangebruik en het werkelijke baangebruik op te vangen. Dit betekent dat er 20% meer vliegtuig- en helikopterbewegingen (10% per baanrichting) worden meegenomen in de berekeningen inclusief meteotoeslag. Bovenstaande is weergegeven in tabel 9.

Er is aangenomen dat er geen verschil in baanverdeling is tussen de vliegtuig- en helikopterbewegingen overdag en die in de nacht. Ook is verondersteld dat het baangebruik van het grote verkeer, het klein verkeer en de helikopters hetzelfde is.

Tabel 9 Baangebruik.

| Baan | Zonder meteotoeslag | Met meteotoeslag |
|---|---|---|
| 05 / 05Z | 40% | 50% |
| 23 / 23Z | 60% | 70% |
| **Totaal** | **100%** | **120%** |

### 5.2.3 Routes

Er is een onderscheid gemaakt tussen routes voor het VFR-verkeer[10] dat "op zicht" vliegt, en voor het (grote) IFR-verkeer dat gebruik maakt van speciale (navigatie)instrumenten om de route nauwkeurig te kunnen volgen.

De IFR-routes zijn gebaseerd op het nieuwe routeontwerp voor de luchthaven (ref. 12). Het zijn zogenaamde RNAV-routes waarbij het vliegtuig zelf navigeert tussen verschillende bakens. De mate van spreiding is gebaseerd op een onderzoek naar de spreiding van RNAV-routes bij Schiphol (ref. 13). Voor start- en voor landingsroutes is uitgegaan van een spreiding van 0,3 nautical mile aan beide zijden van de nominaal. Dichter bij de baan wordt er uiteraard gerekend met een smallere spreiding, omdat alle toestellen vertrekken vanaf de baan of landen op de baan en er daar dus een zeer kleine spreiding is.

De routes voor het klein verkeer zijn gebaseerd op de AIP en zijn gelijk aan de routes die gebruikt zijn in het PlanMER 2009 (ref. 2). In tegenstelling tot de IFR-routes is voor de VFR-routes geen spreiding rondom de route aangenomen, wat gebruikelijk is voor het berekenen van luchtvaartgeluid ten gevolge van het VFR-verkeer.

Voor de helikopters zijn in overleg met ADT VFR-routes gedefinieerd die in een rechte lijn in het verlengde van baan 05/23 liggen.

[10] VFR-verkeer vliegt in VMC-condities, wat betekent dat de vlucht bij daglicht plaatsvindt en onder meteorologische condities met voldoende zicht. In aanvulling hierop bestaat er ook "night-VFR": dan wordt er ook buiten de daglichtperiode gevlogen. De politie- en de traumahelikopter mogen night-VFR vliegen.

Het vliegverkeer dat van de zweefvliegstrip gebruik maakt, volgt de routes die ten zuiden van de start- en landingsbaan zijn gedefinieerd om zo het zweefvliegverkeer en het zweefsleepverkeer op een veilige manier uit elkaar te houden. Er gaan dus ook gemototriseerde vliegtuigen over de Lonnekerberg, in het flora en fauna onderzoek wordt hier aandacht aan besteed.

Wat betreft de vliegtuigen van het type Boeing 737 die zullen worden ontmanteld op de luchthaven zijn aparte VFR-landingsroutes ontworpen om zo de dorpskernen van de omliggende gemeenten te ontwijken.

In figuur 30 tot en met figuur 40 van Bijlage C is de ligging weergegeven van de nominale routes voor het VFR-verkeer, van de spreidingsgebieden voor het IFR-verkeer en van de vliegroutes voor het vliegverkeer ten gevolge van de zweefvliegactiviteiten.

De verdeling van het vliegverkeer over de routes is overgenomen uit eerdere geluidsonderzoeken voor luchthaven Twente en vastgesteld op basis van herkomst en bestemming.

Tabel 29 tot en met  in Bijlage B geeft de routeverdeling weer van het kleine verkeer, het grote verkeer, het helikopterverkeer en het vliegverkeer ten gevolge van de zweefvliegactiviteiten voor zowel de startvariant als de trendvariant.

Voor de routeprofielen voor het grote verkeer zijn waar mogelijk voor de start ICAO-A procedures gebruikt en voor de landing CDA-procedures. In de gevallen dat er geen CDA-procedure beschikbaar is, is gekozen voor een landingsprofiel vanaf 3.000 ft.

### 5.2.4 Samenstelling vliegverkeer

Het vliegverkeer van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente zal bestaan uit groot verkeer, klein verkeer (GA) en helikopterverkeer. Het grote verkeer wordt onderverdeeld in vluchten ten gevolge van de EOL-industrie, de MRO-industrie en zakelijk verkeer (BA). Alleen voor het zakelijke verkeer zijn er nachtvluchten gepland tussen 06.00-07.00 uur. De samenstelling van het klein verkeer is afgeleid van de samenstelling van het klein verkeer dat vliegveld Teuge over een jaar gezien accommodeert.
Het segment klein verkeer bevat ook het vliegverkeer ten gevolge van zweefvliegactiviteiten. Dit vindt uitsluitend gedurende de dag plaats en bestaat uit verschillende bewegingen:

- Motorzweefvliegbewegingen, oftewel bewegingen met een zogeheten ‘touring motor glider’. Dit is een zweefvliegtuig met een vaste niet-inklapbare motor.
- Sleepbewegingen waarbij een zweefvliegtuig achter een motorvliegtuig omhoog wordt gesleept.
- Bewegingen ten gevolge van zelfstarts van zweefvliegtuigen met een inklapbare motor. De landingen gebeuren zwevend, en dus zonder motor. Ze zijn echter wel meegenomen in de geluidsberekeningen.
- Hoewel bovengenoemde vliegtuigen waarschijnlijk in een geluidscategorie zullen vallen van 003 of stiller, worden ze in de geluidsberekeningen voor de handhavingspunten allemaal ondergebacht in geluidscategorie
- 03 zodat de geluidsbelasting niet zal worden onderschat.

De aantallen vliegtuig- en helikopterbewegingen per segment zijn in tabel 10 en tabel 11 weergegeven.

Tabel 22 tot en met tabel 24 van Bijlage B geven het aantal bewegingen van zowel de startvariant als de trendvariant weer. En in tabel 25 en tabel 26 is de verdeling over de geluidscategorieën per vliegtuig- en helikoptertype opgenomen. Ook is een verdeling gemaakt van de vliegtuig- en helikopterbewegingen per dagdeel in tabel 27 en tabel 28.

Tabel 10 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per segment voor de referentie, de startvariant en de trendvariant.

| Type verkeer | Segment | Referentie | Startvariant | Trendvariant |
|---|---|---|---|---|
| EOL | IFR | 0 | 24 | 96 |
| | VFR | 0 | 36 | 144 |
| **Totaal EOL** | | **0** | **60** | **240** |
| BA | IFR | 0 | 600 | 1.800 |
| GA | IFR | 2.500 | 10.000 | 18.000 |
| MRO BA | IFR | 0 | 0 | 200 |
| Helikopter | VFR | 0 | 40 | 100 |
| **Totaal verkeer** | | **2.500** | **10.700** | **20.340** |

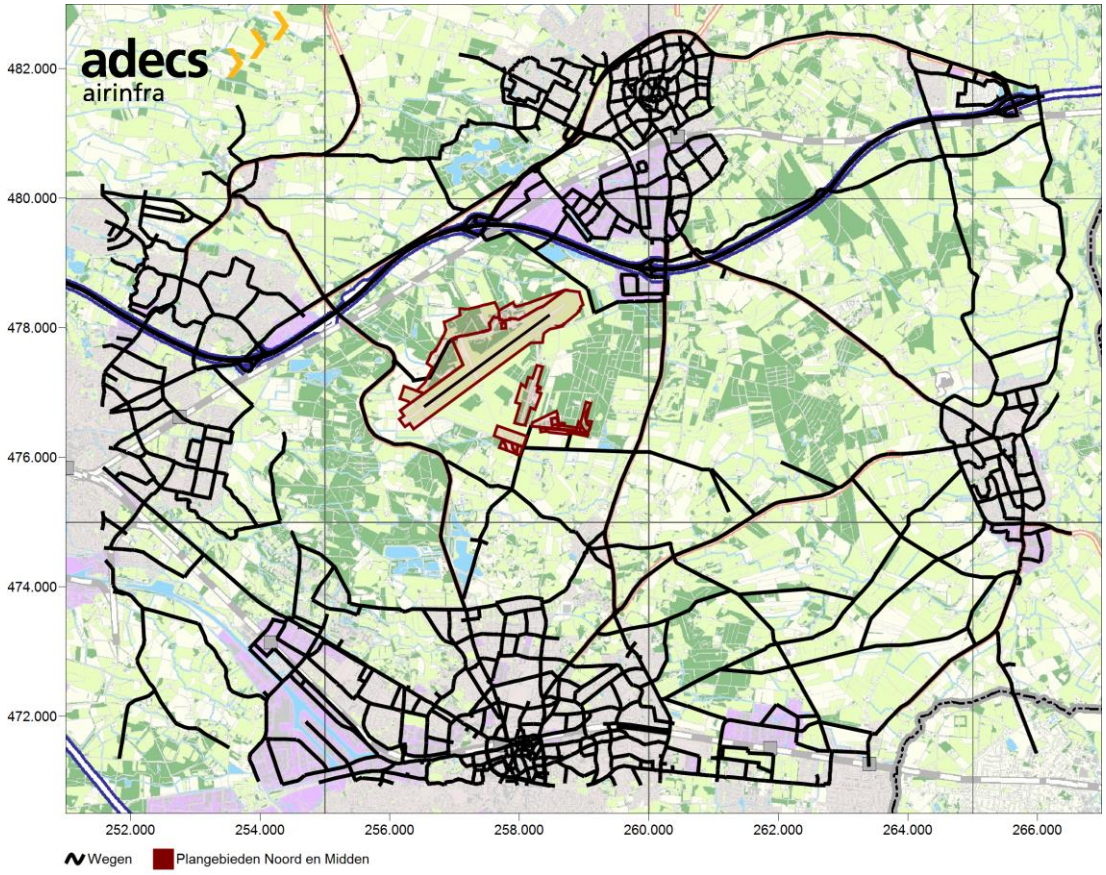
De indeling van de vliegtuig- en helikoptertypen in een geluidscategorie is gedaan volgens de Appendices versie 13.3 (ref. 14).

Tabel 11 Aantal vliegtuigbewegingen ten gevolge van de zweefvliegactiviteiten (onderdeel van segment GA).

| Type vliegtuig | Segment | Geluidscategorie | Aantal bewegingen |
|---|---|---|---|
| Sleepvliegtuig | VFR | 003 | 150 |
| Zelfstarter | VFR | 003 | 50 |
| Motorzweefvliegtuig | VFR | 003 | 200 |
| **Totaal** | | | **400** |

### 5.2.5 Wegverkeer

In het gehanteerde wegennet in het studiegebied zijn de ontsluitingsweg (N737) naar het plangebied Noord en de toegangsweg (Oude Deventerweg-werkpark Oostkamp) naar het plangebied Midden opgenomen.
In figuur 10 is het gehele wegennet binnen het studiegebied gepresenteerd. In Bijlage D is weergegeven welke wegen zijn meegenomen in de berekeningen. De wegverkeersintensiteiten zijn bepaald in het deelonderzoek wegverkeer (ref. 15) waarbij rekening is gehouden met de bijbehorende ontwikkelingen. De gegevens bevatten de intensiteiten voor licht verkeer en voor middel/zwaar verkeer. Het middel/zwaar verkeer is opgesplitst in middel verkeer en zwaar verkeer. Tevens is er een verdeling gemaakt per weekdag waarbij de etmaalverdeling is toegepast. Deze is gebaseerd op de verkeersgegevens van de gemeente Enschede, voor verdere details wordt er verwezen naar het deelonderzoek Verkeer (ref. 15). Voor de rijksweg A1 ten noorden van het gebied is in de berekeningen gebruik gemaakt van het wegennet en de verkeersintensiteit afkomstig vanuit het geluidsregister, GPP, opgesteld door Rijkswaterstaat.




Figuur 10 Wegen in het studiegebied.

### 5.2.6 Spoorwegverkeer

Voor het spoorwegverkeer is voor de huidige situatie, de referentiesituatie, de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief dezelfde bijdrage meegenomen. De plannen binnen het plangebied hebben geen effect op de spoorwegverkeersintensiteiten. Verder is onbekend wat de intensiteiten in 2026 zullen zijn en daarom is uitgegaan van de methode die gebruikt wordt ter bepaling van de GPP (zie ook paragraaf 4.3).

De intensiteiten op de spoortrajecten komen uit ASWIN 2011. De jaren 2006, 2007 en 2008 zijn doorgerekend. Hiervan is het gemiddelde bepaald en dat is opgehoogd met 1,5 dB. Deze geluidsbelasting is uiteindelijk meegenomen in de totale geluidscumulatie.

Opgemerkt wordt dat voor het traject ten oosten van Oldenzaal geen gegevens beschikbaar zijn in Aswin voor het jaar 2008, daarom is voor dit traject tweemaal de gegevens voor het jaar 2007 meegenomen.

Voor een uitgebreide specificatie van de invoergegevens wordt verwezen naar Bijlage D.

### 5.2.7 Industrie

**Varianten**

Zoals beschreven in hoofdstuk 1 worden in het MER 5 varianten in beeld gebracht:

- Huidige situatie (2015)
- Referentiesituatie
- Startvariant
- Trendvariant
- Voorkeursalternatief

Bij deze situaties horen verschillende inrichtingen van het bedrijventerrein en het luchthavengebied in het plangebied Noord. Voor het plangebied Midden is al een voorkeursalternatief gedefinieerd dat in zowel de startvariant, de trendvariant en het voorkeursalternatief is meegenomen in de berekeningen van het industriegeluid.

Bij de specificatie van de gewenste bedrijvigheid wordt gebruik gemaakt van de categorie-indelingen van bedrijven conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (ref. 16). In deze categorisering worden de bedrijven op grond van hun milieubelasting ingedeeld in categorieën waarvan de impact op de omgeving toeneemt met een toenemende categorie. Details zijn opgenomen in Bijlage G.

De specificatie van de bedrijvigheid in de autonome situatie, in de campusinrichting en in de hoogwaardig verdichte situatie komen voort uit de NRD (ref. 17). De indeling in het plangebied Midden is gedefinieerd in de Nota van uitgangspunten Middengebied Luchthaven (ref. 18).

Aangenomen is dat de geluidsproductie per vierkante meter niet afhankelijk is van de dichtheid van de bebouwing, met uitzondering van het voorkeursalternatief. In de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, de campusinrichting en de hoogwaardig verdichte inrichting zijn de bestaande bedrijvigheid en bekende ontwikkelingen in de modellering opgenomen. De beoogde oppervlakten aan industrieële bedrijvigheid zijn vervolgens aan de buitenranden van de plangebieden geplaatst voor een worstcaseberekening van de te verwachten geluidsbelastingen. In verband met de beoogde organische ontwikkeling kan niet op voorhand worden aangegeven waar welke activiteiten exact zullen worden ontwikkeld.

Voor de berekeningen zijn worstcaseaannames gedaan teneinde de verwachte geluidsbelastingen niet te onderschatten. De aannames betreffen:

- de omgeving is als vlak aangenomen zonder afschermende bestaande (of op te richten) bebouwing. Bebouwing zal afschermend werken naar de omgeving.
- de ondergrond van de bedrijventerreinen is hard aangenomen.
- de bedrijvigheid is zoveel mogelijk aan de randen van het plangebied geplaatst.

**Plangebied Noord**

Voor industriegeluid zijn er 5 situaties doorgerekend voor het plangebied Noord die horen bij de verschillende varianten:

- huidige situatie (2015)
- autonome ontwikkeling (referentiesituatie)

- campusinrichting (minimale invulling)
- hoogwaardig verdichte inrichting (maximale invulling)
- voorkeursalternatief

Voor de huidige situatie is de bestaande bedrijvigheid geïnventariseerd.

In de autonome situatie verplaatst en verdicht de Twente Safety Campus zijn activiteiten van de huidige locaties in het gehele gebied ten noorden van het luchthavengebied naar een driehoekig gebied aan de noordwestzijde van het luchthavengebied.

Bij de minimale invulling hoort de minder verdichte campusinrichting, terwijl bij de maximale invulling de hoogwaardig verdichte inrichting hoort.

Het belangrijkste verschil tussen de bedrijvigheid in de campusinrichting en de hoogwaardig verdichte inrichting is dat bij de campusinrichting geen zogenaamd MRO (Maintenance Repair and Overhaul) aan vliegtuigen en vliegtuigmotoren is opgenomen, terwijl dat in de hoogwaardig verdichte inrichting wel is opgenomen. Dat geeft een groot verschil in de milieucategorie die daarmee aan de luchthavengebonden bedrijvigheid in de centrale driehoek van het luchthavengebied moet worden toegekend. MRO met proefdraaien met straalmotoren of -turbines met een stuwkracht van 9 kN of meer, is een inrichting die in belangrijke mate geluidshinder kan veroorzaken, en is een inrichting zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Deze MRO-activiteit behoort in de milieucategorie 5.3. Daarmee is deze bedrijvigheid een activiteit die zonering van het bedrijventerrein noodzakelijk maakt.

***Voorkeursalternatief, campusplusinrichting***

Bij het voorkeursalternatief hoort de campusplusinrichting, welke is gebaseerd op de campusinrichting gecombineerd met een proefdraaimogelijkheid op een specifieke locatie in het gebied van de luchthavengebonden bedrijvigheid, zie paragraaf 5.2.7 en Bijlage E.

Voor het voorkeursalternatief zijn ten behoeve van het bestemmingsplan alle daarin opgenomen deelgebieden en maximale uitgiftepercentages in de berekeningen meegenomen. De maximaal toegestane industriecategorieën in het voorkeursalternatief zijn gebaseerd op die in de campusinrichting. De geluidsproductie van de luchthavengebonden activiteiten zijn daarbij gebaseerd op categorie 4.1 behorende bij MRO zonder proefdraaien, aangezien deze al separaat in rekening wordt gebracht.
Op de plaats waar de proefdraaiplaats komt zijn hoogtevlakken van toepassing die de hoogte van objecten ter plaatse beperken. De toestellen zijn circa 5 meter hoog en dienen zich ter plaatse daarom op circa 200 meter van de as van de start- en landingsbaan te bevinden zodat aan de eisen van de hoogtevlakken wordt voldaan.
Binnen de zone Noord is er ten opzichte van de campusinrichting sprake van enkele verschuivingen in de beschikbare oppervlakten voor milieucategorie 4.1 en 4.2 die vooral veroorzaakt worden door de alternatieve definitie van de deelgebieden die langs de start- en landingsbaan zijn gelegen en door verschuivingen in de ligging van de deelgebieden met deze categorieën. Voor milieucategorie 3.1 en 5.1 is een vrijwel identiek oppervlak beschikbaar in vergelijking met de campusinrichting.

Bij de berekeningen voor de campusplusinrichting met proefdraaien wordt een scherm geplaatst ter reductie van de geluidsbelasting aan de noordoostzijde van de proefdraaiplaats, teneinde de geluidsbelasting op de woningen aan de noordzijde van het luchthavengebied onder de voorkeurswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ te brengen.

Middels een aantal berekeningen is geverifieerd, dat indien het toestel op 200 meter van de as van de baan binnen de driehoek luchthavengebonden bedrijvigheid van west naar oost wordt verplaatst, dat het middels een scherm mogelijk is om voor de woningen rond het plangebied de geluidsbelasting onder de toetswaarden van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ te houden. Dat lukt voor de posities van uiterst west tot circa halverwege de afstand naar de oostelijke punt van de driehoek met luchthavengebonden bedrijvigheid categorie 4.1. Voor één van de posities is dit uitgewerkt en in deze rapportage opgenomen.

Het proefdraaien gebeurt uitsluitend overdag en op werkdagen. Gedurende de avond en de nacht is het niet toegestaan. Een proefdraaisessie duurt circa 30 minuten waarvan 5 minuten op vol vermogen met een maximale geluidproductie. Gedurende een representatieve dag zullen naar verwachting 2 sessies plaatvinden, hetgeen overeenkomt met 10 minuten proefdraaien met vol vermogen (zie Bijlage I).

**Plangebied Midden**

Voor de toekomstige zone midden (De Strip, Oostkamp en parkeerterrein Deventerpoort) en het bedrijvengebied Deventerpoort in het plangebied Midden ligt het voorkeursalternatief al vast in de Nota van uitgangspunten Middengebied (ref. 18). De in de nota gedefinieerde uitgangspunten voor dit voorkeursalternatief zijn toegepast op de berekening van de geluidsbelasting als gevolg van industrie in dit gebied.
In het voorkeursalternatief is voor het bestemmingsplan een aanvulling aangebracht op de Nota van uitgangspunten Middengebied. Aanvullend op de campusinrichting is er een extra deelgebied aan het plangebied Midden toegevoegd. Dit gebied is in aanvulling op de gebieden opgenomen in het plangebied Midden door dezelfde eigenaar verworven en wordt ook in de zone midden opgenomen. In dit gebied zijn uitsluitend activiteiten van milieucategorie 2, zoals opslagloodsen, toegestaan. Dit deelgebied bevindt zich aan de noordoostelijke punt van Oostkamp.

De toegestane milieucategorieën op De Strip en Oostkamp zijn bepaald door het gebied inwaarts te zoneren, dat wil zeggen dat wettelijke afstanden worden aangehouden ten opzichte van gevoelige objecten in de omgeving, zoals woningen. De zwaarste milieucategorieën komen in die systematiek het verst van de woningen af te liggen. Daarnaast was voor Hangar 11 op het terrein een hogere geluidsbelasting dan milieucategorie 4.2 voorzien (gedurende de avond).

Om tegemoet te komen aan de grote bezwaren vanuit de omgeving wordt voor De Strip en Oostkamp, afhankelijk van de afstand tot de woningen, tot en met milieucategorie 4.2 of daarmee vergelijkbaar toegestaan. Met vergelijkbaar wordt bedoeld dat activiteiten uit een zwaardere categorie zijn toegestaan, mits de belasting terug te brengen is tot het niveau dat hoort bij 4.2 (bijvoorbeeld karten met elektrische wagens).

Voor Deventerpoort geldt hetzelfde uitgangspunt (inwaartse zonering tot een maximum van milieucategorie 4.2). Het parkeerterrein naast Deventerpoort is iets anders van vorm en ligging dan in de campusinrichting.

Voor het voorkeursalternatief zijn ten behoeve van het bestemmingsplan alle daarin opgenomen deelgebieden en maximale uitgiftepercentages in de plangebiedendefinities en berekeningen meegenomen. De maximaal toegestane industriecategorieën en uitgiftepercentages binnen de deelgebieden zijn mede gebaseerd op die in de campusinrichting. De resulterende inrichtingen van de industriegebieden voor de verschillende varianten zijn in detail gespecificeerd en gevisualiseerd in de figuren van Bijlage G.

**Overige industriegebieden**

De ligging en milieucategorieën van industriegebieden buiten het plangebied zijn verkregen via de website van de provincie Overijssel (ref. 19). Een gedetailleerd overzicht van de invoergegevens is opgenomen in Bijlage G.

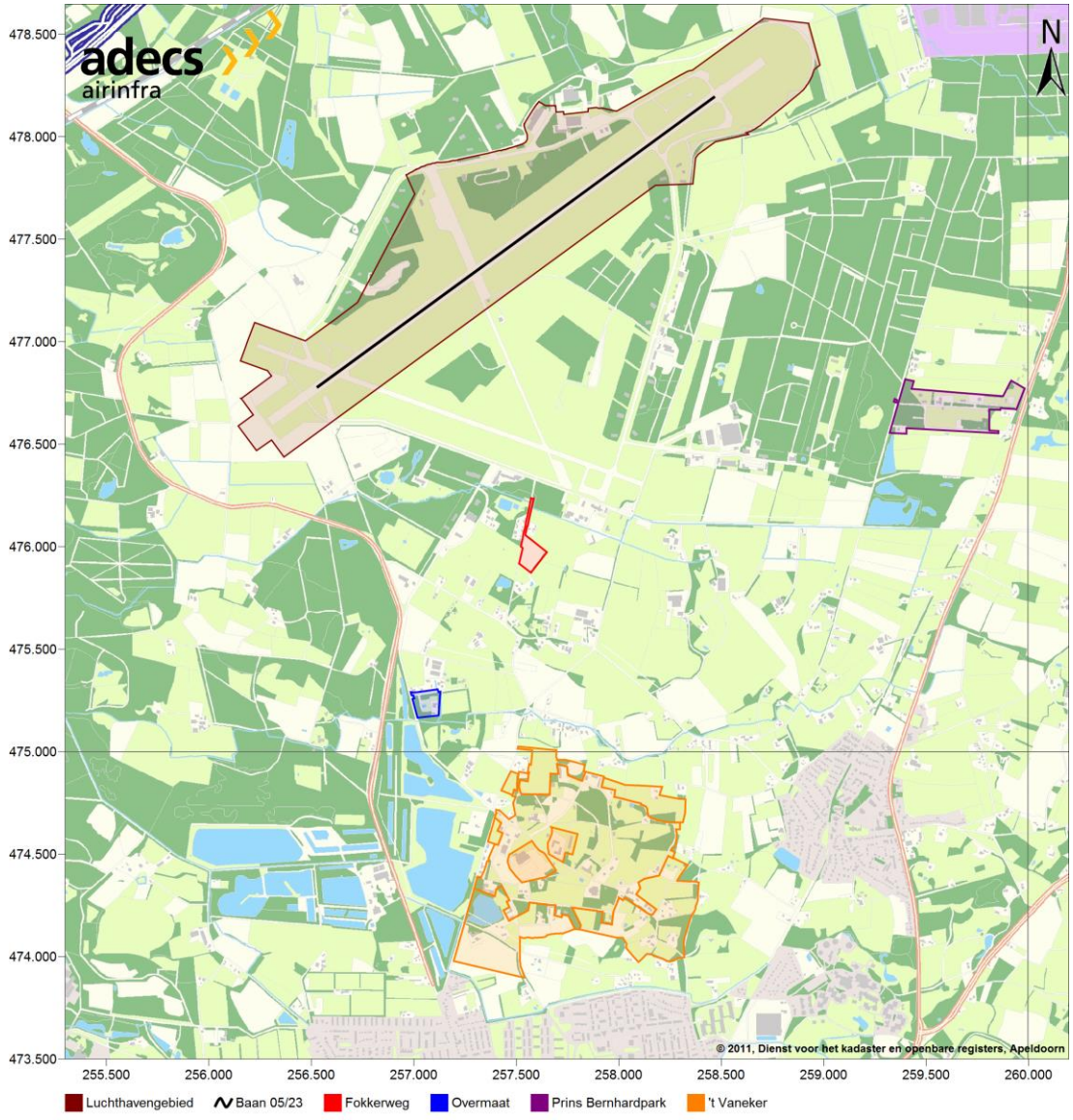
## 5.3 Overig

*Woningbestand*

Voor de tellingen van de aantallen woningen en geluidsgevoelige objecten binnen de geluidscontouren is een invoerbestand gebruikt met hierin de verblijfsobjecten zoals geregistreerd bij de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). De verblijfsobjecten met woonfunctie zijn geteld als woning. De verblijfsobjecten met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie zijn geteld als geluidsgevoelig gebouw, conform de definitie in het Besluit burgerluchthavens (ref. 3).
Het bestand van de BAG, geüpdatet in april 2015, bevat geen aantallen bewoners. Hiervoor zijn de woningen gekoppeld aan de bevolkingsdichtheid uit gegevens van het CBS (ref. 20). De CBS-gegevens bevatten aantallen bewoners per cel (gebiedje) van 100 x 100 meter. Per cel wordt het aantal bewoners evenredig toebedeeld aan het aantal woningen binnen die cel. Op deze manier is per locatie (woning) het aantal bewoners bepaald, waarmee onder andere het aantal ernstig gehinderden bepaald is op basis van de geluidsresultaten en hinderrelaties.

In dit rapport wordt met bovenstaand beschreven bestand het "bestaand aantal woningen" binnen bepaalde geluidscontouren in kaart gebracht. Met "bestaande woningen" worden dus woningen bedoeld die nu al bestaan. Om een meer realistisch beeld van de situatie in 2026 te krijgen, worden er ook vier nieuwbouwprojecten meegenomen in de autonome ontwikkelingen zoals genoemd in paragraaf 2.1.2. Omdat deze projecten nog niet zijn gerealiseerd, zijn de toekomstige woningen niet opgenomen in de BAG.
Wanneer het plangebied van een nieuwbouwproject binnen een bepaalde geluidscontour valt, dan worden er naar rato van overlap van een contour met een nieuwbouwproject toekomstige woningen in de woningtellingen meegenomen. Wanneer bijvoorbeeld een project met 20 woningen voor 25% binnen een bepaalde contour ligt, dan wordt dit geteld als 5 woningen binnen deze contour.
Figuur 11 geeft de ligging van de nieuwbouwprojecten ten opzichte van het luchthavengebied weer.

Conform het huidige bestemmingsplan mogen woningen van meer dan 1.000 $m^3$ in het buitengebied gesplitst worden in twee woningen op basis van artikel 38 3.1 lid B van dit plan. Het is onbekend in welke mate hiervan gebruik is gemaakt of nog zal worden gemaakt. In de tellingen en de berekeningen is hier geen rekening mee gehouden.

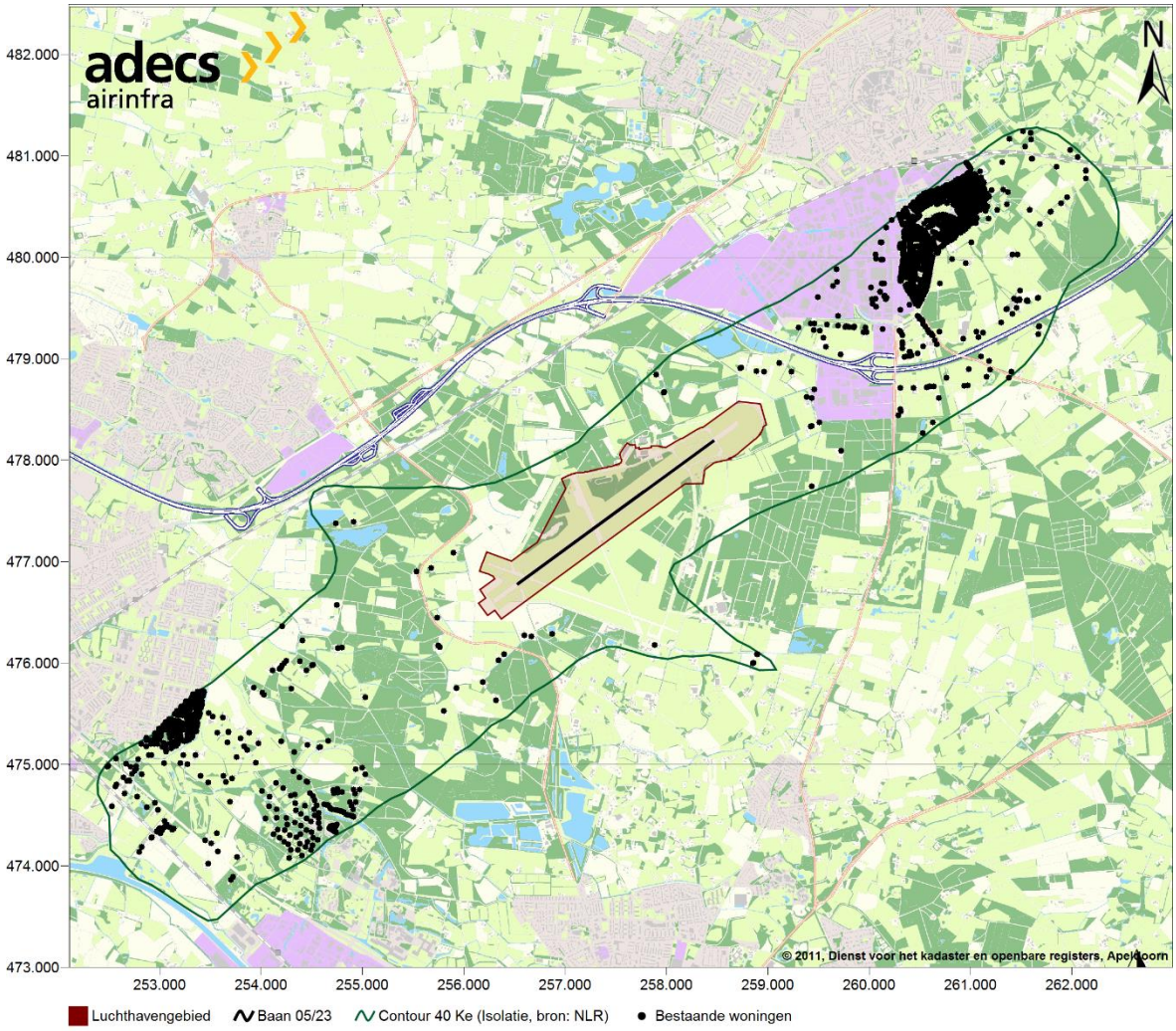



Figuur 11 Locatie van de nieuwbouwprojecten uit de autonome ontwikkelingen.

*Isolatie van woningen*

Rondom het luchthavengebied is in het verleden een isolatieprogramma uitgevoerd waarbij woningen binnen de 40 Ke-contour van de militaire luchtmachtbasis geluidsgeïsoleerd zijn. In figuur 12 is de betreffende 40 Ke-contour gegeven met daarin de geïsoleerde woningen.

Indien een woning geïsoleerd is, zullen de bewoners minder snel gehinderd (overdag) of slaapverstoord (in de nacht) zijn.




Figuur 12 40 Ke-isolatiecontour met geïsoleerde woningen.

*Detailniveau*

In dit MER is de geluidsbelasting in een bepaald gebied beschouwd. Er is niet gekeken naar de exacte geluidsbelasting op gevels van woningen ten gevolge van wegverkeer, luchtvaart of spoorwegverkeer. Omdat het hier gaat om een algemeen beeld en de verschillen tussen de referentiesituatie, de startvariant en de trendvariant, is er geen rekening gehouden met zaken als geluidsschermen, afscherming of de hoogte van het maaiveld. Er is voor het hele gebied uitgegaan van een maximale bodemdemping. De resultaten uit dit onderzoek zijn dus niet geschikt voor het bepalen van geluidsbelastingen op woningniveau.

Voor de industriegeluidsberekeningen zijn wel gedetailleerdere resultaten op woningniveau noodzakelijk. Aanvullend op de bepaling van de woninglocaties uit het BAG voor de luchtvaarteffectberekeningen is uit dit woningbestand een tweede woningbestand aangemaakt dat minimaal alle woningen bevat die binnen de maximale 50 dB(A) $L_{etmaal}$-contour vallen. Tevens is ervoor gezorgd dat in alle richtingen indien nodig extra woningen zijn meegenomen die voor die richting in de eerste lijn zijn gelegen.

Dit bestand is door de gemeente Enschede geverifieerd op juistheid. Op basis van de exacte locatie van de woningen in het BAG zijn de toetspunten op de gevels van deze woningen geplaatst op een hoogte van 1,5 en/of 5 meter afhankelijk van de te berekenen geluidsbelasting. De toetspunten zijn aan de planzijde van de woningen gepositioneerd.

# 6 Resultaten

Dit hoofdstuk geeft de resultaten van de berekeningen van de geluidsbelasting. Verder zijn de resultaten van de geluidscumulaties weergegeven. Bijlage A bevat een overzicht van alle berekeningsnummers.

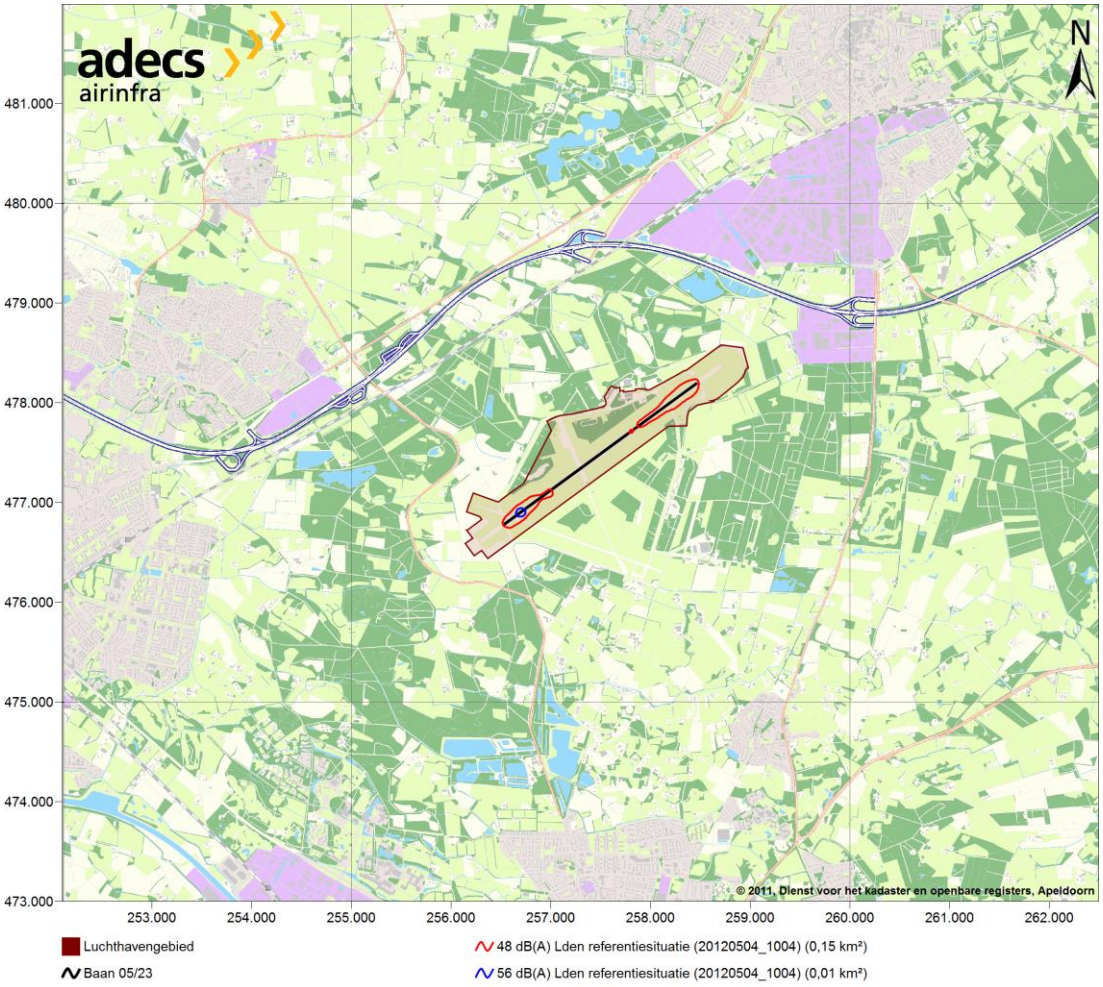
## 6.1 Luchtvaart

### 6.1.1 $L_{den}$-berekeningen

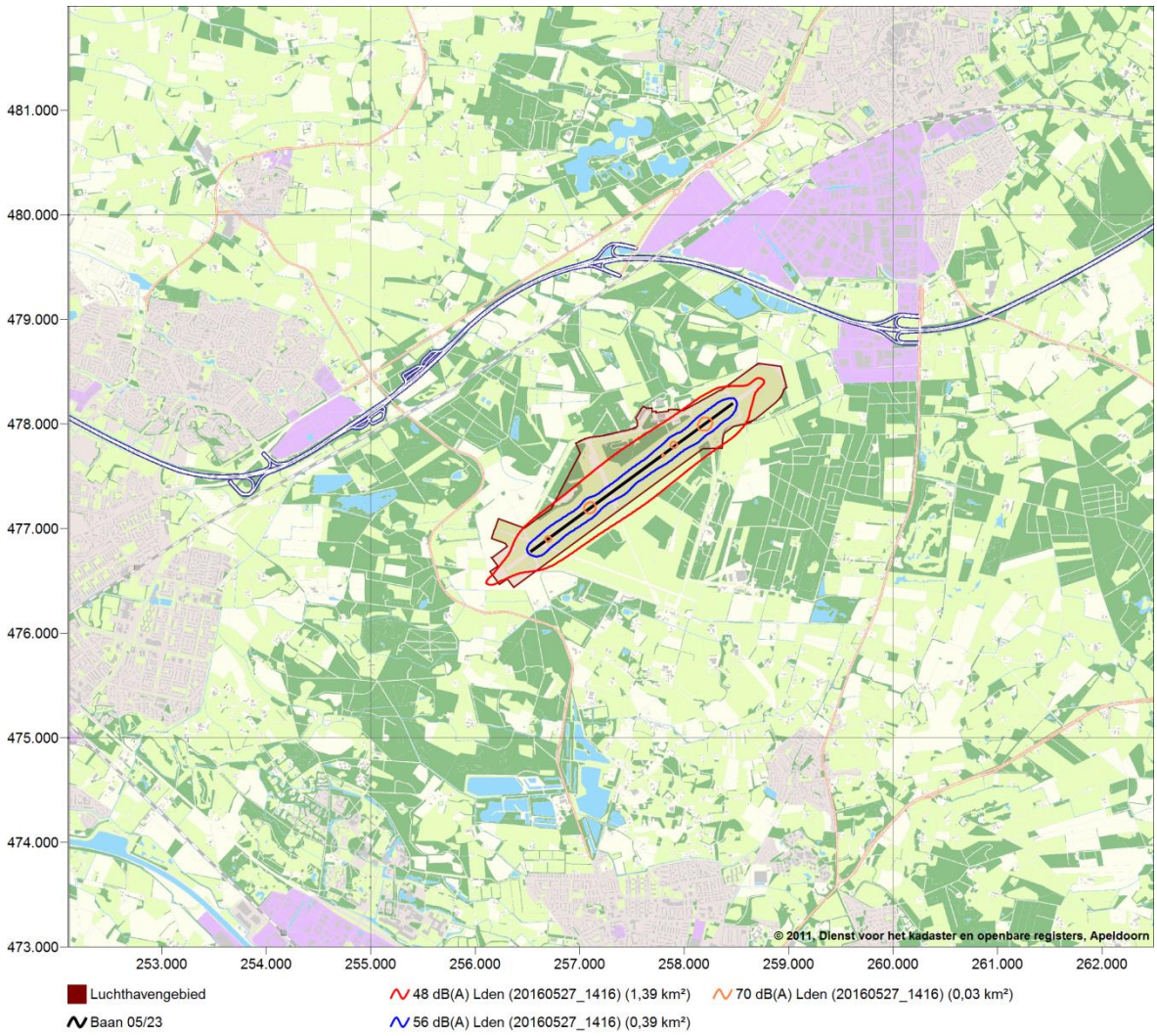
In figuur 13 tot en met figuur 15 zijn voor de referentiesituatie en beide varianten de 48 dB(A), de 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren weergegeven. In de referentiesituatie blijft het geluidsniveau overal onder de 70 dB(A) $L_{den}$ waardoor hiervan geen geluidscontour is. De geluidscontouren concentreren zich op de start- en landingsbaan en blijven binnen de grenzen van het luchthavengebied.
Uit de figuren blijkt dat de 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren van zowel de startvariant als van de trendvariant binnen het luchthavengebied zijn gelegen. De 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant valt bijna geheel binnen het luchthavengebied terwijl deze contour bij de trendvariant zich buiten het luchthavengebied uitstrekt.
Vergeleken met de referentiesituatie hebben de geluidscontouren van de startvariant en de trendvariant een grotere oppervlakte omdat ze meer vliegtuig- en helikopterbewegingen bevatten en omdat er groot verkeer aan de verkeerssamenstelling is toegevoegd. In tabel 12 zijn het aantal woningen, het aantal bewoners en het aantal geluidsgevoelige objecten weergegeven binnen eerder genoemde geluidscontouren. Ook het aantal ernstig gehinderden is weergegeven zoals verwacht op basis van de dosis-effectrelatie (zie paragraaf 4.6). Zowel de geluidscontouren van de referentiesituatie als van de startvariant bevatten geen woningen of geluidsgevoelige objecten. Bij de trendvariant is er een beperkt aantal woningen gelegen binnen de 48 $L_{den}$-contour en geen geluidsgevoelige objecten. In figuur 16 zijn de locaties van de woningen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de trendvariant zichtbaar. Deze woningen liggen allemaal in de gemeente Enschede.

Aangezien de plangebieden van de nieuwbouwprojecten niet binnen de berekende 48 dB(A), de 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren vallen, bevatten de woningtellingen alleen bestaande woningen en geen geprojecteerde woningen.

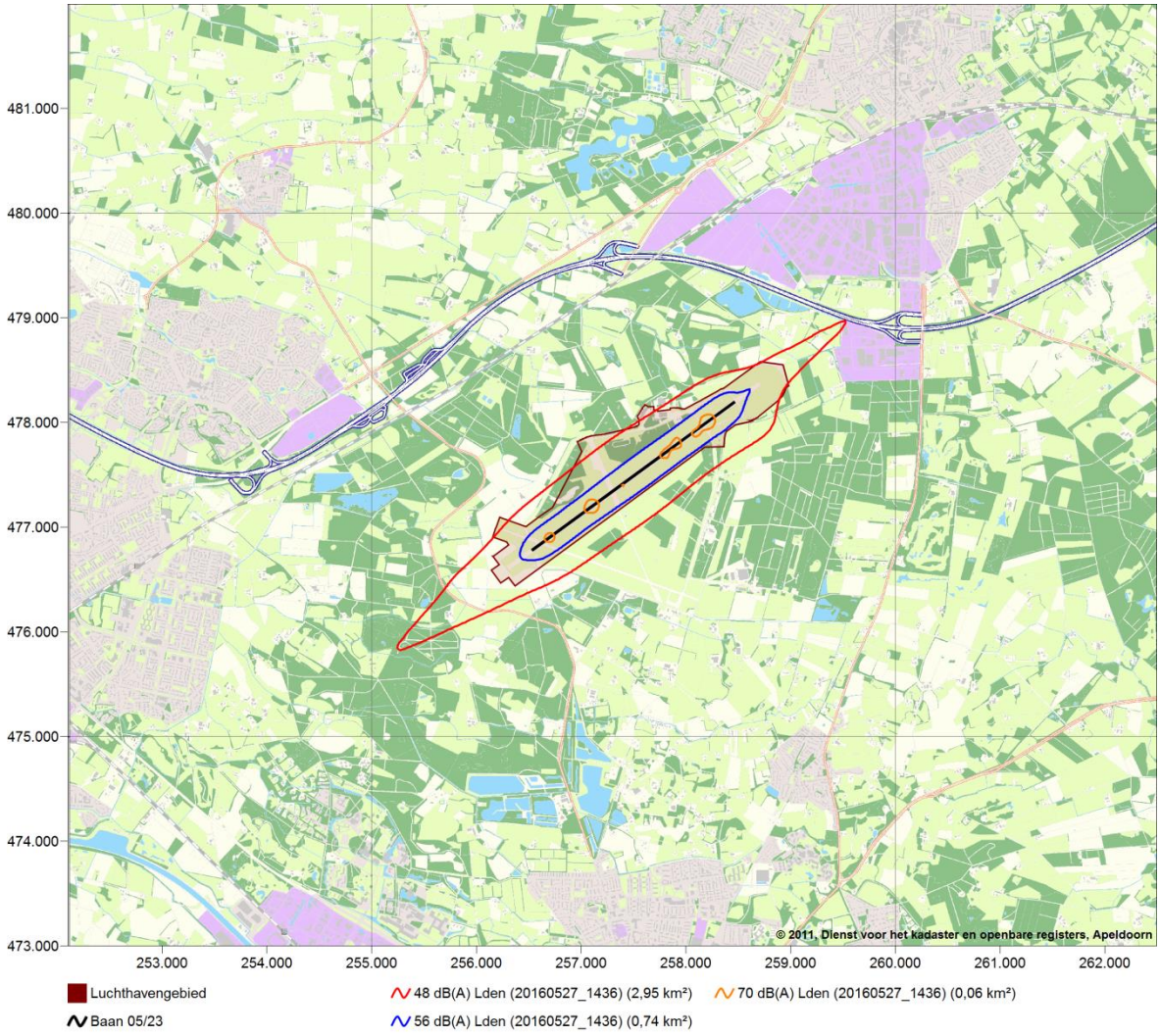
De te verwachten geluidsbelasting buiten de 48 dB(A) $L_{den}$-contour wordt beschreven aan de hand van het berekende $LA_{max}$-geluidsniveau in paragraaf 6.1.3. Op deze manier is kwalitatief weergegeven welke 'hinder' mensen verder weg van een luchthaven kunnen ervaren.




Figuur 13 Luchtvaartgeluid 2011 (referentiesituatie).




Figuur 14 Luchtvaartgeluid startvariant.

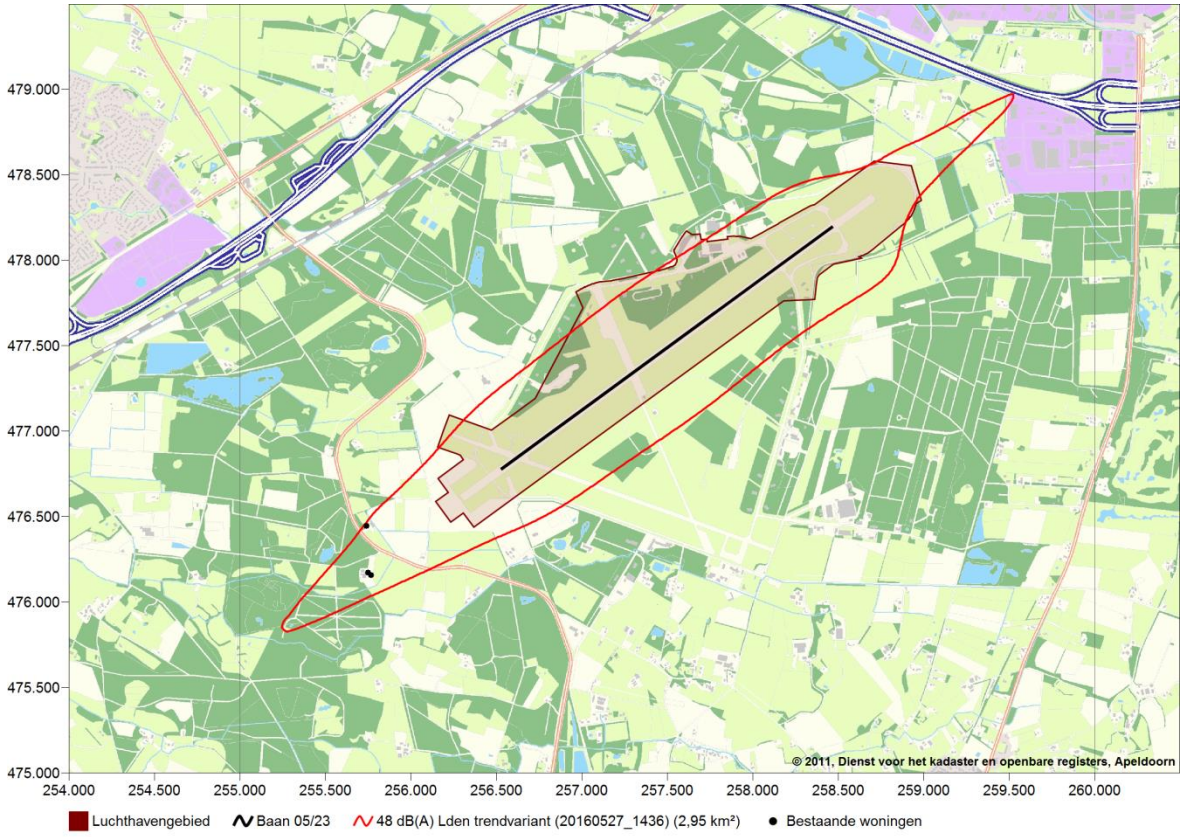



Figuur 15 Luchtvaartgeluid trendvariant.

Tabel 12 Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden binnen de $L_{den}$-contouren.

| **Tellingen binnen contouren (cumulatief)** | **40 dB(A) $L_{den}$** | **48 dB(A) $L_{den}$** | **56 dB(A) $L_{den}$** | **70 dB(A) $L_{den}$** |
|---|---|---|---|---|
| **Referentiesituatie** | | | | |
| Oppervlakte [km$^2$] | - | 0,15 | 0,01 | 0 |
| Bestaande woningen | - | 0 | 0 | 0 |
| Bewoners | - | 0 | 0 | 0 |
| Ernstig gehinderden | - | 0 | 0 | 0 |
| Geluidsgevoelige objecten | - | 0 | 0 | 0 |
| **Startvariant** | | | | |
| Oppervlakte [km$^2$] | 5,90 | 1,39 | 0,39 | 0,03 |
| Bestaande woningen | 25 (25)[11] | 0 | 0 | 0 |
| Bewoners | 88 | 0 | 0 | 0 |
| Ernstig gehinderden | 7 | 0 | 0 | 0 |
| Geluidsgevoelige objecten | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Trendvariant** | | | | |
| Oppervlakte [km$^2$] | 12,94 | 2,95 | 0,74 | 0,06 |
| Bestaande woningen | 350 (348)[12] | 3 | 0 | 0 |
| Bewoners | 799 | 15 | 0 | 0 |
| Ernstig gehinderden | 65 | 3 | 0 | 0 |
| Geluidsgevoelige objecten | 1 | 0 | 0 | 0 |

[11] Het aantal tussen haakjes is het aantal geïsoleerde woningen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant.
[12] Het aantal tussen haakjes is het aantal geïsoleerde woningen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de trendvariant.




Figuur 16 Bestaande woningen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$-contour, trendvariant.

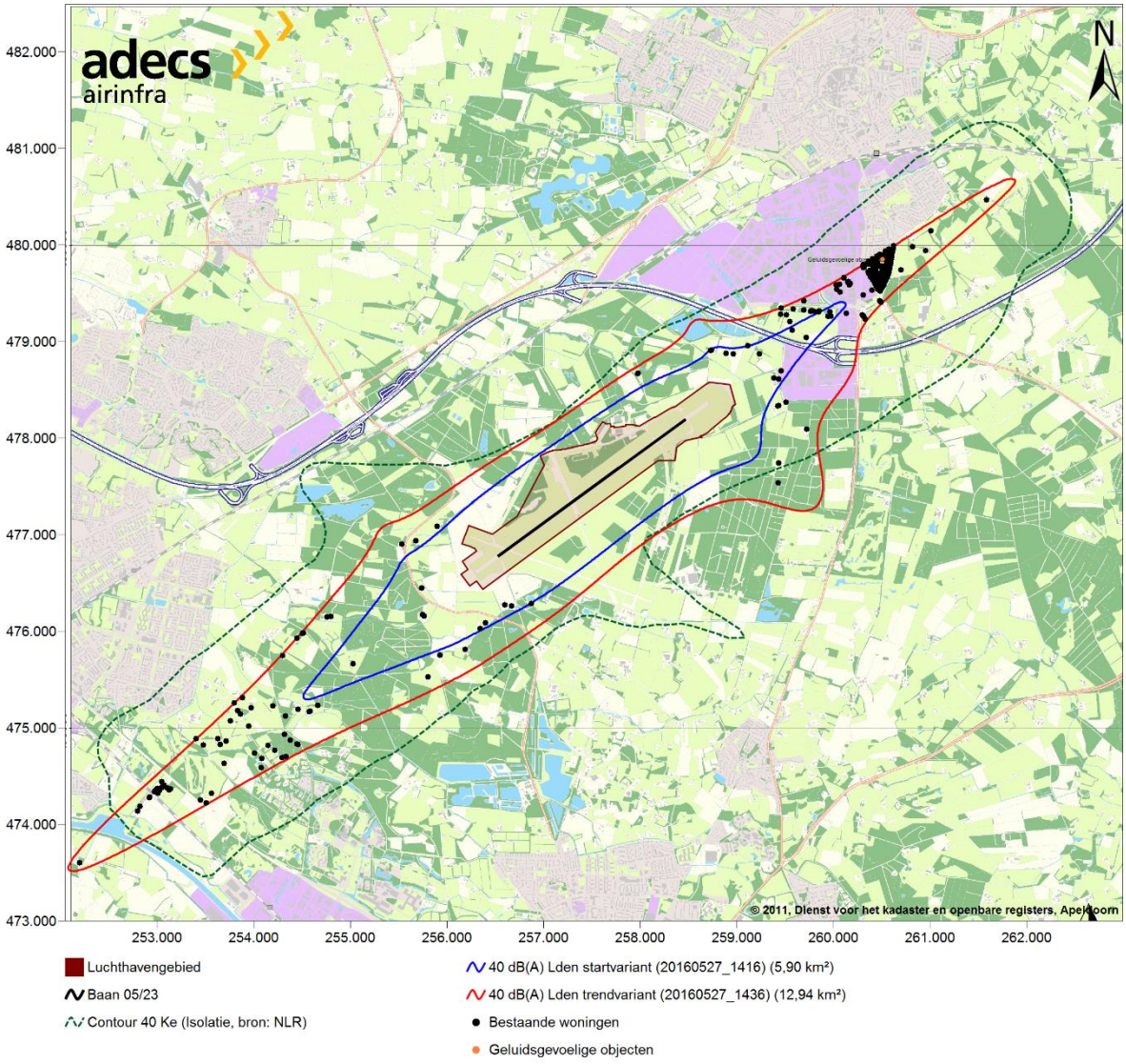
Naast de geluidscontouren die relevant zijn vanwege de Wet luchtvaart zijn ook de 40 dB(A) $L_{den}$-contouren bepaald, zoals aangegeven in de NRD van de start- en de trendvariant met het bijbehorende aantal woningen, geluidsgevoelige objecten, bewoners en ernstig gehinderden via de dosis-effect relatie, zie tabel 12. De locaties van de woningen en de geluidsgevoelige objecten binnen deze contouren zijn weergegeven in figuur 17 en in tabel 13 is het aantal woningen en geluidsgevoelige objecten dat binnen de contouren valt per gemeente weergegeven.
De plangebieden van de nieuwbouwprojecten die onder de autonome ontwikkelingen vallen, liggen niet binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contouren van de startvariant en de trendvariant zodat het aantal woningen alleen bestaat uit bestaande woningen.

De 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant valt geheel binnen de 40 Ke-contour en bij de trendvariant is dit circa 95% van de totale geluidscontour, zie figuur 17. Vanwege het isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour genoemd in paragraaf 5.3 kan daarom worden verondersteld dat de woningen die binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contouren en hoger vallen bij de startvariant allemaal geïsoleerd zijn en dat er bij de trendvariant maar een klein aantal woningen niet geïsoleerd zou kunnen zijn. Volgens de woningtellingen gaat het om twee woningen zoals ook blijkt uit figuur 17.
Als een woning geïsoleerd is, dan zijn de bewoners overdag minder snel gehinderd.

Tabel 13 Aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden binnen $L_{den}$-contouren per gemeente.

| **Aantallen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour** | | **Woningen** | **Bewoners** | **Ernstig gehinderden** | **Geluidsgevoelige objecten** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Startvariant** | Deurningen | 9 (9) | 28 | 2 | 0 |
| | Enschede | 7 (7) | 30 | 3 | 0 |
| | Oldenzaal | 8 (8) | 30 | 2 | 0 |
| | **Totaal** | **24 (24)**[13] | **88** | **7** | **0** |
| **Trendvariant** | de Lutte | 1 (1) | 5 | 1 | 0 |
| | Deurningen | 11 (11) | 32 | 3 | 0 |
| | Enschede | 47 (46) | 87 | 9 | 0 |
| | Hengelo | 38 (37) | 120 | 8 | 0 |
| | Oldenzaal | 252 (252) | 555 | 44 | 1 |
| | **Totaal** | **349 (347)**[14] | **799** | **65** | **1** |

[13] Het aantal tussen haakjes is het aantal geïsoleerde woningen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant.
[14] Het aantal tussen haakjes is het aantal geïsoleerde woningen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de trendvariant.




Figuur 17 Bestaande woningen binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contouren, startvariant en trendvariant.

*Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.*

In eerdere onderzoeken (PlanMER 2009) zijn geluidscontouren berekend die zijn gebaseerd op een jaarlijks passagiersaantal van 1,2 miljoen dat via de luchthaven Twente reist (ref. 2). De 56 dB(A) $L_{den}$-contour die hierbij hoort heeft een totale oppervlakte van circa 8 km$^2$. Dit beperkingengebied is uitgebreid met een bufferzone rondom en vormt zo een gebied van 10,6 km$^2$ dat binnen het afwegingsgebied ligt. De provincie achtte het namelijk niet wenselijk vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid dat direct buiten de 56 dB(A) $L_{den}$-contour nieuwe geluidsgevoelige functies zouden kunnen worden ontwikkeld. Bovenstaande is uitgewerkt in de "Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o." (ref. 21) waarin de provincie Overijssel de kaders vastlegt voor de gebiedsontwikkeling rondom luchthaven Twente. Figuur 18 geeft de eerder genoemde contouren weer. Uit deze figuur blijkt dat de voor dit MER berekende geluidscontouren van 48 dB(A) $L_{den}$ en 56 dB(A) $L_{den}$ van zowel de startvariant als de trendvariant er geheel binnen vallen.

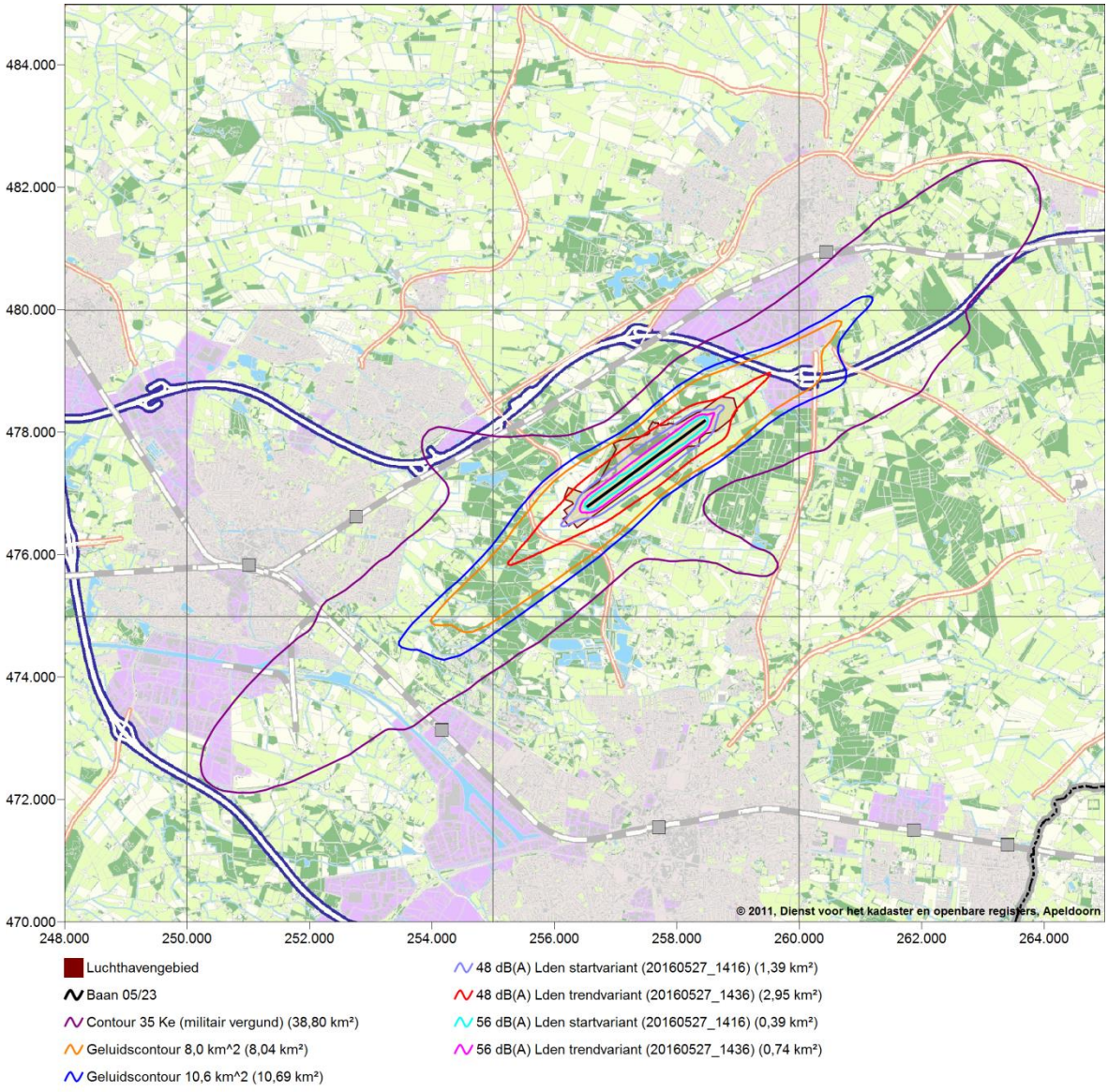
De 35 Ke-contour in figuur 18 is de vigerende geluidscontour van de voormalige militaire luchtmachtbasis waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Deze contour is destijds vergund en houdt rekening met een hoeveelheid militair verkeer. Hoewel de contour nog steeds geldig is, wordt deze dus niet meer 'vol gevlogen'. Erbinnen mogen geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gebouwd.

*Luchthavenbesluit: Maximaal Toegestane Geluidsbelasting*
De grenswaarden voor de geluidsbelasting zijn gedefinieerd in de handhavingspunten. Jaarlijks worden door een luchthaven de aantallen vliegtuig- en helikopterbewegingen met details over onder andere het vliegtuigtype, de vliegrichting en het tijdstip van de vliegtuig- en helikopterbeweging gerapporteerd. Met deze gegevens wordt vervolgens de geluidsbelasting van het gerapporteerde jaar berekend in de handhavingspunten. De uitkomst hiervan wordt getoetst aan de vastgestelde grenswaarden.

Indien één van de twee berekende varianten wordt overgenomen in het luchthavenbesluit zullen de in tabel 14 genoemde waarden in de handhavingspunten als Maximaal Toegestane Geluidsbelasting (MTG) gaan gelden, zoals gedefinieerd in het Bbl. Deze handhavingspunten liggen in het verlengde van de baan op 100 meter vanaf de betreffende baankop (HH 05/23 van baan 05/23 en HH 05Z/23Z van de zweefvliegstrip).

Tabel 14 Waarden in handhavingspunten.

| Handhavingspunt | X-coördinaat | Y-coördinaat | Geluidsbelasting $L_{den}$ [dB(A)] | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Startvariant | Trendvariant |
| HH 05 | 256.446 | 476.717 | 52,60 | 57,26 |
| HH 23 | 258.550 | 478.256 | 52,99 | 57,64 |
| HH 05Z | 257.285 | 477.219 | 37,42 | 37,42 |
| HH 23Z | 258.213 | 477.898 | 36,73 | 36,73 |

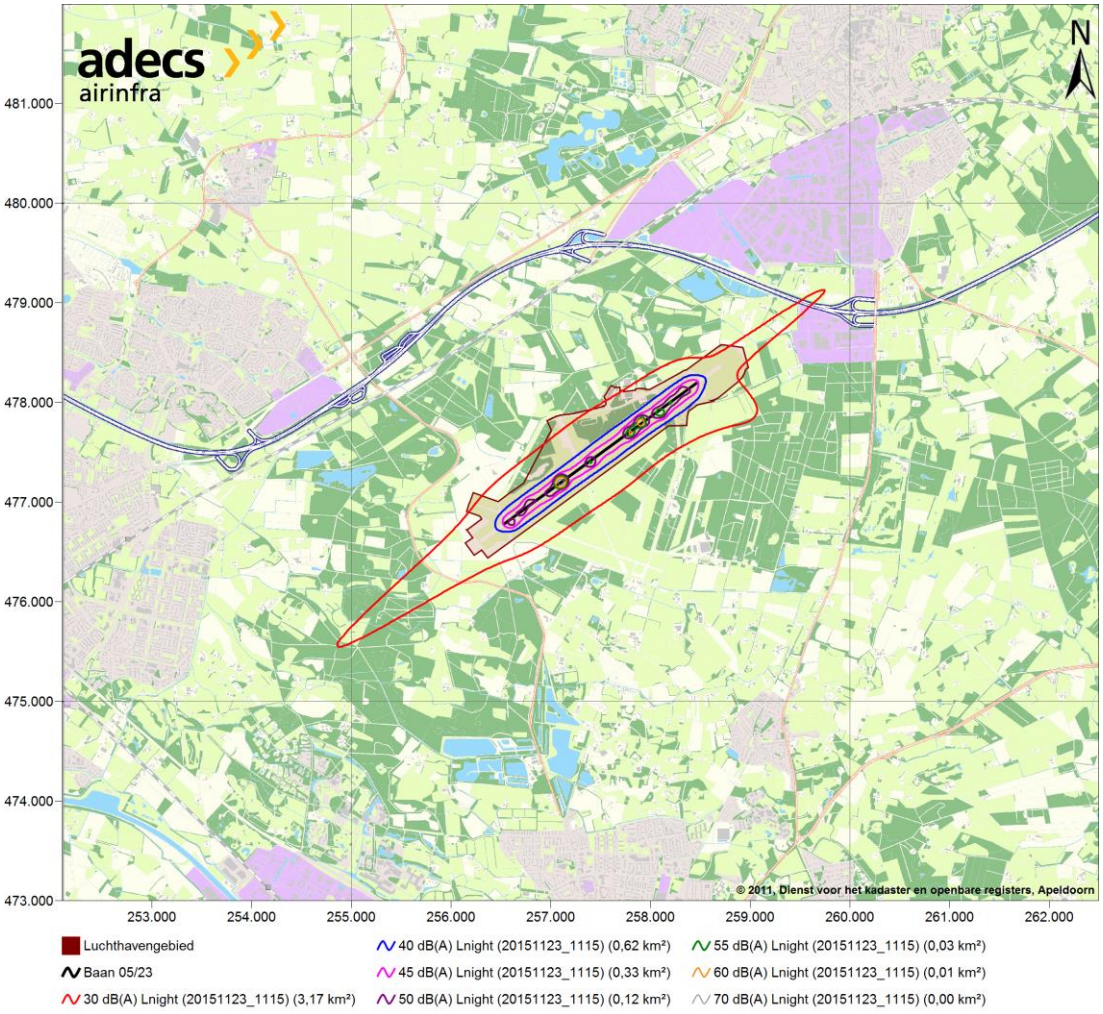



Figuur 18 Vergelijking van de geluidscontouren met de 8 km$^2$- en de 10,6 km$^2$-zone.

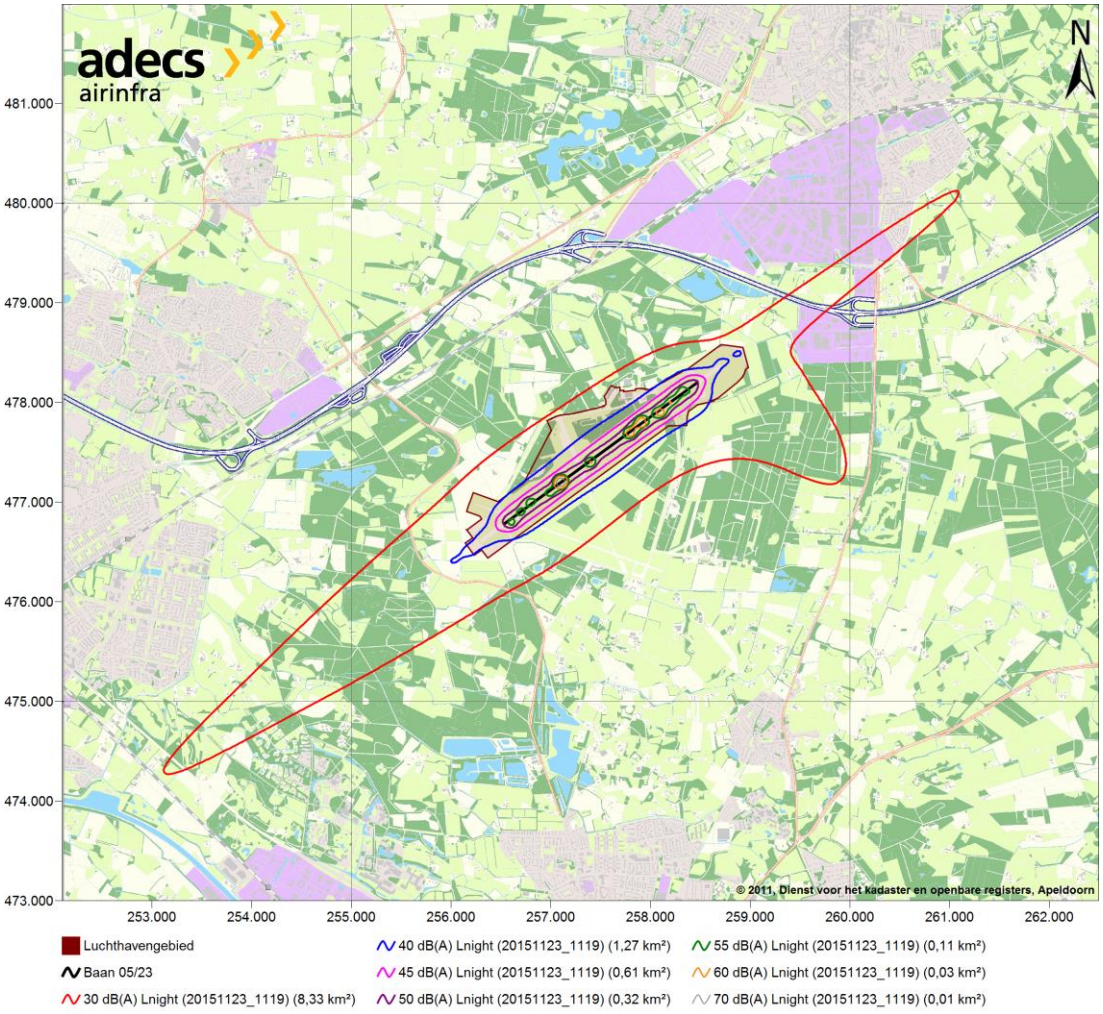
### 6.1.2 $L_{night}$-berekeningen

Op advies van de Commissie voor de m.e.r. is berekend wat de geluidsbelasting $L_{night}$ in de nacht is voor zowel de startvariant als de trendvariant, zie figuur 19 en figuur 20. Hiervoor worden alleen de geplande vluchten tussen 06.00-07.00 uur meegenomen.

Het aantal woningen, bewoners en ernstig slaapverstoorden dat wordt verwacht op basis van de dosis-effectrelatie (paragraaf 4.6) is weergegeven in tabel 15 en tabel 16 waarin de aantallen zijn onderverdeeld per gemeente.




Figuur 19 $L_{night}$-contouren voor de startvariant.




Figuur 20 $L_{night}$–contouren voor de trendvariant.

Tabel 15 Aantal woningen, bewoners en ernstig slaapverstoorden binnen de $L_{night}$-contouren.

| | Tellingen binnen contouren (cumulatief) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 30 dB(A) $L_{night}$ | 40 dB(A) $L_{night}$ | 45 dB(A) $L_{night}$ | 50 dB(A) $L_{night}$ | 55 dB(A) $L_{night}$ | 60 dB(A) $L_{night}$ |
| **Startvariant** | | | | | | |
| Oppervlakte [km$^2$] | 3,17 | 0,62 | 0,33 | 0,12 | 0,033 | 0,025 |
| Bestaande woningen | 3 (3)[15] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bewoners | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ernstig slaapverstoorden | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Trendvariant** | | | | | | |
| Oppervlakte [km$^2$] | 8,33 | 1,27 | 0,61 | 0,32 | 0,11 | 0,03 |
| Bestaande woningen | 180 (179) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bewoners | 408 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ernstig slaapverstoorden | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

De plangebieden van de nieuwbouwprojecten die onder de autonome ontwikkelingen vallen, liggen niet binnen de 30 dB(A) $L_{night}$-contouren van de startvariant en de trendvariant zodat het aantal woningen alleen bestaat uit bestaande woningen.

De 30 dB(A) $L_{night}$-contour van de startvariant valt geheel binnen de 40 Ke-contour en bij de trendvariant is dit circa 95% van de totale geluidscontour, zie figuur 21. Vanwege het isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour genoemd in paragraaf 5.3 kan daarom worden verondersteld dat de woningen die binnen de 30 $L_{night}$-contouren en hoger vallen bij de startvariant allemaal geïsoleerd zijn en dat er bij de trendvariant maar een klein aantal woningen niet geïsoleerd zou kunnen zijn. Volgens de woningtellingen gaat het om één woning zoals ook blijkt uit figuur 21.

Als een woning geïsoleerd is, dan zijn de bewoners in de nacht minder snel slaapverstoord.

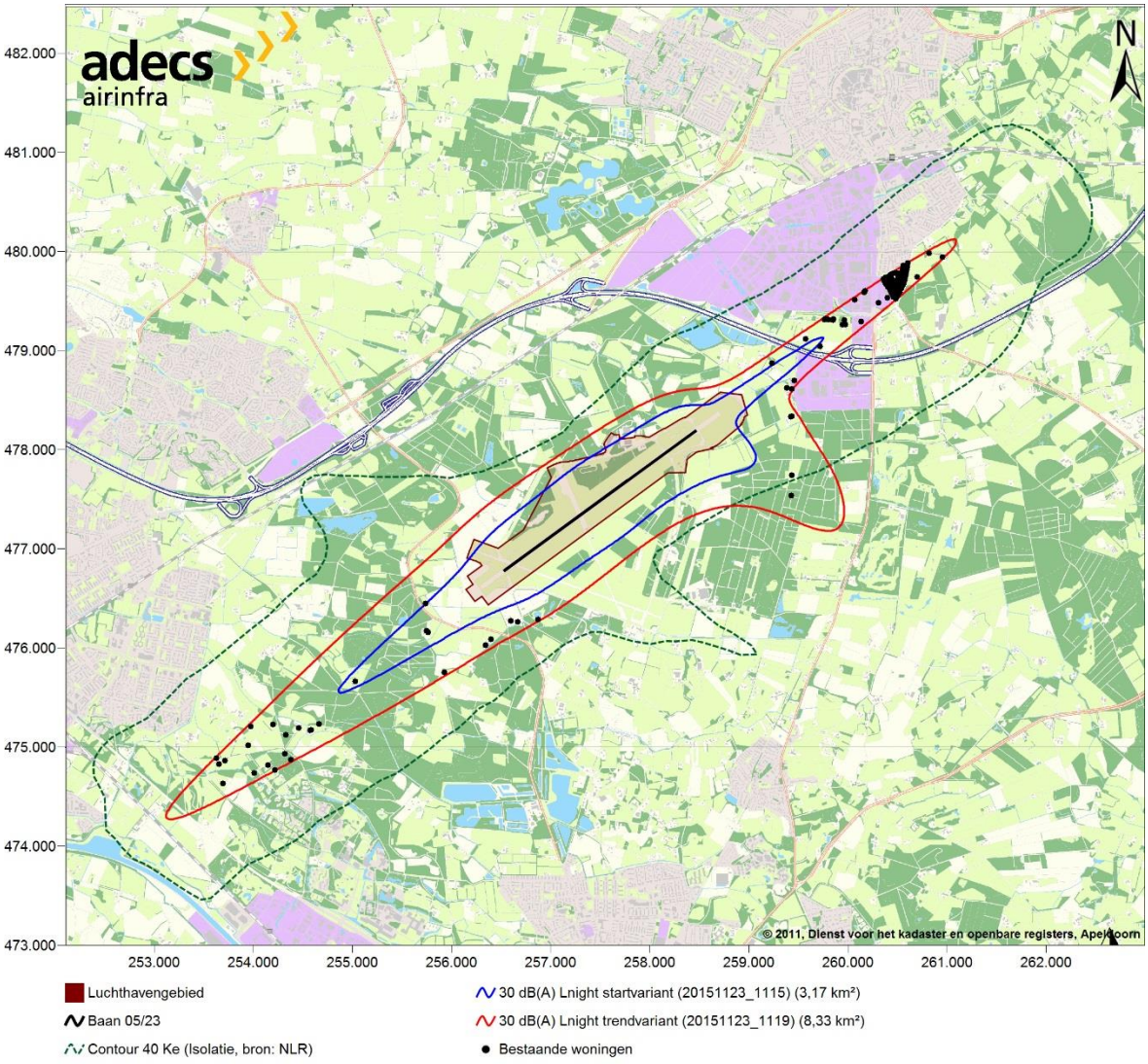
Tabel 16 Aantal woningen, bewoners en ernstig slaapverstoorden binnen $L_{night}$-contouren per gemeente.

| Aantallen binnen de 30 dB(A) $L_{night}$-contour | | Woningen | Bewoners | Ernstig slaapverstoorden |
|---|---|---|---|---|
| **Startvariant** | Enschede | 3 | 20 | 1 |
| | **Totaal** | **3** | **20** | **1** |
| **Trendvariant** | Deurningen | 4 | 10 | < 1 |
| | Enschede | 24 | 42 | 2 |
| | Hengelo | 7 | 25 | 1 |
| | Oldenzaal | 145 | 331 | 11 |
| | **Totaal** | **180** | **408** | **14** |

[15] De aantallen tussen haakjes is het aantal geïsoleerde woningen binnen de geluidscontour.

Zowel voor de startvariant als voor de trendvariant geldt dat er binnen de 40 dB(A) $L_{night}$-contouren geen woningen liggen en daar dus geen ernstig slaapverstoorden zijn.
Binnen de 30 dB(A) $L_{night}$-contour bevinden zich wel ernstig slaapverstoorden. Figuur 21 laat de locatie van de betreffende woningen zien.

$L_{night}$-contouren worden niet opgenomen in een luchthavenbesluit.



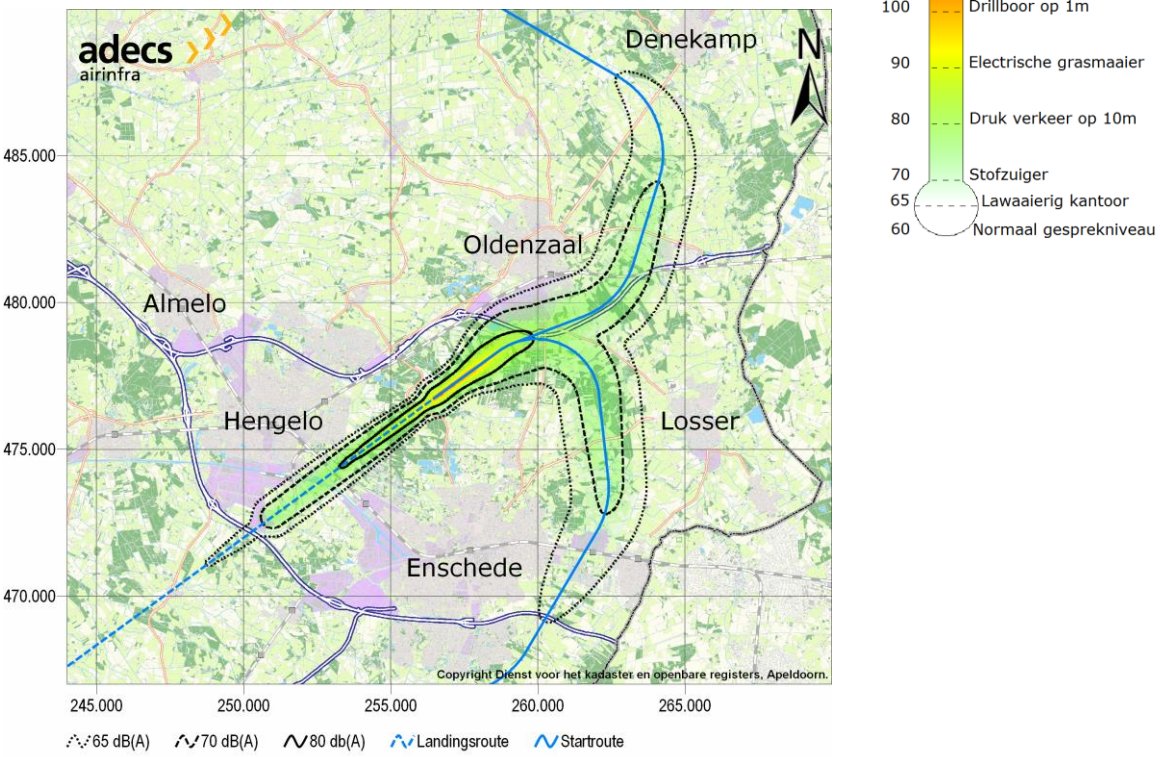

Figuur 21 Aantal woningen binnen de 30 dB(A) $L_{night}$–contour voor de startvariant en de trendvariant.

### 6.1.3 $LA_{max}$

De mogelijke hinder veroorzaakt door vliegtuig- en helikopterbewegingen van of naar de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente is afhankelijk van vele factoren, die akoestisch en niet-akoestisch van aard kunnen zijn. Eén van de akoestische factoren is het piekgeluid waaraan een persoon blootgesteld wordt op enig moment

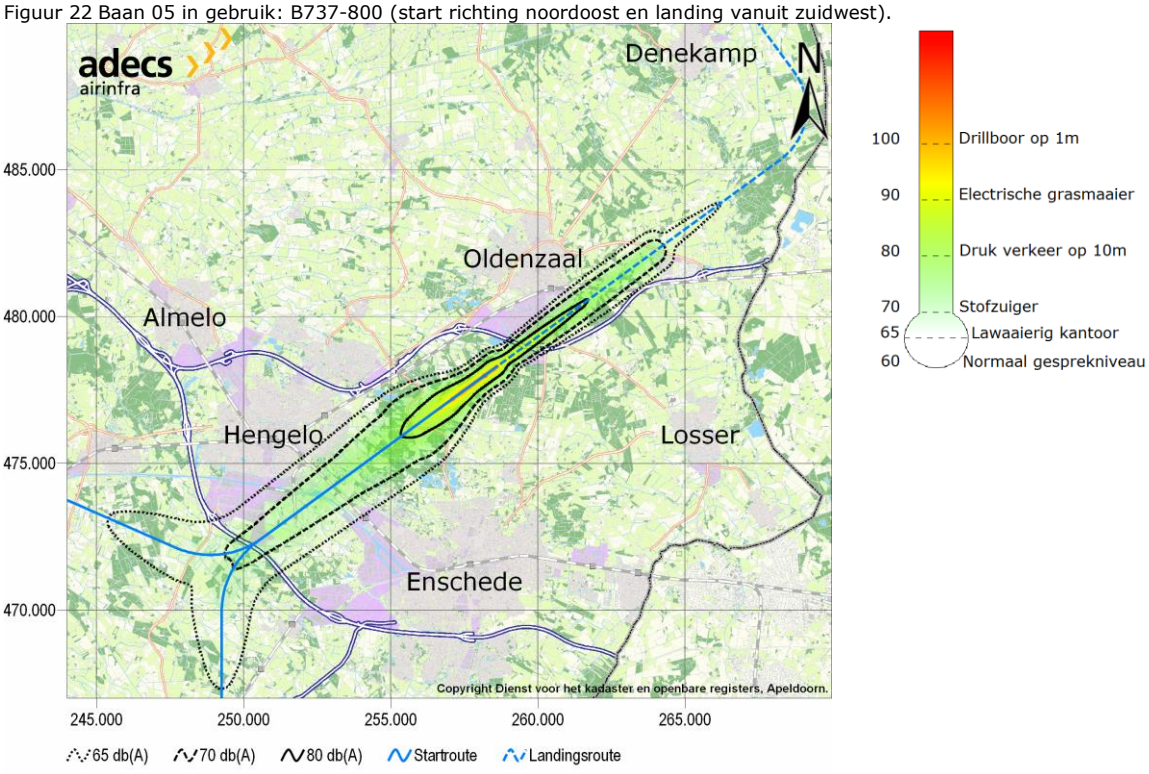
in het jaar. Het piekgeluid is de maximale geluidsterkte hoorbaar gedurende een vliegtuig- en helikopterbeweging (start of landing) en wordt beschreven in de geluidsmaat $LA_{max}$. Het $LA_{max}$-geluidsniveau is het geluidsniveau op de gevel van een woning.
Om het piekgeluid inzichtelijk te maken, is de $LA_{max}$ berekend voor de situaties waarbij gebruik wordt gemaakt van beide richtingen van baan 05/23. De berekeningen zijn uitgevoerd voor een B737-800[16] met een Europese bestemming of herkomst en een C510 Cessna Citation Mustang met een Europese bestemming of herkomst. De startprocedure is een ICAO-A procedure en de landingsprocedure is een CDA-nadering. De resultaten zijn grafisch weergegeven in figuur 22 tot en met figuur 25. Iedere figuur laat voor één vliegtuigtype en één baangebruik aan de ene kant het geluidsniveau van één start zien en aan de andere kant het geluidsniveau van één landing. Naast deze figuren is weergegeven waarmee de verschillende geluidsniveaus te vergelijken zijn.

De routes zijn zodanig gelegen dat woonkernen zoveel mogelijk gemeden worden en het verkeer niet over Duits grondgebied vliegt. De hoogste piekwaarden komen voor binnen het luchthavengebied.
De daadwerkelijk waar te nemen piekgeluiden kunnen echter afwijken van de getoonde waarde omdat vliegtuigen in de praktijk meestal niet exact over de nominale routes vliegen maar ook bijvoorbeeld als gevolg van atmosferische invloeden, afwijkingen van de gebruikelijke vliegprocedures of het gebruik van andere dan de standaard flapsettings.

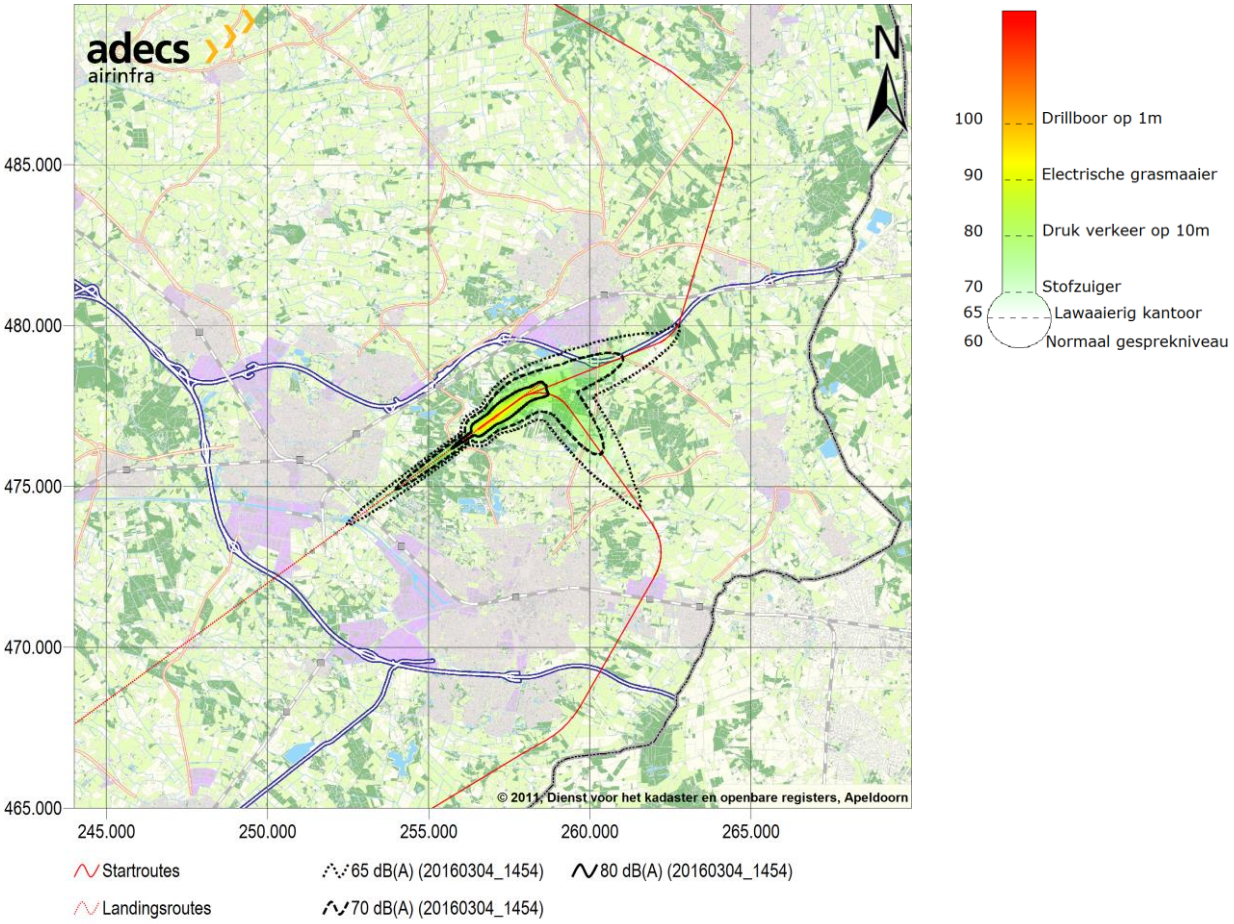



[16] De $LA_{max}$-berekening is uitgevoerd voor de B737-800 hoewel deze niet in de vlootmix is opgenomen. De $LA_{max}$-footprint is echter vergelijkbaar (en zelfs groter) met die van de B737-300/-400 voor zowel de start als de landing (zie: https://www.luchtvaartmilieu.nl/Appendices/).

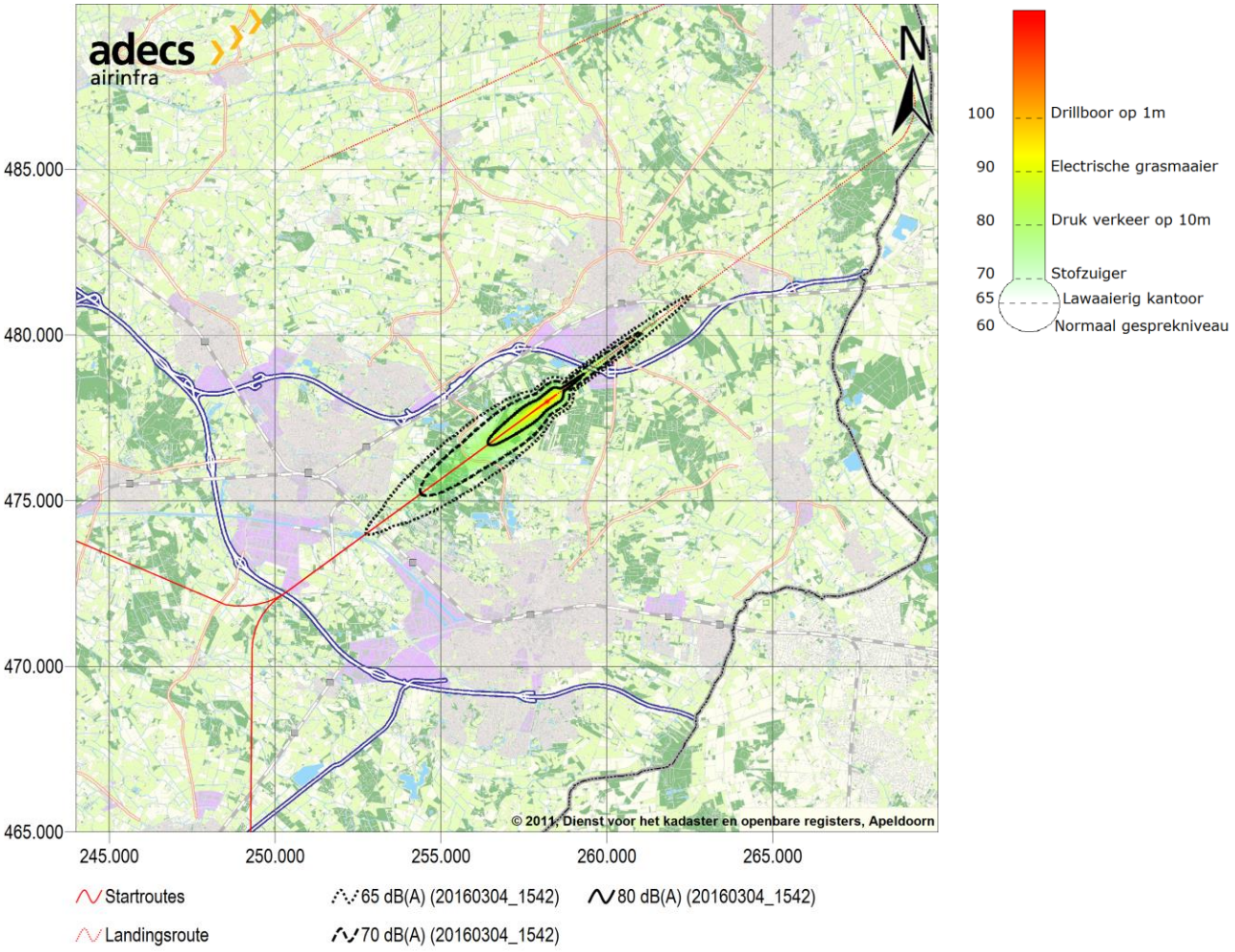
Figuur 22 Baan 05 in gebruik: B737-800 (start richting noordoost en landing vanuit zuidwest).




Figuur 23 Baan 23 in gebruik: B737-800. (start richting zuidwest en landing vanuit noordoost).



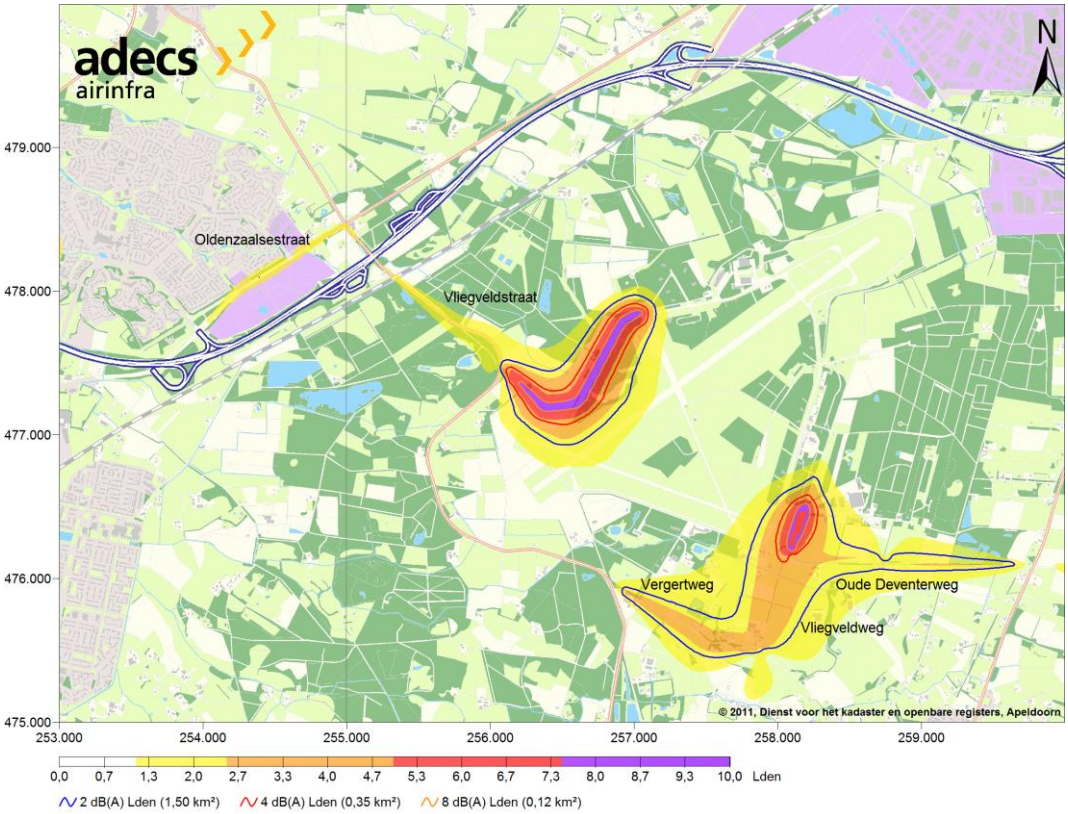

Figuur 24 Baan 05 in gebruik: C510 (start richting noordoost en landing vanuit zuidwest).




Figuur 25 Baan 23 in gebruik: C510 (start richting zuidwest en landing vanuit noordoost).

## 6.2 Wegverkeer

De ontwikkeling van de plangebieden brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee waardoor een toename van verkeersbewegingen over de weg plaatsvindt en lokaal een toename van de geluidsbelasting. Dit is met name zichtbaar indien de trendvariant vergeleken wordt met de referentiesituatie. Uit figuur 26 blijkt dat de toename in het wegverkeerslawaai met name zichtbaar is in de ontsluiting van de N737 en de ontsluiting naar het plangebied Midden. De toename van de geluidsbelasting op de andere wegen is behoorlijk lager met een maximale toename van circa 3 dB(A) $L_{den}$ rond de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en de Vergertweg. Ten noorden van het plangebied Noord zorgt de verkeersaantrekkende werking voor minder dan 2 dB (A) $L_{den}$ toename.




Figuur 26 Verschil in geluid ten gevolge van het wegverkeer van de referentiesituatie en de maximale variant.

De ontsluiting van de N737 naar het plangbied Noord is eigendom van de initiatiefnemer ADT. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opengehouden dat deze openbaar toegankelijk is. Het gevolg is dat een Wgh-toetsing benodigd is, zoals beschreven in paragraaf 3.1.2. Met twee rijstroken en gelegen in buitenstedelijk gebied is een zone van 250 meter aan beide weerszijden nodig (artikel 74 Wgh). Vanwege de onzekerheid over de exacte invulling van plangebied Noord is een worstcasebenadering toegepast, waarbij de weg over de grens van het plangebied loopt. In figuur 84 is een grafische weergave van de zone (blauw) gepresenteerd. Zoals te zien liggen hier geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen, waardoor verder akoestisch onderzoek niet benodigd is.

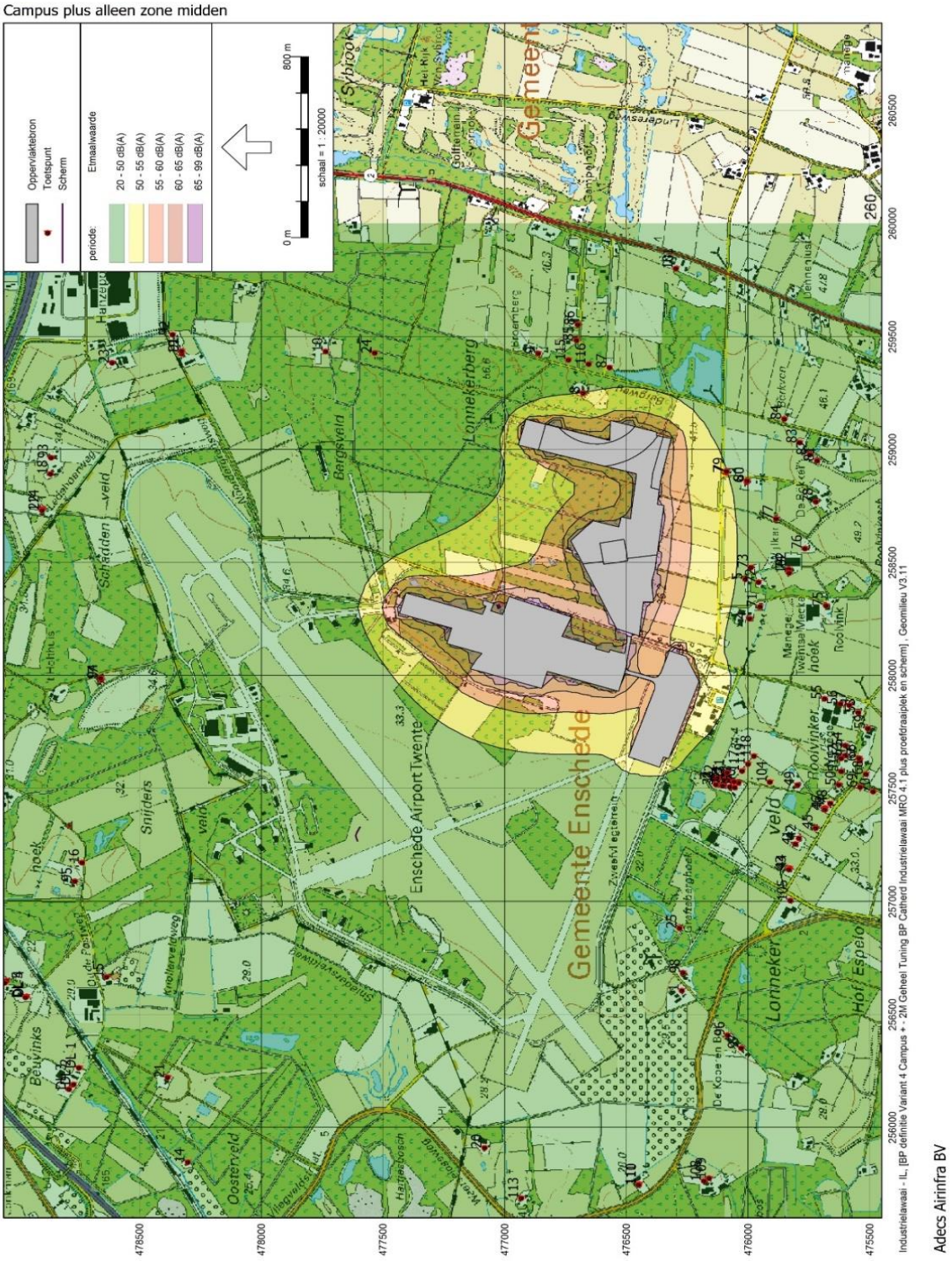
Het plangebied Midden krijgt in de toekomst de beschikking over twee ontsluitingswegen. De belangrijkste ontsluiting is de Grefteberghoekweg, dit betreft een bestaande openbare weg. De nieuwe ontsluiting naar het plangebied Midden naar Hangar 11 blijft eigendom van Van Eck en zal alleen gebruikt worden bij calamiteiten, waarmee dit geen openbare weg is. Binnen dit kader is geen Wgh-toetsing benodigd.

### 6.3 Spoor

Het geluid ten gevolge van het spoorwegverkeer is niet onderscheidend tussen de referentiesituatie, de huidige situatie en de voorgenomen activiteit. Voor zowel de referentiesituatie als de minimale en maximale invulling is uitgegaan van hetzelfde spoorwegverkeerscenario.

## 6.4 Industrie

Voor de vijf inrichtingsvarianten (huidige situatie, referentiesituatie, campusinrichting, hoogwaardig verdichte inrichting en campusplusinrichting) behorende bij de vijf varianten is de $L_{etmaal}$ berekend. De resulterende contouren zijn achtereenvolgens opgenomen in de figuren van Bijlage H. Aanvullend hierop zijn voor de campusplusinrichting behorende bij het voorkeursalternatief de geluidsbelastingen in $L_{etmaal}$ berekend voor uitsluitend de bedrijvigheid in zone noord (figuur 58), uitsluitend de bedrijvigheid in zone midden (




figuur 59) en de geluidsbelasting ten gevolge van alle industrie indien uitsluitend de bedrijvigheid op de Dinkellandse gronden nog niet in gebruik is gerealiseerd.

Tevens zijn de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen rond het plangebied bepaald. De resultaten van alle woningen die separaat zijn berekend zijn opgenomen in Bijlage H. De berekende waarden zijn de totalen van alle binnen het plan te ontwikkelen bedrijvigheid, dus zowel de zones noord en midden als het bedrijventerrein Deventerpoort.

De meest geluidsbelaste woningen (woningen die voor de trendvariant met de hoogwaardig verdichte inrichting afgerond meer dan 49 dB(A) geluidsbelasting ondergaan) zijn opgenomen in onderstaande tabel 17[17].

Tabel 17 $L_{etmaal}$-waarden op de gevel op 5 meter hoogte voor de woningen rond het plangebied voor de vijf inrichtingsvarianten voor de woningen met een geluidsbelasting meer dan 49 dB(A) in de hoogwaardig verdichte variant (waarden boven de toetswaarde in rood, gesorteerd op adres).

| | | Huidig | Autonoom | Campus | Hoogwaardig | Campus+ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Richtwaarden | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Naam | Adres | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 16 | Oude postweg 15, Deurningen | 41 | 38 | 50 | 55 | 50 |
| 94 | Oude postweg 16, Deurningen | 44 | 44 | 50 | 55 | 50 |
| 17 | Oude postweg 20, Deurningen | 44 | 44 | 50 | 55 | 50 |
| 95 | Oude postweg 13, Deurningen | 40 | 37 | 49 | 54 | 50 |
| 15 | Oude postweg 4, Deurningen | 39 | 34 | 48 | 54 | 49 |
| 32 | Fokkerweg 21, Enschede | 34 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 2 | Fokkerweg 23, Enschede | 34 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 3 | Fokkerweg 52, Enschede | 33 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 21 | Oude postweg 2, Deurningen | 37 | 31 | 47 | 52 | 50 |
| 20 | Weerseloseweg 400, Enschede | 36 | 28 | 49 | 52 | 50 |
| 8 | Bergweg 395, Enschede | 31 | 29 | 50 | 51 | 50 |
| 38 | Fokkerweg 15, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 37 | Fokkerweg 17, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 34 | Fokkerweg 19, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 35 | Fokkerweg 27, Enschede | 34 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 33 | Fokkerweg 29, Enschede | 34 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 36 | Fokkerweg 5, Enschede | 33 | 28 | 48 | 51 | 49 |
| 31 | Fokkerweg 50, Enschede | 33 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 79 | Oude Deventerweg 151, Enschede | 30 | 27 | 50 | 51 | 50 |
| 7 | Oude Deventerweg 153, Enschede | 30 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 117 | Plan Fokkerweg 1 | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 119 | Plan Fokkerweg 2 | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 118 | Plan Fokkerweg 3 | 32 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 4 | Roolvinkweg 10, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |

[17] Een geluidsbelasting eindigend op ,5 is conform het berekeningsvoorschrift afgerond naar de dichtstbijzijnde even waarde.

| | | Huidig | Autonoom | Campus | Hoogwaardig | Campus+ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Richtwaarden** | **50** | **50** | **50** | **50** | **50** |
| **Naam** | **Adres** | **dB(A)** | **dB(A)** | **dB(A)** | **dB(A)** | **dB(A)** |
| 5 | Wiefkerweg 10, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 73 | Wiefkerweg 9, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 80 | Beuvinkweg 10, Enschede | 30 | 27 | 49 | 50 | 49 |
| 6 | Beuvinkweg 8, Enschede | 30 | 27 | 49 | 50 | 49 |
| 40 | Fokkerweg 13, Enschede | 33 | 28 | 48 | 50 | 49 |
| 39 | Fokkerweg 25, Enschede | 33 | 28 | 48 | 50 | 49 |
| 72 | Roolvinkweg 14, Enschede | 31 | 28 | 49 | 50 | 49 |
| 71 | Roolvinkweg 16, Enschede | 31 | 28 | 50 | 50 | 50 |
| 14 | Vliegveldstraat 61, Deurningen | 34 | 29 | 44 | 50 | 48 |
| 25 | Weerseloseweg 352, Enschede | 35 | 28 | 46 | 50 | 49 |
| 98 | Weerseloseweg 356, Enschede | 35 | 28 | 46 | 50 | 48 |
| 1 | Weerseloseweg 358, Enschede | 35 | 27 | 46 | 50 | 48 |

Belangrijk in de interpretatie van de resultaten is dat de resultaten worstcaseresultaten betreffen. In de berekeningen voor de start- en trendvariant is aangenomen dat de bedrijvigheid vooral langs de randen van de beoogde bedrijventerreinen wordt ontwikkeld en zijn afschermingen in de vorm van gebouwen en beplantingen niet meegenomen (zie eventueel G.3 en G.11).

Uit de berekeningen volgt dat in de hoogwaardig verdichte inrichting er 23 woningen met een geluidsbelasting van meer dan de toetswaarde rond industriezones van 50 dB(A) worden belast. Tevens is de geluidsbelasting op de noordoostzijde van het plan Fokkerweg hoger dan 50 dB(A). Op basis van de het oppervlak binnen de 50,5 dB(A) contour binnen het plan betreft dit naar verwachting circa 3 van de 11 woningen.

Voor zowel de campusinrichting als de campusplusinrichting voldoen alle woningen aan de toetswaarde voor woningen rond een industriezone. De maximale geluidsbelasting op de woningen rond de zones is in de campusinrichting 50 dB(A) en in de hoogwaardig verdichte inrichting 55 dB(A).

Voor de bedrijven van het bedrijventerrein Deventerpoort zijn de richtwaarden buitengebied uit de Geluidnota Enschede van toepassing. Deze richtwaarden gelden voor individuele bedrijven die zich in het bedrijvenpark willen vestigen.
Teneinde de belasting op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen te bewaken dienen de bedrijven van een zekere milieucategorie zich op de afstanden te bevinden die zijn opgenomen (voor het aspect geluid) in de VNG-brochure “bedrijven en milieuzonering”. Aangezien het bedrijventerrein Deventerpoort inwaarts gezoneerd is, is dit hier per definitie het geval.

Voor de milieucategorieën die op Deventerpoort voorkomen zijn de afstanden opgenomen in onderstaande tabel, deze zijn in de categorietoewijzing voor het bedrijventerrein Deventerpoort toegepast, waarmee wordt voldaan aan de richtwaarden voor de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen rond het bedrijventerrein Deventerpoort.

Tabel 18 Richtwaarden minimale afstanden voor milieucategorieën Deventerpoort, uitgaande van een richtwaarde van 45 dB(A).

| Miliecategorie | Minimale afstand [m] |
|---|---|
| 3.2 | 100 |
| 4.1 | 200 |
| 4.2 | 300 |

Voor de campusplusinrichting behorende bij het voorkeursalternatief voldoet de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen overigens, hoewel dit geen wettelijk vereiste is, ook aan de ambities van de gemeente Dinkelland. In de strook ten zuiden van de spoorweg is de geluidsbelasting op geen van de geluidsgevoelige bestemmingen groter dan de richtwaarde van 50 dB(A). In de strook tussen de spoorweg en de rijksweg A1 liggen 5 woningen waarvoor de geluidsbelasting net boven de 45 dB(A), namelijk afgerond op 46 dB(A) zal uitvallen. De ambitie-richtwaarde van de gemeente voor dit deelgebied is 45 dB(A) $L_{etmaal}$ voor individuele bedrijven. Aangezien de niet-afgeronde overschrijding in dit deelgebied minder dan 0,3 dB(A) is, de afstand van de industrie tot de geluidsgevoelige bestemmingen meer dan 800 meter is, de maximale milieucategorie van de relevante individuele bedrijven 4.2 is met een VNG-richtafstand voor 45 dB(A) op de gevel van 300 meter, en aangezien de bijdragen van naastgelegen bedrijven niet moeten worden meegenomen (waaronder het proefdraaien) zal de formele eis van maximaal 45 dB(A) op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van individuele bedrijven in dit gebied niet worden overschreden.

Voor de campusplusinrichting (behorende bij het voorkeursalternatief) voldoet de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen rond het plangebied aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Uitgaande van een maximale toegestane afgeronde geluidsbelasting op de rand van de zone van afgerond 50 dB(A) $L_{etmaal}$ zijn op basis van de resultaten voor de campusplusininrichting van het voorkeursalternatief voor de zone noord en de zone midden twee zonevoorstellen aangemaakt op basis van de 50,5 dB(A) $L_{etmaal}$-contouren van deze berekeningen. Deze zonevoorstellen zijn in opgenomen in Bijlage M.

Aanvullend op de $L_{etmaal}$-berekeningen zijn voor de campusinrichting, de campusplusinrichting en de hoogwaardig verdichte inrichting de te verwachten maximale geluidsniveaus $LA_{max}$ of piekgeluidsniveaus rond het plangebied berekend.

Uitgangspunt bij de berekeningen is de aanname dat de piekniveaus met uitzondering van het proefdraaien maximaal 10 dB(A) hoger zullen zijn dan de gemiddelde bronniveaus. Voor het proefdraaien is een exacter berekening van de te verwachten piekbelastingen uitgevoerd voor zowel de hoogwaardig verdichte inrichting (zonder scherm) als voor de campusplusinrichting (met scherm) op basis van de te verwachten vliegtuig- en motortypen en de waarschijnlijke locatie van het proefdraaien. Dit omdat de maximale niveaus van het proefdraaien door de aard van de activiteit hoger liggen dan de gemiddelde bronniveaus plus 10 dB(A) van categorie 5.3. Toelichting op de berekening van de geluidsbelasting voor het proefdraaien is opgenomen in Bijlage H.

Het resultaat van de $LA_{max}$-berekeningen is voor alle toetspunten opgenomen in tabel 39 van Bijlage H.

De maximale geluidsbelastingen overschrijden nergens de toegepaste grenswaarden van 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag, avond en nacht. De maximale geluidsbelastingen overdag komen het dichtst bij de grenswaarde ten gevolge van het proefdraaien dat gedurende maximaal 10 minuten op een representatieve dag kan plaatsvinden. Dit proefdraaien vindt uitsluitend op werkdagen overdag plaats, voor de uitgangspunten van de proefdraaiberekening zie Bijlage I. De maximaal gevonden waarde voor de campusplusinrichting (met proefdraaien) van het voorkeursalternatief is 65 d(A), gedurende de avond blijft de $LA_{max}$ voor deze inrichting onder de 55 dB(A), gedurende de nacht onder de 50 dB(A).

## 6.5 Cumulatie

### 6.5.1 Indicatorwaarden binnen de gecumuleerde geluidsbelastingscontour van 55 dB(A) $L_{cum}$

Voor de huidige situatie, de referentiesituatie, de minimale invulling, de maximale invulling en het voorkeursalternatief is de geluidscumulatie bepaald. In tabel 6 aan het begin van dit hoofdstuk is weergegeven welke invoer er is gehanteerd per geluidsbron.

Deze geluidscumulatie is uitgevoerd voor een gebied van 10x10 kilometer rondom het luchthavengebied.
Bij het cumuleren van geluid zijn alle geluidsbronnen meegenomen alsof het wegverkeerslawaai is (zie paragraaf 4.5). Daarom zijn van de geluidscumulaties de 55, 60, 65 en 70 dB(A) $L_{cum}$-contouren bepaald samen met het aantal woningen en bewoners binnen deze contouren. Vervolgens zijn het aantal ernstig gehinderden[18] bepaald op basis van de dosis-effectrelatie voor wegverkeer, zie tabel 19. Aangezien de dosis-effectrelatie niet is bepaald voor gecumuleerd geluid maar voor wegverkeer, kunnen de resultaten voor de aantallen ernstig gehinderden alleen als indicatief worden beschouwd.

In figuur 27 is het resultaat van de geluidscumulaties grafisch weergegeven door middel van de 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren. Ter ondersteuning zijn in Bijlage K.1 de resultaten van elke variant in een figuur opgenomen. In deze figuren zijn duidelijk de hogere geluidsniveaus (paars en rood gemarkeerd) te onderscheiden rondom de start- en landingsbaan als gevolg van de luchtvaart, langs de wegen als gevolg van het wegverkeer en rondom de industriegebieden en de werkparken.

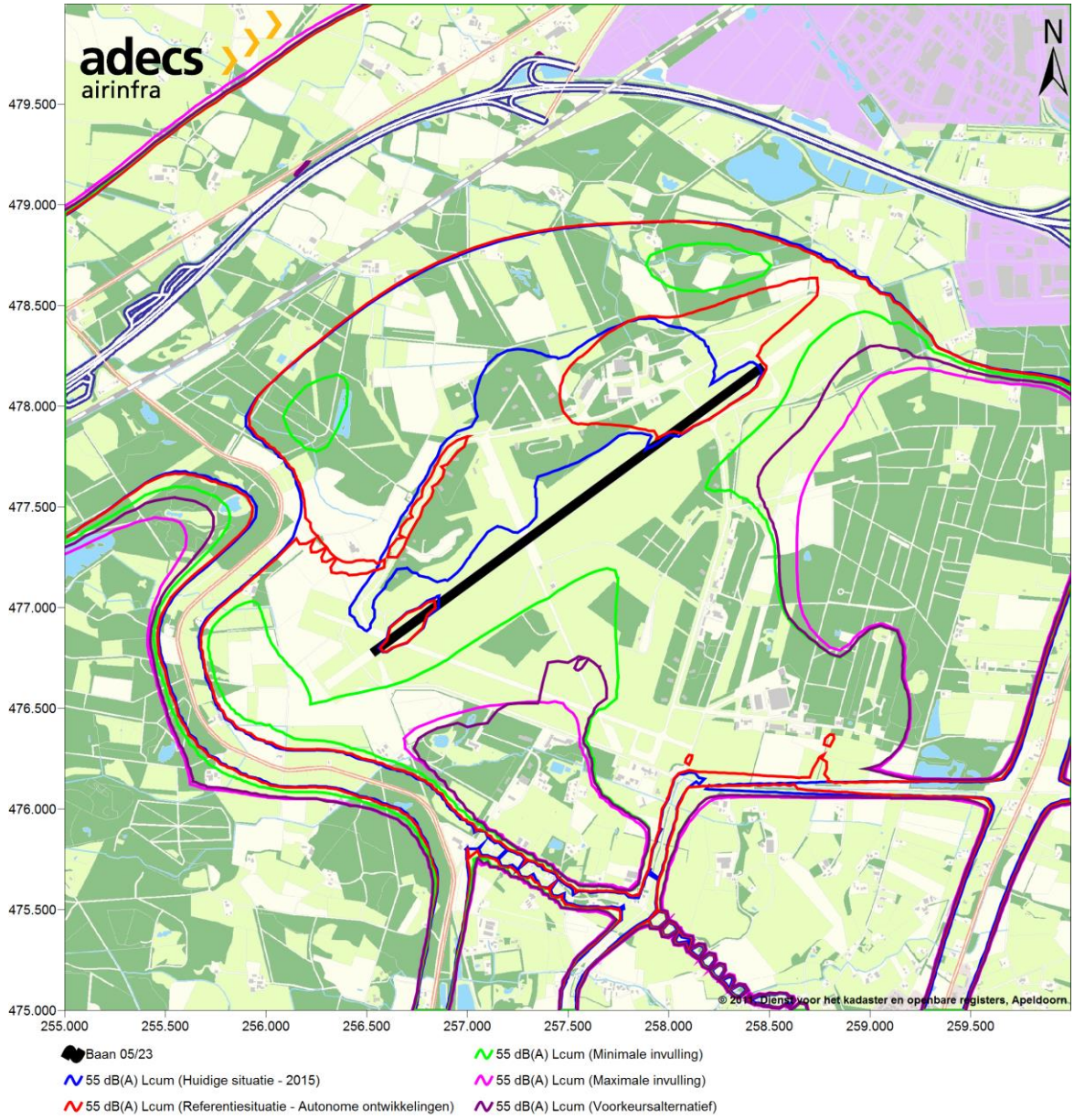
[18] Het aantal ernstig gehinderden is afhankelijk van de grootte van het studiegebied en dient daarom alleen ter vergelijking van de referentiesituatie en de minimale en maximale invulling uit dit geluidsonderzoek. Uit de absolute aantallen kan geen conclusie getrokken worden.

Tabel 19 Tellingen van het aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden[15] [19] [20] van de geluidscumulatie.

| | 55 dB(A) $L_{cum}$ | 60 dB(A) $L_{cum}$ | 65 dB(A) $L_{cum}$ | 70 dB(A) $L_{cum}$ |
|---|---|---|---|---|
| **Huidige situatie** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 37,60 | 19,20 | 10,00 | 5,48 |
| Bestaande woningen | 20.530 | 8.614 | 2.882 | 281 |
| Bewoners | 40.869 | 17.112 | 5.485 | 599 |
| Ernstig gehinderden | 3.270 | 2.225 | 1.097 | 180 |
| Geluidsgevoelige objecten | 434 | 152 | 16 | 2 |
| **Referentiesituatie** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 37,80 | 19,20 | 9,96 | 5,48 |
| Bestaande woningen | 21.069 | 8.792 | 2.985 | 285 |
| Bewoners | 42.019 | 17.475 | 5.693 | 605 |
| Ernstig gehinderden | 3.362 | 2.272 | 1.139 | 182 |
| Geluidsgevoelige objecten | 438 | 154 | 20 | 2 |
| **Minimale invulling** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 43,70 | 22,10 | 11,70 | 6,54 |
| Bestaande woningen | 21.487 | 8.862 | 3.005 | 287 |
| Bewoners | 42.736 | 17.632 | 5.729 | 606 |
| Ernstig gehinderden | 3.419 | 2.293 | 1.146 | 182 |
| Geluidsgevoelige objecten | 438 | 158 | 20 | 2 |
| **Maximale invulling** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 46,50 | 23,30 | 12,30 | 6,97 |
| Bestaande woningen | 22.409 | 8.992 | 3.033 | 288 |
| Bewoners | 44.884 | 17.940 | 5.801 | 610 |
| Ernstig gehinderden | 3.591 | 2.333 | 1.161 | 183 |
| Geluidsgevoelige objecten | 440 | 160 | 20 | 2 |
| **Voorkeursalternatief** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 45,40 | 22,60 | 12,00 | 6,76 |
| Bestaande woningen | 21.652 | 8.881 | 3.007 | 288 |
| Bewoners | 43.057 | 17.672 | 5.734 | 609 |
| Ernstig gehinderden | 3.445 | 2.298 | 1.147 | 183 |
| Geluidsgevoelige objecten | 439 | 158 | 20 | 2 |

Wat betreft de nieuwbouwprojecten die behoren tot de autonome ontwikkelingen valt alleen een smalle strook van het westelijke gedeelte van het plangebied van ´t Vaneker binnen de berekende 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren. Deze oppervlakte komt overeen met 15 nieuwbouwhuizen (zie paragraaf 5.3). Aangezien dit in alle gevallen minder dan 1% is van het aantal getelde bestaande woningen binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contour worden deze toekomstige woningen buiten beschouwing gelaten.

[19] De tellingen in deze tabel houden geen rekening met het feit dat woningen rondom de luchthaven geïsoleerd zijn.
[20] Aangezien de dosis-effecctrelatie niet is bepaald voor gecumuleerd geluid maar voor wegverkeer, kunnen de resultaten voor de aantallen gehinderden alleen indicatief worden beschouwd.




Figuur 27 Vergelijking van de 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren als gevolg van de cumulatie.

Tabel 20 geeft de resultaten van de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van alle geluidsbronnen weer in vergelijking met de referentiesituatie. De percentages in de tabel laten de toename zien ten opzichte van de referentiesituatie.

De huidige situatie laat een licht negatieve toename zien van de verschillende aspecten ten opzichte van de referentiesituatie omdat de autonome ontwikkelingen nog niet zijn gerealiseerd. De minimale invulling en de maximale invulling tonen een toename van het aantal bestaande woningen, bewoners en ernstig gehinderden in vergelijking tot de referentiesituatie maar deze is in beide gevallen relatief klein.

Het voorkeursalternatief laat een sterkere toename zien van het aantal woningen, bewoners, geluidsgevoelige objecten en ernstig gehinderden ten opzichte van de referentiesituatie dan de minimale invulling, maar een minder sterke toename is zichtbaar ten opzichte van de referentiesituatie als je het voorkeursalternatief vergelijkt met de maximale invulling.

Tabel 20 Resultaten berekend op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie en binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren, voor het oppervlak, de aantallen woningen, bewoners en ernstig gehinderden[21] [22] [23] en geluidsgevoelige objecten binnen de contouren.

| | Referentie-situatie | Huidige situatie | Minimale invulling | Maximale invulling | VKA |
|---|---|---|---|---|---|
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 37,80 | 37,60 (-0,5%) | 43,70 (+15,6%) | 46,50 (+23,0%) | 45,40 (20,1%) |
| Bestaande woningen | 21.069 | 20.530 (-2,6%) | 21.487 (+2,0%) | 22.409 (+6,4%) | 21.652 (2,8%) |
| Bewoners | 42.019 | 40.869 (-2,7%) | 42.736 (+1,7%) | 44.884 (+6,8%) | 43.057 (2,5%) |
| Ernstig gehinderden | 3.362 | 3.270 (-2,7%) | 3.419 (+1,7%) | 3.591 (+6,8%) | 3.445 (2,5%) |
| Geluids-gevoelige objecten | 438 | 434 (-0,9%) | 438 (0%) | 440 (+0,5%) | 439 (0,2%) |

### 6.5.2 Analyse gecumuleerde geluidsbelastingen voorkeursalternatief

In aanvulling op de berekeningen is voor de woningen rond het plangebied de gecumuleerde geluidsbelasting voor het voorkeursalternatief nader geanalyseerd.

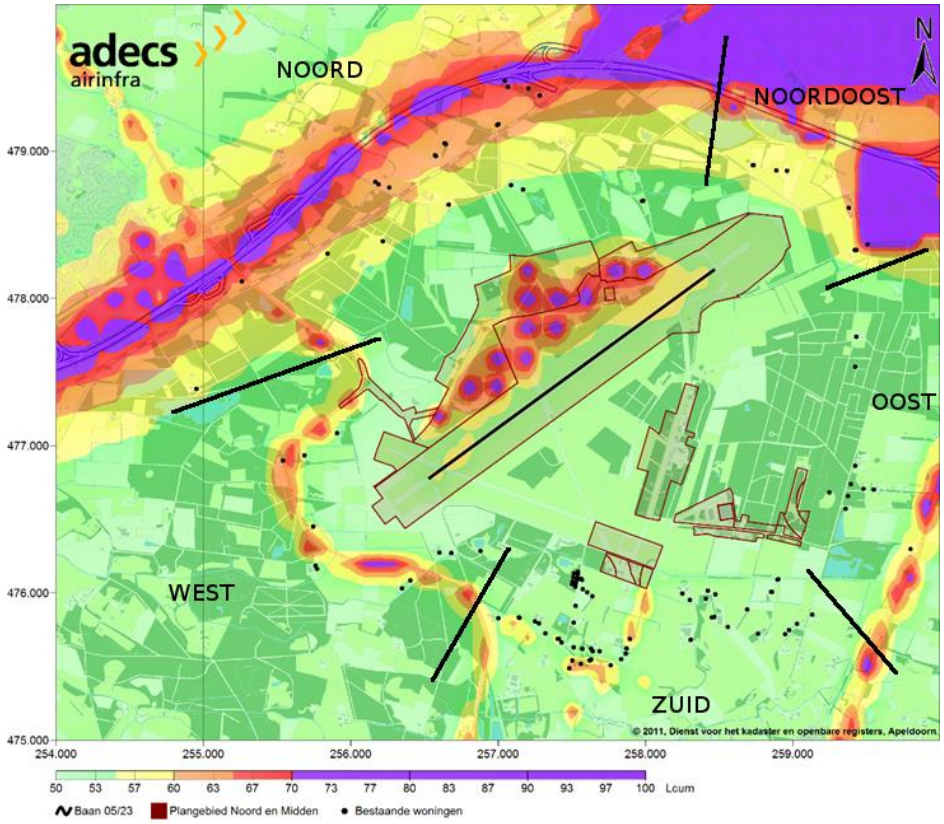
Als referentie is gebruik gemaakt van de huidige situatie (2015). Hierbij moet in acht genomen worden dat juridisch gezien er in de bestemmingsplannen nog steeds sprake is van een militaire luchthaven met de daarbij behorende geluidsruimtes en reserveringen. Die zijn hier niet nader beschouwd.

De totale gecumuleerde geluidsbelastingen per variant zijn in Bijlage K.1 opgenomen. Ter ondersteuning van de analysetekst zijn in verkleinde vorm de gecumuleerde geluidsbelastingen voor de huidige situatie (figuur 28) en het voorkeursalternatief (figuur 29) ook op de volgende bladzijde opgenomen.

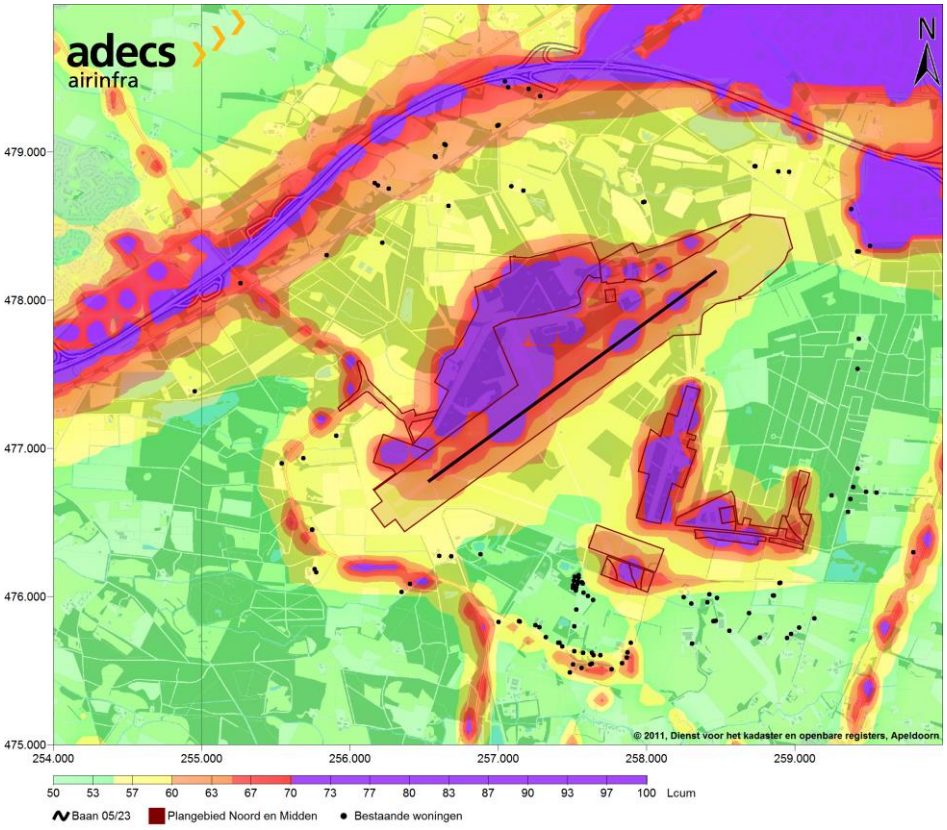
[21] Het aantal ernstig gehinderden is afhankelijk van de grootte van het studiegebied en dient daarom alleen ter vergelijking van de referentiesituatie en de minimale en maximale invulling uit dit geluidsonderzoek. Uit de absolute aantallen kan geen conclusie getrokken worden.

[22] De tellingen in deze tabel houden geen rekening met het feit dat woningen rondom de luchthaven geïsoleerd zijn.

[23] Aangezien de dosis-effecctrelatie niet is bepaald voor gecumuleerd geluid maar voor wegverkeer, kunnen de resultaten voor de aantallen gehinderden alleen indicatief worden beschouwd.




Figuur 28 Weergave van de cumulatie in de huidige situatie (2015).




Figuur 29 Weergave resultaten van cumulatie in het voorkeursalternatief (2026).

Er zal bekeken worden of de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de woning hoger of lager is dan de 60 dB(A) $L_{cum}$. In de Nota geluid van de gemeente Enschede wordt een waarde lager dan de 60 dB(A) $L_{cum}$ als aanvaardbaar gekwalificeerd.

Daarnaast is gekeken of tenminste 1 gevel van de woning geluidsluw is gelegen. Het geluidsniveau op deze zogenaamde geluidsluwe gevel mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde die voor elk van de afzonderlijk te onderscheiden geluidsbronnen (industrielawaai, wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, exclusief luchtvaartlawaai) wordt gesteld. Dit is van belang indien de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse hoger is dan 60 dB(A) $L_{cum}$. Voor het vliegverkeer is aanvullend op de definitie gekeken naar de ligging van de 48 dB(A) $L_{den}$-contour (figuur 15).

Een belangrijk startpunt is dat de geluidsbelasting op de gevels aan de planzijde van de woningen voor industriegeluid voldoen aan de vastgestelde grenswaarden (zie hiervoor paragraaf 6.4).

Er is een vergelijking uitgevoerd tussen de gecumuleerde geluidsbelastingen uit het voorkeursalternatief en uit de huidige situatie. De verschilresultaten daarvan zijn opgenomen in Bijlage K.2. In deze bijlage zijn daarbij de resultaten opgenomen van de cumulatie voor de huidige situatie (2015) en het voorkeursalternatief met respectievelijk de bijdragen voor:

- wegverkeer alleen (figuur 77 en figuur 78)
- wegverkeer en spoorverkeer (figuur 75 en figuur 76);
- spoorverkeer, industrie en luchtvaart (figuur 79 en figuur 80);
- industrie en luchtvaart (figuur 81 en figuur 82);
- industrie binnen het plangebied en luchtvaart (figuur 83, deze is uitsluitend voor het voorkeursalternatief berekend).

### 6.5.3 Situatie ten noorden van het luchthavengebied

Het gebied ten noorden van het plangebied Noord betreft woningen op het gebied van de gemeente Dinkelland. In dit gebied heerst een vrij complexe situatie doordat meerdere geluidsbronnen een rol spelen. De geluidsbelasting op de woningen tussen het spoor en de rijksweg A1 is vrijwel identiek in zowel de huidige situatie als in het voorkeursalternatief. De verschilfiguur (figuur 74) laat zien dat de gecumuleerde geluidsbelastingen in het gebied vanaf de eerste bebouwing ten noorden van de luchthaven tot de rijksweg A1 de geluidsbelasting toeneemt met minder dan 1 dB(A). Tussen het spoor en de rijksweg A1 is dat minder dan 0,5 dB(A) $L_{cum}$.
Tussen het spoor en de A1 geldt dat de planontwikkeling tot een dusdanig beperkte toename van de gecumuleerde geluidsniveaus leidt dat hier geen sprake is van een onaanvaardbaar negatief effect op het woon en leefklimaat.

In bijlage K.2 is een tabel opgenomen voor de woningen tussen het plangebied noord en het spoor. Voor de woningen ten zuiden van het spoor en ten noorden van het plangebied komt de gecumuleerde toename voor een enkele woning ter plaatse van de woning als gevolg van de planontwikkeling op maximaal 2 dB(A). De gecumuleerde waarden blijven hier met uitzondering van de woning aan de Vliegveldstraat 61 onder de 60.De gecumuleerde waarde van de woning aan de Vliegveldstraat 61 wordt door afrondingen van 60 naar 61 dB(A) maar verandert nauwelijks door de planuitvoering. De zuidgevel van de betreffende woningen wordt belast door industriegeluid en luchtvaartgeluid. De woningen liggen ruim buiten de 48 dB(A) contour voor luchtvaart (figuur 15). Het industriegeluid op de zuidgevel voldoet aan de ambitiewaarden die in het gebied geldig zijn (6.4). Hierdoor is er geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woon en leefklimaat.

### 6.5.4 Situatie ten oosten van het plangebied

Aan de noordoostzijde In het verlengde van de startbaan zijn twee bijdragen van belang: die van het industriegeluid en die van het luchtvaartgeluid. De totale gecumuleerde geluidsbelasting is minder dan 60 dB(A) $L_{cum}$ op de woningen die niet tegen het industriegebied Oldenzaal aan liggen, indien dit wel het geval is dan is de gecumuleerde geluidsbelasting boven de 60 dB(A) $L_{cum}$. Het verschil tussen de huidige situatie en het voorkeursalternatief in dit gebied ligt voor de totale gecumuleerde geluidsbelasting tussen de 0,5 en 1 dB(A). Voor de oostelijke gevels is een bestaande situatie van toepassing, deze zal door de realisatie van het plan niet of nauwelijks veranderen. Voor de westelijke gevels is er in de huidige situatie een beperkte toename van de geluidsbelasting ten gevolge van de industrie en de luchtvaart. Op de westelijk gelegen gevels van de woningen zal het industriegeluid voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$, en voor het

luchtvaartgeluid geldt dat de geluidsbelasting op de westgevels onder de 48 dB(A) $L_{den}$ zal blijven (38 tot 42 dB(A) $L_{den}$). De westelijk gelegen gevels zijn daardoor als geluidsluw beoordeeld.

In het overige gebied direct ten oosten van het luchthavengebied is geen sprake van cumulatie, het industriegeluid is hier dominant. Aangezien de geluidsbelasting van de industrie op alle woningen aan de westzijde van de weg Oldenzaal-Enschede de N733 onder de voorkeurswaarde blijft, voldoen alle gevels aan de planzijde aan het geluidsluw criterium. Direct langs de weg Oldenzaal-Enschede op de gevels aan de straatzijde is het wegverkeersgeluid bepalend. Ten oosten van de weg Oldenzaal-Enschede is de bijdrage van het industriegeluid op de westelijk gelegen gevels veel kleiner dan de bijdrage van de tussenliggende geluidsbron wegverkeer en derhalve draagt het plangebied in de cumulatieve geluidsbelasting maar zeer weinig bij. Voor de oostelijk gelegen gevels van deze woningen verandert er niets in het voorkeursalternatief.

### 6.5.5 Situatie ten zuiden van het plangebied

In het gehele gebied direct ten zuiden van het plangebied is het industriegeluid bepalend. Aangezien de geluidsbelasting ten gevolge van de industrie op alle woningen onder de voorkeurswaarde blijft, voldoen alle gevels aan de planzijde voor wat betreft industriegeluid aan het geluidsluw criterium. Direct langs de ontsluitingswegen, met name de Vliegveldweg, de Snellenweg en de Oude Deventerweg is het wegverkeersgeluid op de gevels aan de straatzijde bepalend, de geluidsbelastingen komen hier boven de voorkeurswaarde voor het weggeluid van 48 dB(A) $L_{den}$. De achtergevels van de woningen aan de noordzijde van de weg voldoen aan het geluidsluw criterium, daar op deze gevels alleen industriegeluid valt. Op de noordgevels van de woningen gelegen zuidelijk van deze wegen is sprake van een cumulatie van wegverkeersgeluid en industriegeluid waardoor de gecumuleerde geluidsbelasting op deze gevels in sommige gevallen over de 60 dB(A) $L_{cum}$ zal komen. Voor de van het plangebied en de weg af liggende (meest zuidelijke) gevels van deze woningen zal de belasting echter niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Deze zijden zijn en blijven geluidsluw.

De gevels van woningen in de knik van de Snellenweg en de Vliegveldweg (Snellenweg 4 en Vliegveldweg 221) worden door deze twee wegen belast. Hierdoor zal door indirecte hinder de voorkeurswaarde op alle gevels worden overschreden voor het wegverkeersgeluid. De voorkeurswaarde voor industriegeluid wordt niet overschreden ter plaatse, de bijdrage van het industriegeluid (minder dan 50 dB(A) $L_{etmaal}$) aan de gecumuleerde waarde (meer dan 60 dB(A) $L_{cum}$) is verwaarloosbaar. De geluidsbelasting is hier uitsluitend afkomstig van het weggeluid.

Met uitzondering van de woningen in de knik Snellenweg-Vliegveldweg voldoen alle woningen aan de zuidzijde aan het criterium dat er minimaal één geluidsluwe gevel moet zijn. Voor de betreffende woningen is niet de gecumuleerde waarde het probleem maar uitsluitend het weggeluid.

De belasting door indirecte hinder is opegomen in Bijlage L.

### 6.5.6 Situatie ten westen van het plangebied

Aan de noordzijde in het verlengde van de startbaan onder de aan- en uitvliegroutes zijn de bijdragen van het wegverkeer, de industrie en de luchtvaart van belang. De totale gecumuleerde geluidsbelasting in dit

gebied loopt op tot boven de 55 dB(A) $L_{cum}$ maar blijft met uitzondering van één woning (Hartjesbosweg 6) ter plaatse van de woningen onder de 60 dB(A) $L_{cum}$.

Voor de gevels gericht op het plangebied van de woningen tussen de weg (Deurningen-Enschede) en het plangebied geldt dat het industriegeluid aan de voorkeurswaarde voldoet. De bijdrage voor luchtvaartgeluid op de gevel blijft onder 48 dB(A) $L_{den}$.

Direct langs de ontsluitingsweg is het wegverkeersgeluid op de gevels aan de straatzijde bepalend en kan de voorkeurswaarde van 48 dB(A) $L_{den}$ zijn overschreden. Ten westen van de ontsluitingsweg is er een bijdrage van het industriegeluid op de oostelijk gelegen gevels, deze is echter kleiner dan de bijdrage van de tussenliggende geluidsbron wegverkeer en derhalve draagt het plangebied beperkt cumulatief bij aan de geluidsbelasting op de oostelijk gelegen gevels. De bijdrage voor luchtvaart op de gevel blijft ruim onder de 48 dB(A) $L_{den}$, met uitzondering van een viertal woningen dat in het verlengde van de startbaan ligt. Voor deze woningen is de gecumuleerde geluidsbelasting wel onder de 60 dB(A) $L_{cum}$.

Voor de woningen aan de westzijde van de weg Oldenzaal-Enschede geldt dat de westelijk gelegen gevels niet door de planontwikkeling worden beïnvloed, deze zijn en blijven geluidsluw, er zijn hier geen relevante geluidsbronnen.

### 6.5.7 Conclusie

Indien er naast de gecumuleerde geluidsbelasting wordt gekeken naar de gevelbelastingen waarmee de gecumuleerde geluidsbelasting gepaard gaat, dan geldt dat, met uitzondering van enkele woningen in de knik van de Snellenweg en de Vliegveldweg, in het geval de gecumuleerde geluidsbelasting boven de 60 dB(A) $L_{cum}$ ligt minstens één gevel voldoet aan het geluidsluwe gevelcriterium. Het 60 dB(A) criterium is afkomstig uit de geluidsnota van de gemeente Enschede. Het is de waarde waarvoor de gemeente de gecumuleerde geluidsbelasting in ieder geval als aanvaardbaar beoordeelt.

# 7 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de conclusies van het geluidsonderzoek weergegeven.

*Luchtvaart*
De trendvariant zal worden overgenomen in het luchthavenbesluit. Dit betekent dat de geluidseffecten als gevolg van het vliegverkeer zo zullen zijn als voor deze variant bepaald in dit onderzoek.
Voor het luchtvaartbesluit dienen de $L_{den}$-contouren als ruimtelijkebeperkingengebieden voor nieuwbouw. De beperkingen gelden enkel buiten het luchthavengebied, wat ook vastgelegd wordt in het luchthavenbesluit. De 56 dB(A) en de 70 dB(A) $L_{den}$-contouren van zowel de startvariant als van de trendvariant zijn binnen het luchthavengebied gelegen. Daarom heeft dit geen beperkende consequenties voor de omgeving van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente.
De gevolgen voor bestemmingen en beperkingen binnen de 48 dB(A) $L_{den}$-contour zijn afhankelijk van de afwegingen die het bevoegd gezag maakt bij het nemen van het luchthavenbesluit.
De 48 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant valt bijna geheel binnen het luchthavengebied terwijl deze contour bij de trendvariant zich buiten het luchthavengebied uitstrekt. Op basis van de trendvariant kunnen er ruimtelijke beperkingen worden bepaald binnen de 48 $L_{den}$-contour, maar dit is afhankelijk van de afwegingen die het bevoegd gezag maakt bij het nemen van het luchthavenbesluit.

Vergeleken met de referentiesituatie is er een toename van de geluidsbelasting zowel in $L_{den}$ als in $L_{night}$. De geluidscontouren van de startvariant en de trendvariant hebben dan ook een grotere oppervlakte omdat ze meer vliegtuig- en helikopterbewegingen bevatten en omdat er groot verkeer aan de verkeerssamenstelling is toegevoegd.

Zowel de geluidscontouren van de referentiesituatie als van de startvariant bevatten geen woningen of geluidsgevoelige objecten. Bij de trendvariant zijn er drie woningen gelegen binnen de 48 $L_{den}$-contour en geen geluidsgevoelige objecten.

De 40 dB(A) $L_{den}$-contour van de startvariant valt geheel binnen de 40 Ke-contour en bij de trendvariant is dit circa 95% van de totale geluidscontour. Vanwege het isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour kan daarom worden verondersteld dat de woningen die binnen de 40 dB(A) $L_{den}$-contouren en hoger vallen bij de startvariant allemaal geïsoleerd zijn en dat er bij de trendvariant slechts twee woningen niet geïsoleerd zouden kunnen zijn. Dit heeft geen verdere consequenties voor de woningen.

De 30 dB(A) $L_{night}$-contour van de startvariant valt geheel binnen de 40 Ke-contour en bij de trendvariant is dit circa 95% van de totale geluidscontour. Vanwege het isolatieprogramma binnen de 40 Ke-contour kan daarom worden verondersteld dat de woningen die binnen de 30 $L_{night}$-contouren en hoger vallen bij de startvariant allemaal geïsoleerd zijn en dat er bij de trendvariant maar één woning niet geïsoleerd zou kunnen zijn.

Zowel voor de startvariant als voor de trendvariant geldt dat er binnen de 40 dB(A) $L_{night}$-contouren geen woningen liggen en daar dus geen ernstig slaapverstoorden zijn. Binnen de 30 dB(A) $L_{night}$-contour van de startvariant bevindt zich één ernstig slaapverstoorde en voor de trendvariant zijn dat er 15.

Om het piekgeluid inzichtelijk te maken, is de $LA_{max}$ berekend voor een B737-800 en een C510 Cessna Citation Mustang. Uit de berekeningen blijkt dat de hoogste piekwaarden geheel binnen het luchthavengebied vallen.

*Wegverkeer*
De ontwikkeling van de plangebieden brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee waardoor een toename van verkeersbewegingen over de weg plaatsvindt en lokaal tot een kleine toename van de geluidsbelasting zal leiden. Deze toename zal zich beperken tot een aantal wegen in de omgeving van de plangebieden Noord en Midden. Dit is met name zichtbaar indien de trendvariant vergeleken wordt met de referentiesituatie.

*Spoorwegverkeer*
Het geluid ten gevolge van het spoorwegverkeer is niet onderscheidend tussen de referentiesituatie, de huidige situatie en de voorgenomen activiteit. Voor alle alternatieven is uitgegaan van hetzelfde spoorwegverkeerscenario.

*Industrie*
Belangrijk in de interpretatie van de resultaten is dat de resultaten worstcaseresultaten betreffen. In de berekeningen is aangenomen dat de bedrijvigheid vooral langs de randen van de beoogde bedrijventerreinen wordt ontwikkeld en zijn afschermingen in de vorm van gebouwen en beplantingen niet meegenomen.

Uit de berekeningen volgt dat in de hoogwaardig verdichte inrichting er 23 woningen met een geluidsbelasting van meer dan de toetswaarde rond industriezones van 50 dB(A) worden belast. Tevens is de geluidsbelasting op de noordoostzijde van het plan Fokkerweg hoger dan 50 dB(A). Op basis van de het oppervlak binnen de 50,5 dB(A) contour binnen het plan betreft dit naar verwachting circa 3 van de 11 woningen.

Voor zowel de campusinrichting als de campusplusinrichting voldoen alle woningen aan de toetswaarde voor woningen rond een industriezone. De maximale geluidsbelasting op de woningen rond de zones is in de campusinrichting 50 dB(A) en in de hoogwaardig verdichte inrichting 55 dB(A).

Voor de bedrijven op het bedrijventerrein Deventerpoort zijn de richtwaarden buitengebied uit de Geluidnota Enschede van toepassing. Deze richtwaarden zijn van toepassing op individuele bedrijven die zich in het bedrijvenpark willen vestigen. Teneinde de belasting op de omliggende geluidsgevoelige bestemmingen te bewaken dienen de bedrijven van een zekere milieucategorie zich op de minimaal de afstanden te bevinden die zijn opgenomen (voor het aspect geluid) in de VNG brochure “bedrijven en milieuzonering”. Dit is het geval.

Voor de campusplusinrichting (behorende bij het voorkeursalternatief) voldoet de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen rond het plangebied aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Voor de campusplusinrichting behorende bij het voorkeursalternatief voldoet de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemmingen overigens, hoewel dit geen wettelijk vereiste is, ook aan de ambities van de gemeente Dinkelland. In de strook ten zuiden van de spoorweg is de geluidsbelasting op geen van de

geluidsgevoelige bestemmingen groter dan de richtwaarde van 50 dB(A). Alleen in de strook tussen de spoorweg en de rijksweg A1 liggen 5 woningen waarvoor de geluidsbelasting net boven de 45 dB(A), namelijk afgerond op 46 dB(A) zal uitvallen. De ambitie-richtwaarde van de gemeente voor dit deelgebied is 45 dB(A) $L_{etmaal}$ voor individuele bedrijven. Aangezien de niet-afgeronde overschrijding in dit deelgebied minder dan 0,3 dB(A) is, de afstand van de industrie tot de geluidsgevoelige bestemmingen meer dan 800 meter is, de maximale milieucategorie van de relevante individuele bedrijven 4.2 is met een VNG richtafstand voor 45 dB(A) op de gevel van 300 meter, en aangezien de bijdragen van naastgelegen bedrijven niet moeten worden meegenomen (waaronder het proefdraaien) zal de formele eis van maximaal 45 dB(A) op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van individuele bedrijven in dit gebied niet worden overschreden.

Uitgaande van een maximale toegestane afgeronde geluidsbelasting op de rand van de zone van afgerond 50 dB(A) $L_{etmaal}$ zijn op basis van de resultaten voor de campusplusininrichting van het voorkeursalternatief voor de zone noord en de zone midden twee zonevoorstellen aangemaakt op basis van de 50,5 dB(A) $L_{etmaal}$-contouren van deze berekeningen. Deze zonevoorstellen zijn in opgenomen in Bijlage M.

Aanvullend op de Letmaal-berekeningen zijn voor de campusinrichting, de hoogwaardig verdichte inrichting en decampusplusinrichting de te verwachten maximale geluidsniveaus of piekgeluidsniveaus LAmax rond het plangebied berekend. De maximale geluidsbelastingen overschrijden nergens de toegepaste grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A) gedurende respectievelijk de dag, de avond en de nacht. De maximale geluidsbelastingen overdag komen het dichtst bij de grenswaarde ten gevolge van het proefdraaien dat gedurende maximaal 10 minuten op een representatieve dag kan plaatsvinden. Dit proefdraaien vindt uitsluitend op werkdagen overdag plaats. De maximaal gevonden waarde voor de campusplusinrichting (met proefdraaien) van het voorkeursalternatief is 65 d(A), gedurende de avond blijft de $LA_{max}$ voor deze inrichting onder de 55 dB(A), gedurende de nacht onder de 50 dB(A).

*Cumulatie*

Binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contour laat de huidige situatie een licht negatieve toename zien van het aantal woningen, bewoners en ernstig gehinderden ten opzichte van de referentiesituatie. De minimale invulling en de maximale invulling laten een toename zien van deze aspecten maar ze zijn in beide gevallen relatief klein.

Indien er naast de gecumuleerde geluidsbelasting wordt gekeken naar de gevelbelastingen waarmee de gecumuleerde geluidsbelasting gepaard gaat, dan geldt dat, met uitzondering van enkele woningen in de knik van de Snellenweg en de Vliegveldweg, in het geval de gecumuleerde geluidsbelasting boven de 60 dB(A) $L_{cum}$ ligt minstens één gevel voldoet aan het geluidsluwe gevelcriterium. Het 60 dB(A) criterium is afkomstig uit de geluidsnota van de gemeente Enschede. Het is de waarde waarvoor de gemeente de gecumuleerde geluidsbelasting in ieder geval als aanvaardbaar beoordeelt.

*Leemten in kennis*

De resultaten in dit rapport zijn gebaseerd op voorspellingen en aannames voor de toekomst, die een mate van onzekerheid bevatten. Een aantal onzekerheden is hieronder samengevat:

- Het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen en de vlootmix die zijn gedefinieerd voor de startvariant en de trendvariant zijn een zo goed mogelijke inschatting van het vliegverkeer dat gebruik zal gaan maken van de vliegfunctie binnen de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente. De inschatting bevat

een mate van onzekerheid omdat het om een toekomstige situatie gaat. De grootte van de geluidsruimte voor de luchthaven wordt echter in het luchthavenbesluit definitief vastgelegd door middel van grenswaarden in de handhavingspunten en zal dus niet meer kunnen worden aangepast.

- De start- en landingsroutes zijn omgeven door een spreidingsgebied. De ligging van de spreidingsgebieden kunnen in de toekomstige situatie afwijken ten opzichte van de spreidingsgebieden gebruikt in de berekeningen door bijvoorbeeld nieuwe vliegtuigtypen en instructies van de luchtverkeersleiding.
- Voor het bepalen van de aantallen ernstig gehinderden en slaapverstoorden ten gevolge van vliegtuiggeluid zijn dosis-effectrelaties gebruikt die zijn afgeleid van de situatie rondom Schiphol. Het is onbekend hoe goed de resultaten de werkelijke aantallen voorspellen. De resultaten zijn hier gebruikt als indicatorwaarden voor een onderlinge vergelijking van de varianten.
- Voor het bepalen van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden binnen de gecumuleerde geluidsbelasting zijn de dosis-effectrelaties gebruikt die zijn afgeleid voor het wegverkeer. Deze resultaten kunnen hooguit als indicatief worden beschouwd. Het ontbreekt aan dosis-effectrelaties voor gecumuleerde geluidsbelastingen.

## Referenties


1. ProjectMER/BesluitMER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente deel A, Arcadis, maart 2016.
2. PlanMER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o., Arcadis–Adecs Airinfra, B02022/CE9/059/300007, 23 juni 2009.
3. Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens), http://wetten.overheid.nl (BWBR0026525).
4. Regeling houdende regels voor burgerluchthavens (Regeling burgerluchthavens), http://wetten.overheid.nl (BWBR0026564).
5. Wet van 16 februari 1979, houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder. www.wetten.nl.
6. Reken– en meetvoorschrift geluid 2012, laatst gewijzigd 20-05-2014, www.wetten.nl.
7. Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, oktober 1998 van het voormalige Ministerie van VROM.
8. Gebiedsgericht geluidsbeleid gemeente Dinkelland, Nota geluidsbeleid. Rapport M.2006.0718.07.R001. DGMR, mei 2008.
9. Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 2004, Directoraat-Generaal Milieu, Directie Locale Milieukwaliteit en Verkeer.
10. Regeling van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 14 juli 2004, nr. LMV2004067083, houdende regels met betrekking tot de weergave en de beheersing van omgevingslawaai (Regeling omgevingslawaai).
11. Deelrapport geluid, PlanMER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o., Adecs Airinfra, 2009.
12. Luchtzijdige bereikbaarheid Twente, ontwerpschetsen (Concept 0.9d-26/01/2012, TO70/LVNL.
13. Accuracy analysis of RNAV-based night-time transitions to runway 18R, NLR, oktober 2006.
14. Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting in $L_{den}$ voor de overige burgerluchthavens bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart, Versie 13 bèta, NLR, 2012.
15. MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente – deelrapport verkeer – Deel, Arcadis, januari 2016.
16. Handreiking bedrijven en milieuzonering, Vereniging Nederlandse Gemeenten, 2009.
17. Notitie Reikwijdte en detailniveau i.k.v. ontwikkeling Technology base Twente, M.E.R.-procedure luchthavenbesluit Twente, Arcadis en ADT, 29 september 2015.
18. Nota van uitgangspunten Middengebied Luchthaven (ecologische hoofdstructuur en werkparken), Gemeente Enschede, 2 maart 2015.
19. http://gisopenbaar.overijssel.nl/website/atlasoverijssel/atlasoverijssel.html.
20. Kaart met statistieken per vierkant van 100 bij 100 meter www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/dossiers/nederland-regionaal/publicaties/geografische-data/archief/2014/2013-kaart-vierkanten-art.htm.
21. Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en Omgeving, Uitwerking Omgevingsvisie, Provincie Overijssel, juni 2010.
22. Attachment E: Noise Analysis of Taxi and Queuing alternatives for the Centerfield Taxiway at Logan International Airport, HMMH, mei 2006.
23. Geluidnota Enschede 2009-2012, Gemeente Enschede, April 2011.
24. Akoestische rapportage aspecten inzake proefdraaien op Lelystad Airport, rapportage ten behoeve van Wm-milieuvergunning. ML- 435-5, mei 2004.

25. Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter". Provincie Limburg, Inspectie Milieuhygiëne Limburg, G.D. Cremers, januari 1996.
26. Rekenmodel geluid *"openlucht house-evenement"* vliegveld Twenthe, Enschede. M.A.Kok, aug 2015.
27. Akoestisch onderzoek naar maatregelen aan Hal 11 op het terrein van vliegbasis Twente te Enschede. Tebodin. R. van den Berg, nov 2011.
28. Benodigde geluidsvermogens hallen: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/images/Groningen%20(Gr)/i45500.pdf
29. Richtlijn muziekspectra in horecabedrijven. Nederlandse stichting geluidshinder, maart 2015.
30. Onderzoek naar de geluidsniveaus in de omgeving ten gevolge van Walibi Holland, spijkweg 30 te Biddinghuizen, Peutz, nr. FO 2763-5, 30-05-2011 (betreft o.a. Lowlands festival).
31. http://www.aarhusportaal.nl/docs/200610251630324671.pdf. Tabel met gemeten geluidsniveaus in feesttenten.
32. Regeling "Geluid bij horeca, horeca gerelateerde festiviteiten en evenementen 2013". Op basis van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) en de Algemene Plaatselijke Verordening. Gemeente Venray. Tabel met zendniveaus.
33. Akoestisch onderzoek aanvraag omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit De Strip te Enschede, Arcadis, 11 maart 2015.
34. Memo Aanvullend akoestisch onderzoek aanvraag omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit, Arcadis, 7 juli.

## Bijlage A Berekeningsnummers van de geluidsberekeningen

Tabel 21 Berekeningsnummers.

| Geluidsbron | Berekening | Berekeningsnummer |
|---|---|---|
| **Luchtvaart $L_{den}$** | Referentie 2011 | 05-04-2012 10:04 |
| | Startvariant | 27-05-2016 14:16 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 14:36 |
| | | |
| **Luchtvaart $L_{night}$** | Startvariant | 10-11-2015 09:23 |
| | Trendvariant | 10-11-2015 09:22 |

## Bijlage B Invoergegevens luchtvaart

Tabel 22 Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per tijdsperiode voor de startvariant (ZM).

| Soort verkeer | Segment | ICAO-type | Aantal bewegingen (dag) | Aantal bewegingen (avond) | Aantal bewegingen (nacht) | Totaal aantal bewegingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Klein verkeer (zweefvlieg-activiteiten)** | GA | AA5 | 400 | 0 | 0 | 400 |
| **Klein verkeer** | GA | C150 | 5.301 | 0 | 0 | 5.301 |
| | GA | C172 | 2.911 | 0 | 0 | 2.911 |
| | GA | C182 | 1.025 | 0 | 0 | 1.025 |
| | GA | C310 | 363 | 0 | 0 | 363 |
| **Totaal** | | | **10.000** | **0** | **0** | **10.000** |
| **Groot verkeer** | BA | C25A | 168 | 48 | 24 | 240 |
| | BA | C510 | 168 | 48 | 24 | 240 |
| | BA | C56X | 42 | 12 | 6 | 60 |
| | BA | H25B | 42 | 12 | 6 | 60 |
| | MRO BA | C25A | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | C510 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | C56X | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | H25B | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | EOL | A306 | 36 | 0 | 0 | 36 |
| | EOL | B733 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| | EOL | B734 | 12 | 0 | 0 | 12 |
| **Totaal** | | | **480** | **120** | **60** | **660** |
| **Helikopters** | | EC20 | 18 | 2 | 0 | 20 |
| | | R44 | 18 | 2 | 0 | 20 |
| **Totaal** | | | **36** | **4** | **0** | **40** |
| **Totaal** | | | **10.516** | **124** | **60** | **10.700** |

Tabel 23 Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per tijdsperiode voor de trendvariant (ZM).

| Soort verkeer | Seg-ment | ICAO type | Aantal bewegingen (dag) | Aantal bewegingen (avond) | Aantal bewegingen (nacht) | Totaal aantal bewegingen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Klein verkeer (zweefvlieg-activiteiten)** | GA | AA5 | 400 | 0 | 0 | 400 |
| **Klein verkeer** | GA | C150 | 9.542 | 0 | 0 | 9.542 |
| | GA | C172 | 5.560 | 0 | 0 | 5.560 |
| | GA | C182 | 1.844 | 0 | 0 | 1.844 |
| | GA | C310 | 654 | 0 | 0 | 654 |
| **Totaal** | | | **18.000** | **0** | **0** | **18.000** |
| **Groot verkeer** | BA | C25A | 504 | 144 | 72 | 720 |
| | BA | C510 | 504 | 144 | 72 | 720 |
| | BA | C56X | 126 | 36 | 18 | 180 |
| | BA | H25B | 126 | 36 | 18 | 180 |
| | MRO BA | C25A | 60 | 20 | 0 | 80 |
| | MRO BA | C510 | 60 | 20 | 0 | 80 |
| | MRO BA | C56X | 15 | 5 | 0 | 20 |
| | MRO BA | H25B | 15 | 5 | 0 | 20 |
| | EOL | A306 | 144 | 0 | 0 | 144 |
| | EOL | B733 | 48 | 0 | 0 | 48 |
| | EOL | B734 | 48 | 0 | 0 | 48 |
| **Totaal** | | | **1.650** | **410** | **180** | **2.240** |
| **Helikopters** | | EC20 | 45 | 5 | 0 | 50 |
| | | R44 | 45 | 5 | 0 | 50 |
| **Totaal** | | | **90** | **10** | **0** | **100** |
| **Totaal** | | | **19.740** | **420** | **180** | **20.340** |

Tabel 24 Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per vliegtuig- en helikoptertype voor de startvariant en de trendvariant.

| Soort vliegverkeer | Vliegtuigtype | ICAO code | Aantal bewegingen startvariant | Aantal bewegingen trendvariant |
|---|---|---|---|---|
| **End of life EOL** | Airbus A300 | A306 | 36 | 144 |
| | Boeing 737-300 | B733 | 12 | 48 |
| | Boeing 737-400 | B734 | 12 | 48 |
| | | **Totaal EOL** | **60** | **240** |
| **Business aviation BA** | Cessna 525A Citation CJ2 | C25A | 240 | 720 |
| | Cessna 510 Citation Mustang | C510 | 240 | 720 |
| | Cessna 560 XL Citation Excel | C56X | 60 | 180 |
| | British Aerospace Bae-125-700 | H25B | 60 | 180 |
| | | **Totaal BA** | **600** | **1.800** |
| **General aviation GA** | AA-5 Traveler | AA5 | 400 | 400 |
| | Cessna 150 | C150 | 4.901 | 9.142 |
| | Cessna 172 | C172 | 3.311 | 5.960 |
| | Cessna 182 | C182 | 1.025 | 1.844 |
| | Cessna 310 | C310 | 363 | 654 |
| | | **Totaal GA** | **10.000** | **18.000** |
| **MRO Business aviation BA** | Cessna 525A Citation CJ2 | C25A | 0 | 80 |
| | Cessna 510 Citation Mustang | C510 | 0 | 80 |
| | Cessna 560 XL Citation Excel | C56X | 0 | 20 |
| | British Aerospace Bae-125-700 | H25B | 0 | 20 |
| **Helikopters** | | **Totaal MRO BA** | **0** | **200** |
| | Robinson R-44 | R44 | 20 | 50 |
| | Eurocopter EC-120 | EC20 | 20 | 50 |
| | | **Totaal** | **10.700** | **20.340** |

Tabel 25 Verkeerssamenstelling (aantal bewegingen) over geluidscategorieën (vliegtuigen).

| Geluids-categorie | Segment | ICAO-type | Vliegtuigtype | Startvariant | Trendvariant |
|---|---|---|---|---|---|
| 001 | GA | C310 | Cessna 310 | 363 | 654 |
| 002 | GA | C182 | Cessna 182 | 1.025 | 1.844 |
| 003 | GA | C172/AA5 | Cessna 172 / AA-5 Traveler | 2.911 / 400 | 5.560 / 400 |
| 005 | GA | C150 | Cessna 150 | 5.301 | 9.542 |
| 070 | BA/MRO BA | C25A | Cessna 525A Citation CJ2 | 240 | 800 |
| 078 | EOL | A306 | Airbus A300B4-600 | 36 | 144 |
| 089 | BA/MRO BA | C510 | Cessna 510 Citation Mustang | 240 | 800 |
| 103 | BA/MRO BA | C56X | Cessna 560XL Citation Excel | 60 | 200 |
| 114 | BA/MRO BA | H25B | British Aerospace BAe-125-700 | 60 | 200 |
| 469 | EOL | B733 | Boeing 737-300 | 12 | 48 |
| | EOL | B734 | Boeing 737-400 | 12 | 48 |
| **Totaal** | | | | **10.660** | **20.240** |

Tabel 26 Verkeerssamenstelling (aantal bewegingen) over geluidscategorieën (helikopters).

| Geluidscategorie | ICAO-type | Helikoptertype | Scenario | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Referentie-situatie | Startvariant | Trendvariant |
| 010 | EC20 | Eurocopter EC-120 Colibri | 0 | 20 | 50 |
| 011 | R44 | Robinson R-44 Astro | 0 | 20 | 50 |
| **Totaal** | | | **0** | **40** | **100** |

Tabel 27 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per dagdeel.

| Type verkeer | referentiesituatie | | | Startvariant | | | Trendvariant | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht | Dag | Avond | Nacht | Dag | Avond | Nacht |
| EOL | 0 | 0 | 0 | 60 | 0 | 0 | 240 | 0 | 0 |
| BA | 0 | 0 | 0 | 420 | 120 | 60 | 1.260 | 360 | 180 |
| GA | 2.500 | 0 | 0 | 10.000 | 0 | 0 | 18.000 | 0 | 0 |
| MRO BA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150 | 50 | 0 |
| Helikopter | 0 | 0 | 0 | 36 | 4 | 0 | 90 | 10 | 0 |
| **Totaal** | **2.500** | **0** | **0** | **10.516** | **124** | **60** | **19.740** | **420** | **180** |

Tabel 28 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per dagdeel (percentage).

| Type verkeer | referentiesituatie | | | | Start-/Trendvariant | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht | Totaal | Dag | Avond | Nacht | Totaal |
| EOL | 0 | 0 | 0 | **0** | 100% | 0 | 0 | **100%** |
| BA | 0 | 0 | 0 | **0** | 70% | 20% | 10% | **100%** |
| GA | 100% | 0 | 0 | **100%** | 100% | 0 | 0 | **100%** |
| MRO BA | 0 | 0 | 0 | **0** | 75% | 25% | 0 | **100%** |
| Helikopter | 0 | 0 | 0 | **0** | 90% | 10% | 0 | **100%** |

Tabel 29 Verdeling van het grote verkeer over de routes.

| Aantal vliegtuigbewegingen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Baan | Vluchtsoort | Route | Absoluut Startvariant | Absoluut Trendvariant | Percentage[24] [%] |
| 05 | Start | ART-B | 10 | 32 | 7,5 |
| | | ART-C | 1 | 2 | 0,5 |
| | | SON-B | 32 | 108 | 25 |
| | | SON-C | 2 | 8 | 2 |
| | | TEB-B | 78 | 260 | 61 |
| | | TEB-C | 5 | 19 | 4 |
| | **Totaal start** | | **128** | **429** | **100** |
| 05 | Landing | ARN | 70 | 236 | 51 |
| | | ARN (EOL) | 5 | 21 | 4 |
| | | REK-U | 46 | 154 | 33,5 |
| | | REK-U (EOL) | 3 | 14 | 2,5 |
| | | REK-W | 11 | 39 | 8 |
| | | REK-W (EOL) | 1 | 3 | 1 |
| | **Totaal landing** | | **136** | **467** | **100** |
| 23 | Start | SON | 52 | 174 | 27 |
| | | TEB | 124 | 418 | 65 |
| | | TEN | 15 | 51 | 8 |
| | **Totaal start** | | **191** | **643** | **100** |
| 23 | Landing | BAS | 191 | 643 | 92,5 |
| | | BAS (EOL) | 14 | 58 | 7,5 |
| | **Totaal 23 landing** | | **205** | **701** | **100** |

[24] De percentages wijken iets af als gevolg van afronding.

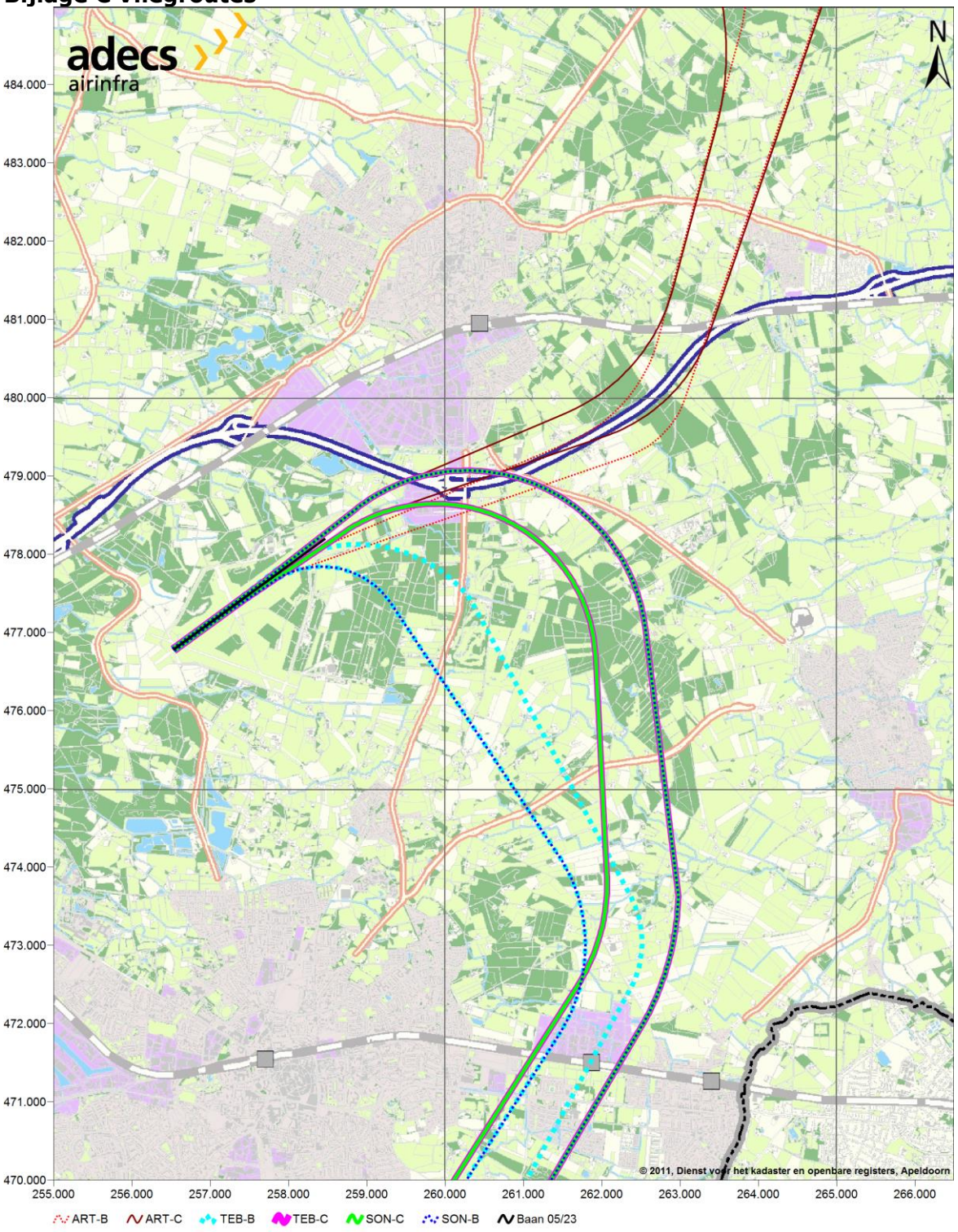
Tabel 30 Verdeling van het klein verkeer over de routes.

| Aantal vliegtuigbewegingen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Baan | Vluchtsoort | Route | Absoluut | | Percentage |
| | | | Startvariant | Trendvariant | [%] |
| 05 | Start | Straight | 864 | 1.584 | 22,5 |
| | Landing | Tango | 864 | 1.584 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 2.112 | 3.872 | 55,0 |
| | | **Totaal 05** | **3.840** | **7.040** | **100** |
| 23 | Start | Straight | 1.296 | 2.376 | 22,5 |
| | Landing | Tango | 1.296 | 2.376 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 3.168 | 5.808 | 55,0 |
| | | **Totaal 23** | **5.760** | **10.560** | **100** |
| 05Z | Start | Start1 | 36 | 36 | 22,5 |
| | Landing | Landing1 | 36 | 36 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 88 | 88 | 55,0 |
| | | **Totaal 05Z** | **160** | **160** | **100** |
| | Start | Start2 | 54 | 54 | 22,5 |
| | Landing | Landing2 | 54 | 54 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 132 | 132 | 55,0 |
| | | **Totaal 23Z** | **240** | **240** | **100** |

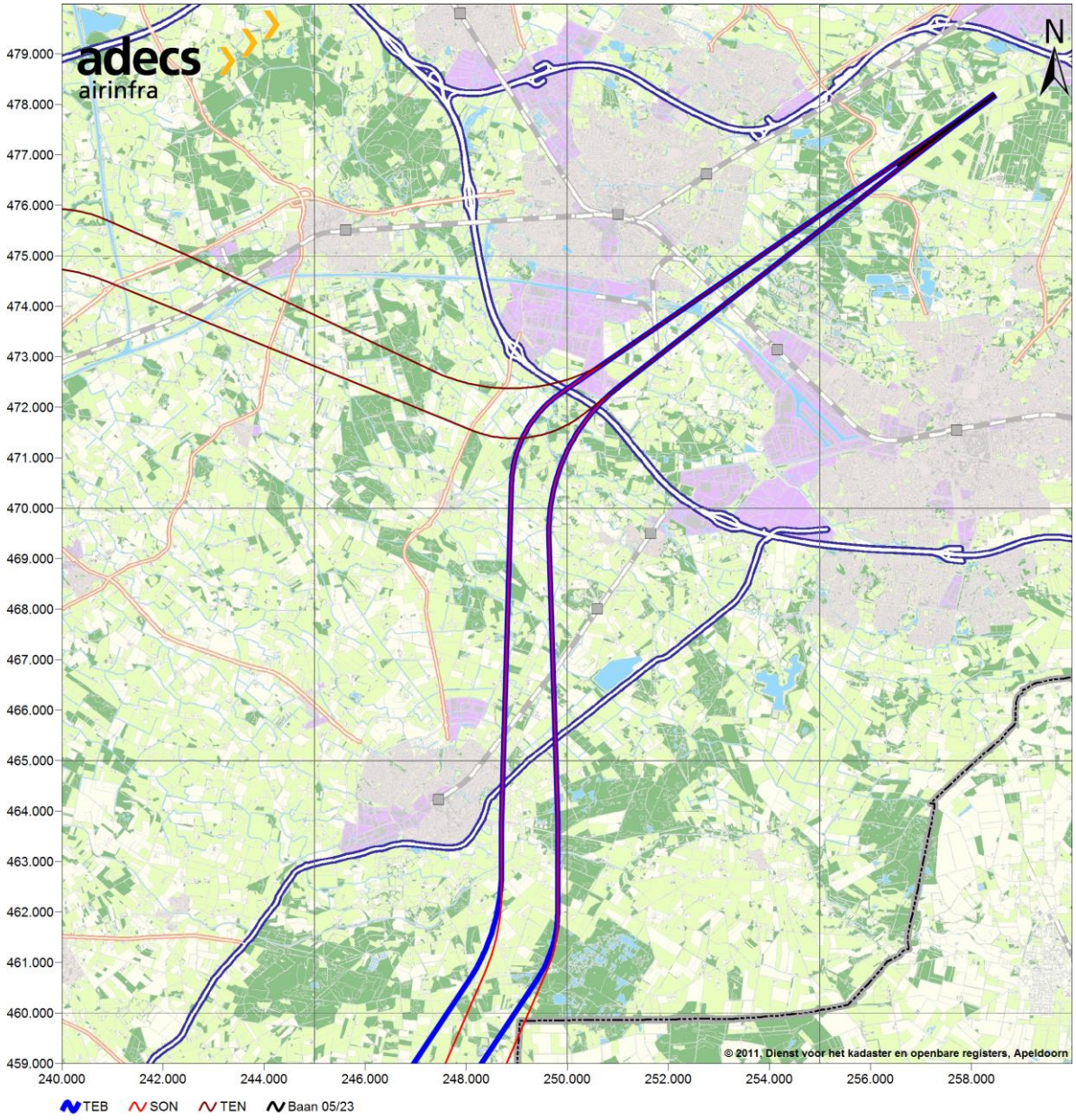
Tabel 31 Verdeling van het helikopterverkeer over de routes.

| Baan | Vluchtsoort | Route | Aantal helikopterbewegingen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Startvariant | | Trendvariant | |
| | | | Absoluut | Percentage [%] | Absoluut | Percentage [%] |
| 05 | Start | Straight | 8 | 50,0 | 20 | 50,0 |
| 05 | Landing | Straight | 8 | 50,0 | 20 | 50,0 |
| | | **Totaal 05** | **16** | **100** | **40** | **100** |
| 23 | Start | Straight | 12 | 50,0 | 30 | 50,0 |
| 23 | Landing | Straight | 12 | 50,0 | 30 | 50,0 |
| | | **Totaal 23** | **24** | **100** | **60** | **100** |

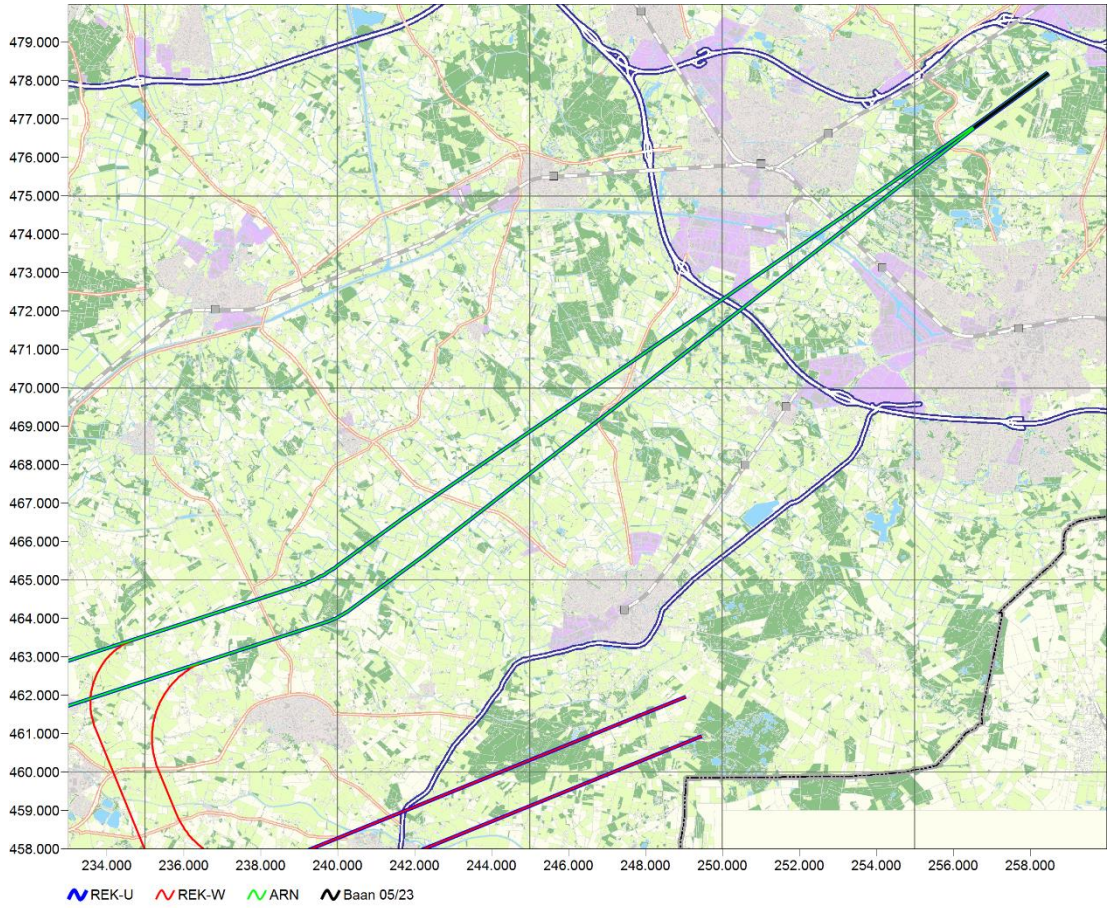
## Bijlage C Vliegroutes



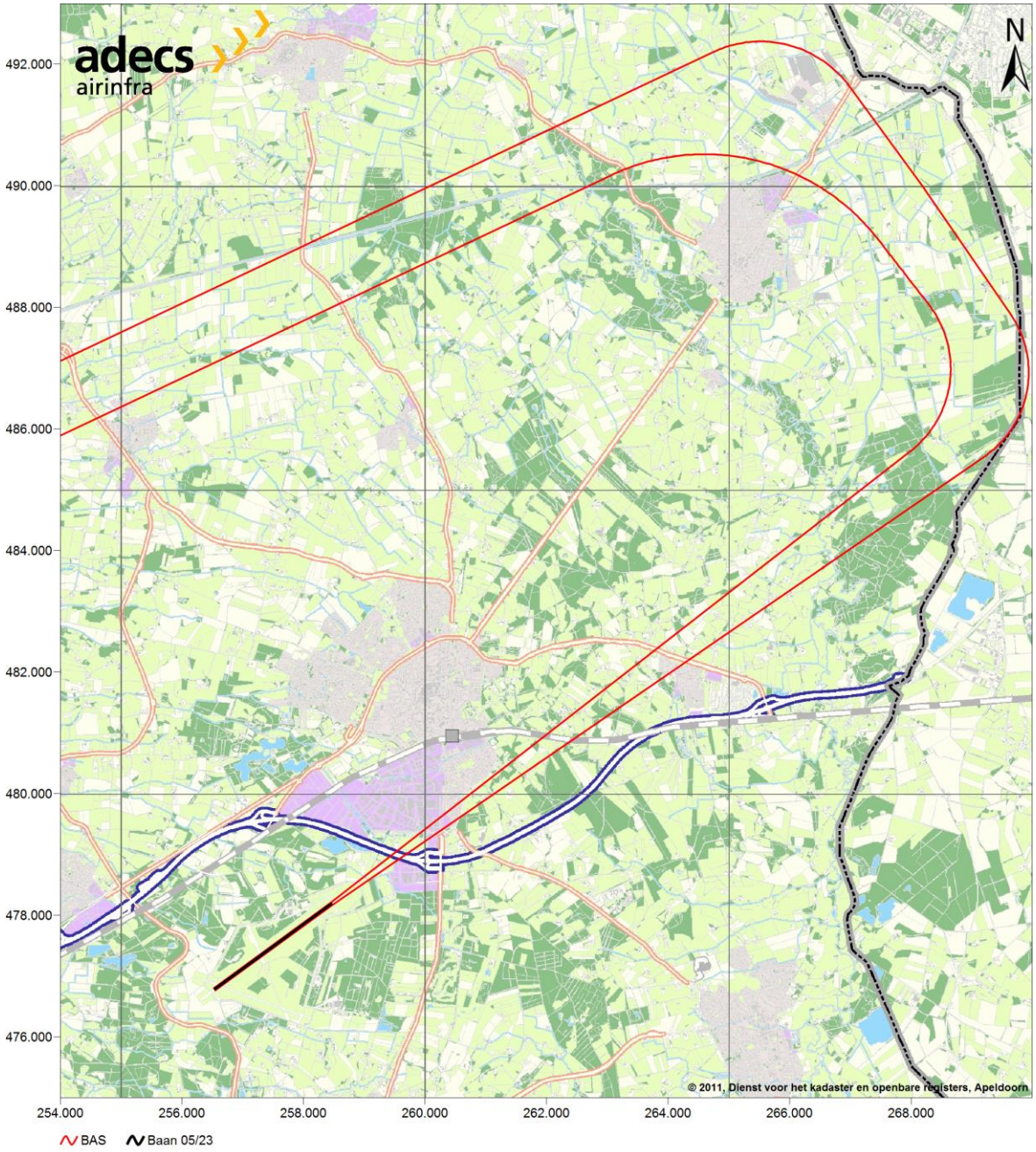

Figuur 30 Startroutes (spreidingsgebieden) IFR groot verkeer baan 05.



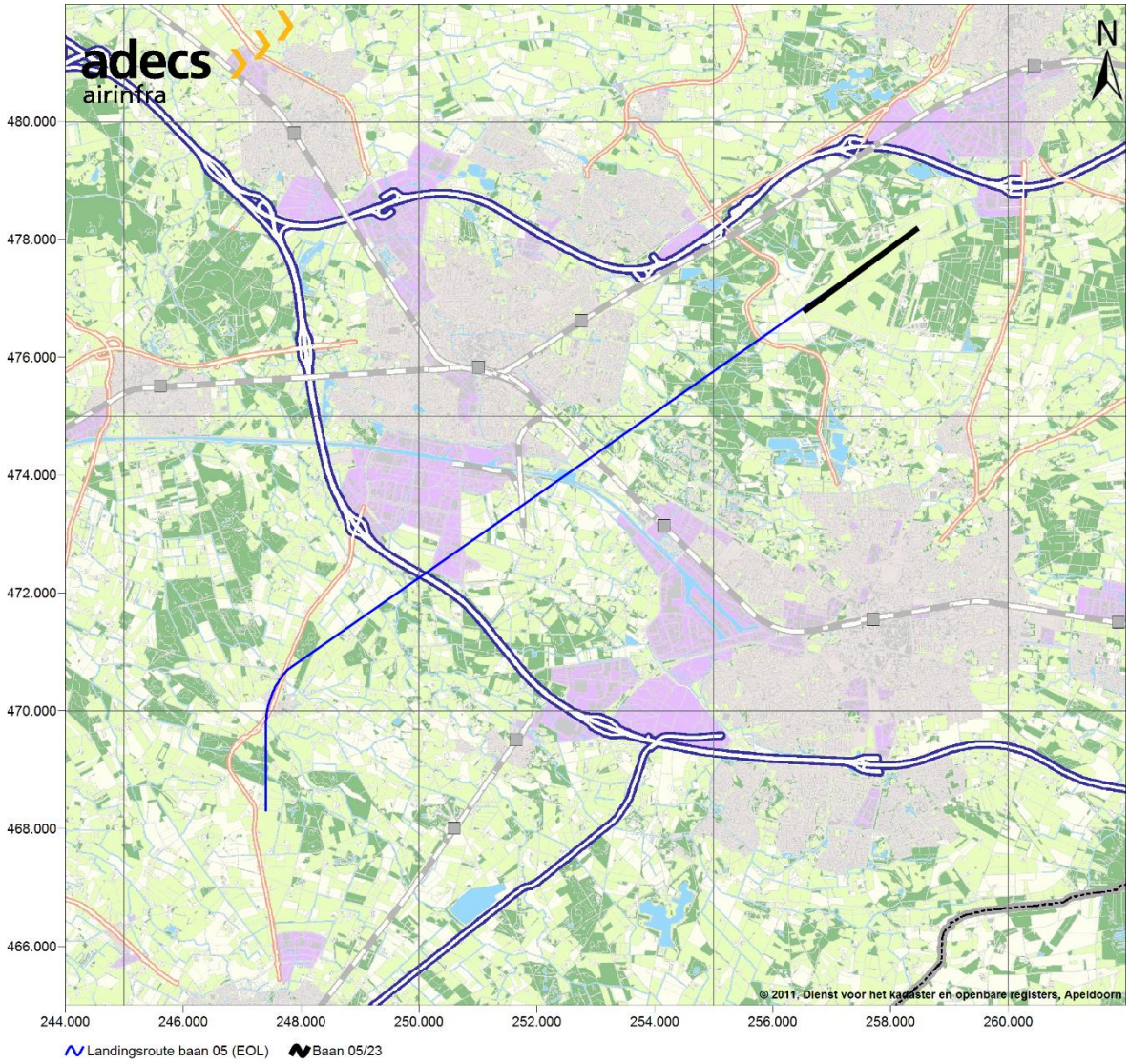

Figuur 31 Startroutes (spreidingsgebieden) IFR groot verkeer baan 23.



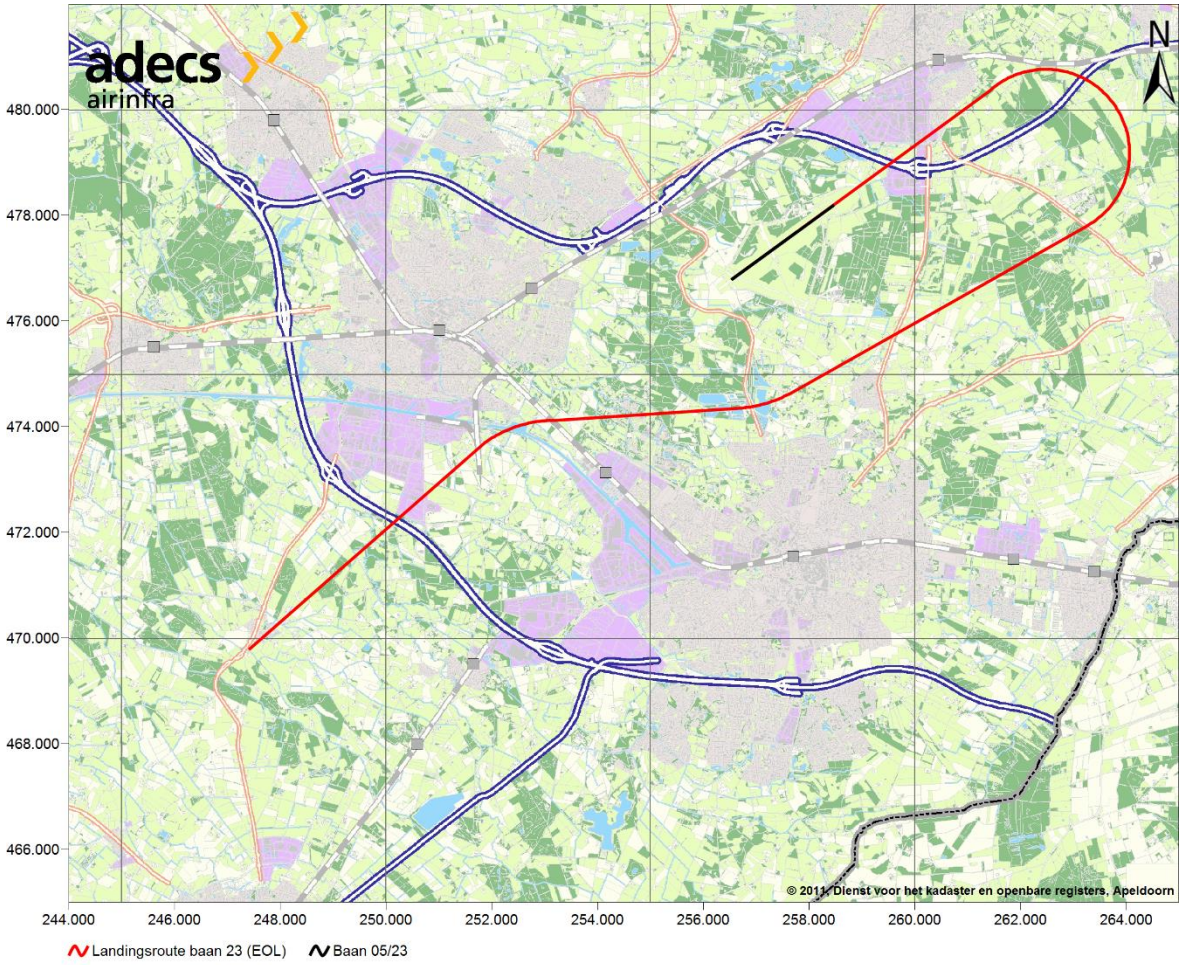

Figuur 32 Landingsroutes IFR (spreidingsgebieden) groot verkeer baan 05.



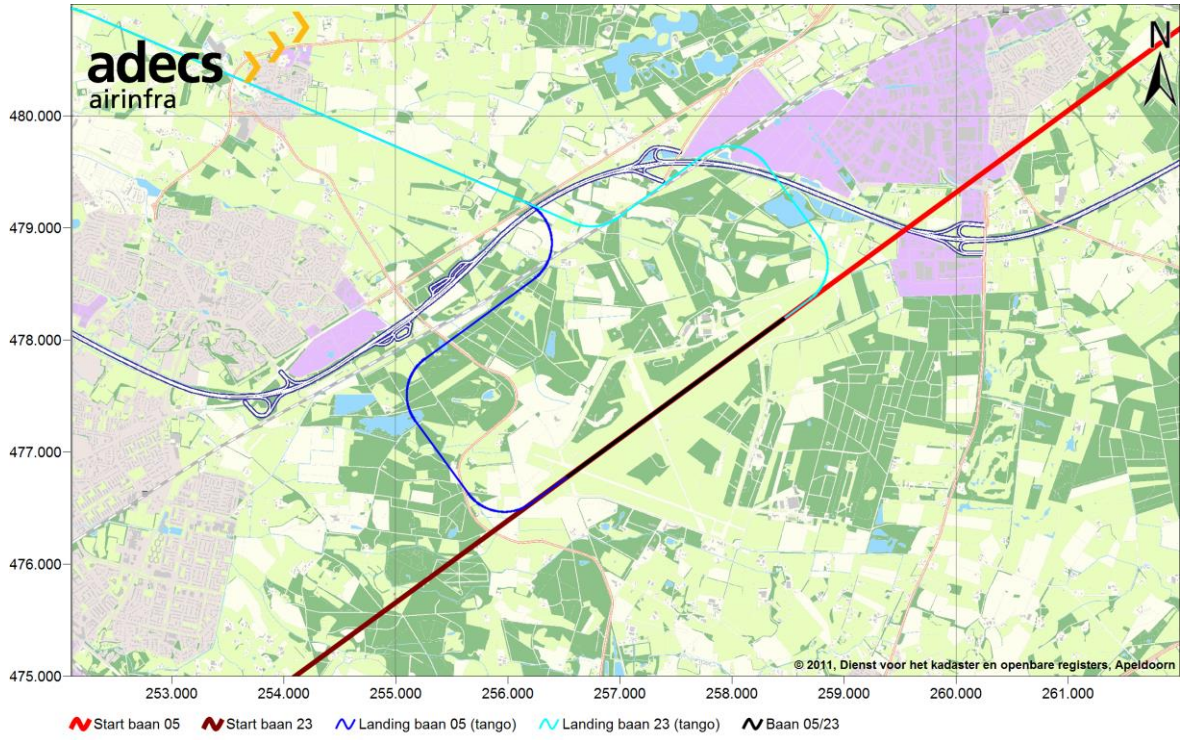

Figuur 33 Landingsroutes IFR (spreidingsgebieden) groot verkeer baan 23.



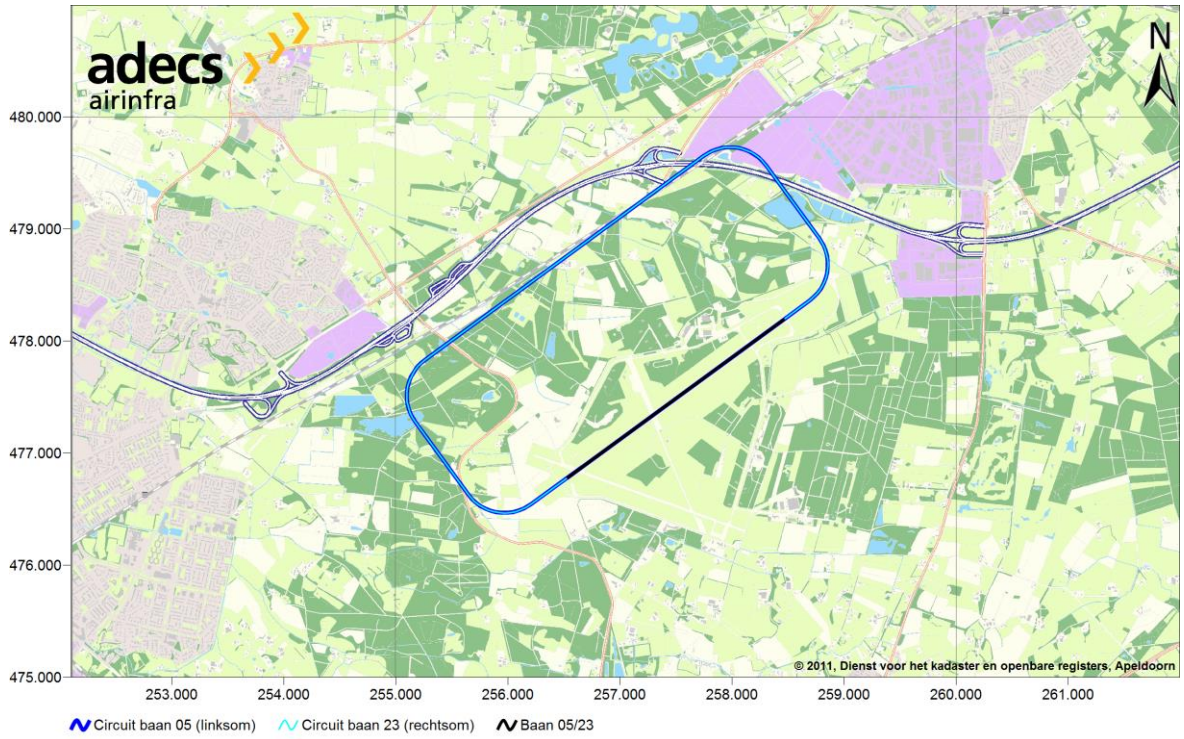

Figuur 34 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 05.



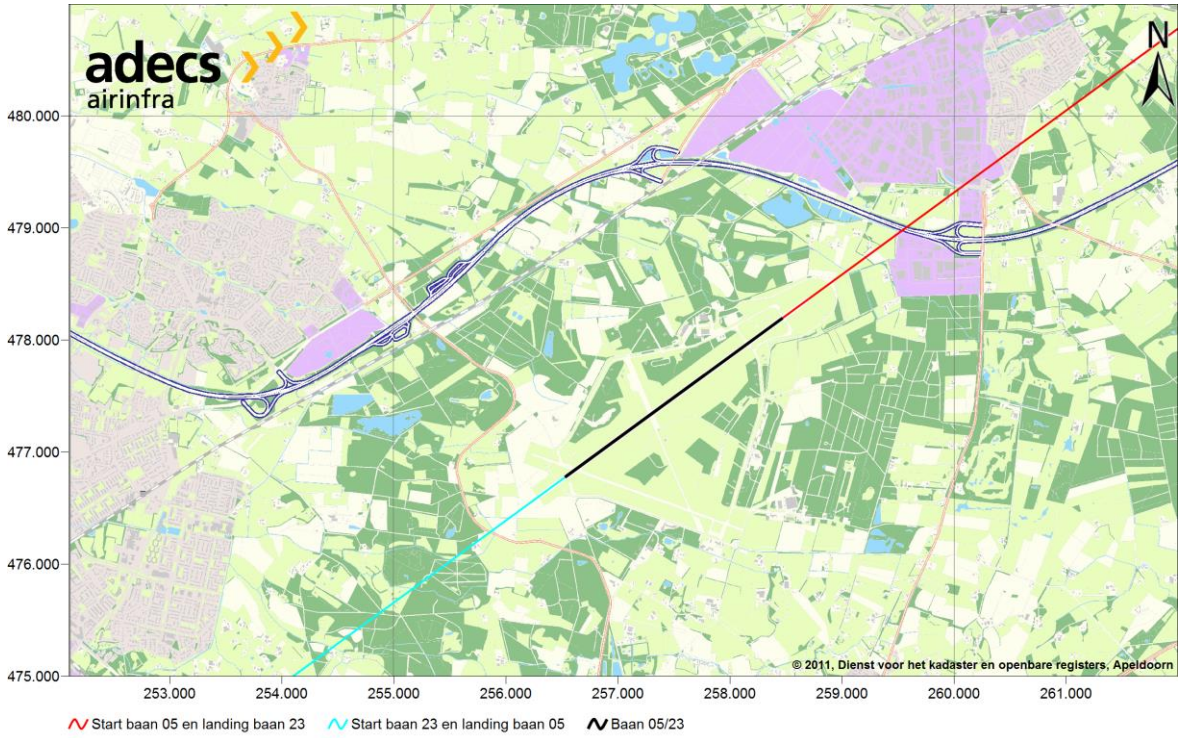

Figuur 35 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 23.



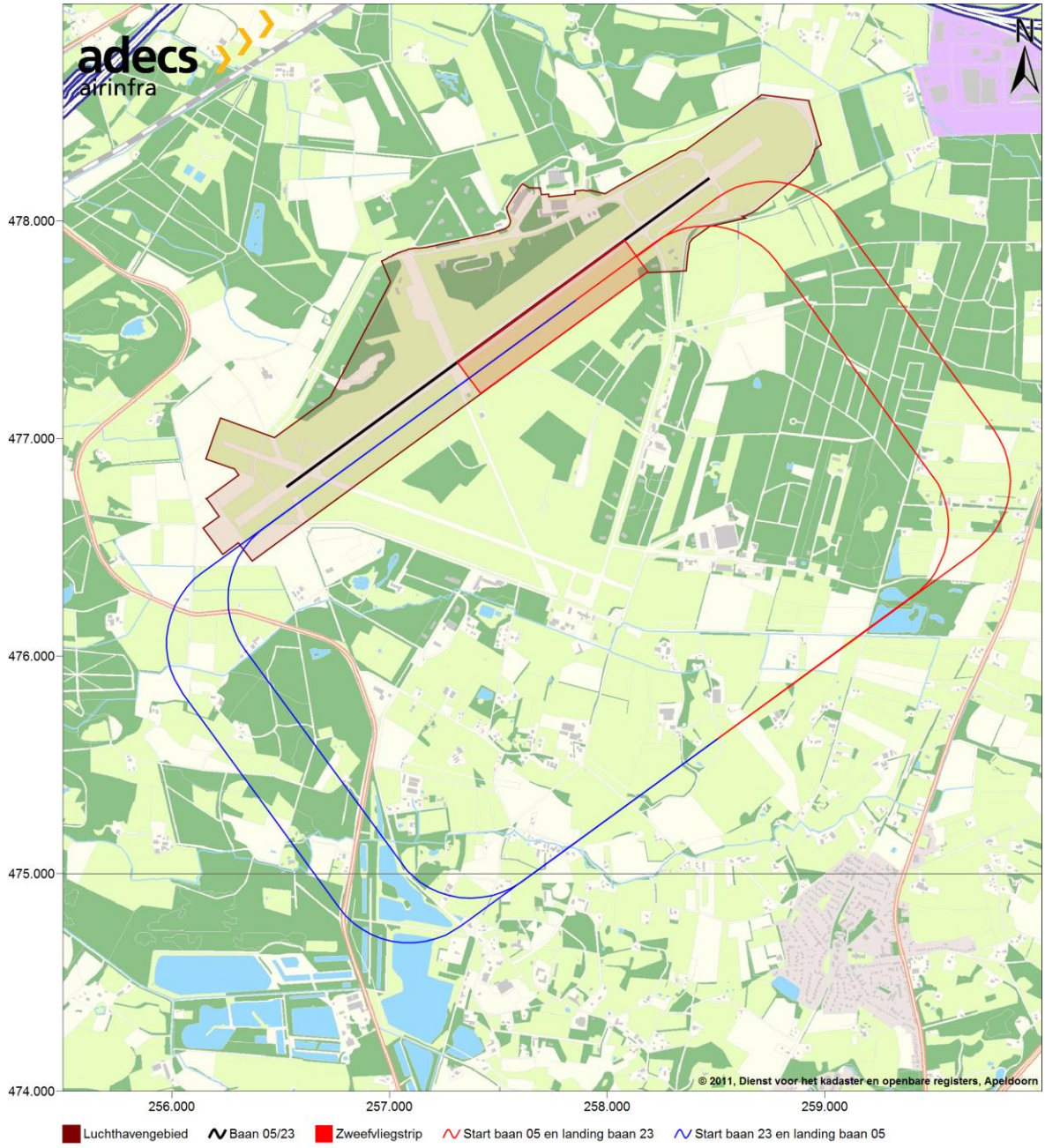

Figuur 36 Start- en landingsroutes VFR klein verkeer.




Figuur 37 Circuits VFR klein verkeer.




Figuur 38 Start- en landingsroutes VFR helikopters.




Figuur 39 VFR start- en landingsroutes voor het sleepverkeer/zweefvliegverkeer, baan 05Z/23Z.




Figuur 40 VFR circuits voor het sleepverkeer/zweefvliegverkeer, baan 05Z/23Z.

## Bijlage D Grondgeluid

Grondgeluid wordt in (internationale) onderzoeken naar geluidsbelasting rondom luchthavens veelal gedefinieerd als een combinatie van het geluid van taxiënde vliegtuigen, het geluid van proefdraaien en het geluid dat wordt veroorzaakt bij "reverse thrust", waarbij een vliegtuig na de landing wordt afgeremd via de motoren. Daarnaast wordt het laagfrequente geluid ten gevolge van het opspinnen van de motoren bij het starten van vliegtuigen op de baan ook onder grondgeluid gerekend.

Onderzoek naar taxiën rond de luchthaven Schiphol heeft uitgewezen dat het taxiën in de geluidsbelasting een uiterst marginale rol speelt. Op zeer korte afstand van het rijbaanstelsel is sprake van een zeer beperkte toename van de geluidsbelasting. Verder weg is de bijdrage aan de geluidsbelasting van het taxiën verwaarloosbaar. Met operationele maatregelen kan eventuele hinder die wordt ondervonden van het geluid van taxiën en van het warmdraaien direct voor de start mogelijk worden beperkt.
Hoewel het nog niet is vastgesteld of er beperkingen zullen gelden voor het gebruik van de thrust reversers na de landing, wordt ook het hierdoor veroorzaakte grondgeluid ingeschat als beperkt. Opnieuw geldt dat eventuele maatregelen voor het gebruik van reverse thrust het grondgeluid alleen maar verder zullen reduceren.

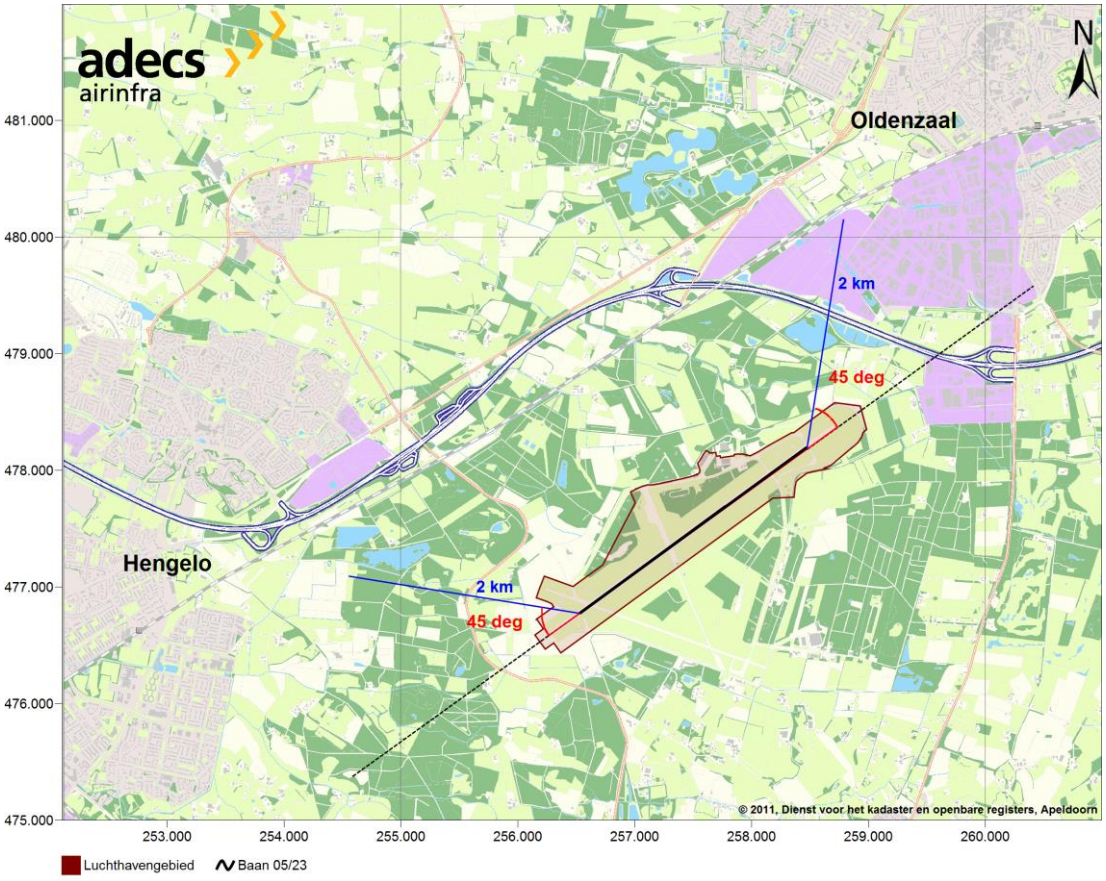
Het plaatsen van een scherm aan de noordoostzijde van de proefdraaiplaats in het luchthavengebied zorgt ervoor dat de eventuele geluidshinder van het proefdraaien wordt beperkt.

Enkele onderzoeksinstituten waaronder TNO, het NLR en Wyle Laboratories, hebben in het verleden in opdracht van Schiphol onderzoek naar grondgeluid uitgevoerd. Dit heeft aangetoond dat het geluid en de trillingen van lage frequenties met name wordt veroorzaakt door starts van de grotere vliegtuigen (zoals de MD11, de B747 en de A330). De uitstraalrichting waarin het laagfrequente geluid het luidste bleek, is onder een hoek van 45 graden naar achteren gericht ten opzichte van de vliegrichting van het vliegtuig.
Ook is in dit onderzoek een correlatie geconstateerd tussen de intensiteit van het gebruik van de Polderbaan en de ervaren hinder.
In het genoemde grondgeluidsonderzoek is de afstand van het startende verkeer vanaf de Polderbaan tot aan de beschouwde woonbebouwing of woonkernen ruim 2 kilometer. Ter vergelijking geeft figuur 41 de situatie van luchthaven Twente weer. De afstand onder een hoek van 45° tussen baankop 05 tot de aaneengesloten woonbebouwing van Hengelo is 3,5 kilometer. Voor baankop 23 geldt dat de afstand onder een hoek van 45° tot de aaneengesloten woonbebouwing van Oldenzaal ongeveer 2,7 kilometer is. Beide afstanden zijn daarmee groter dan in het eerder genoemde grondgeluidsonderzoek.
Ondanks de grotere afstanden tussen geluidsbron en de woonkernen van Oldenzaal en Hengelo zou toch nog hinder kunnen ontstaan, echter in mindere mate in vergelijking met de situatie van luchthaven Schiphol omdat de intensiteit van de grotere vliegtuigen lager ligt.
In de ingeschatte verkeerssamenstelling van de trendvariant wordt alleen voor het vrachtvervoer van grotere vliegtuigtypen gebruik gemaakt. Dit betekent ongeveer één vrachtvlucht in 2,5 dagen tijd.

Op basis van de afstand tussen de start- en landingsbaan en de aaneengesloten woonbebouwing en het beperkte aantal starts met grotere vliegtuigen is de verwachting dat de hinder ervan tijdens de start beperkt

is. Omdat er echter geen beoordelingsmethodiek voor het grondgeluid beschikbaar is, kan dit niet gekwantificeerd worden.

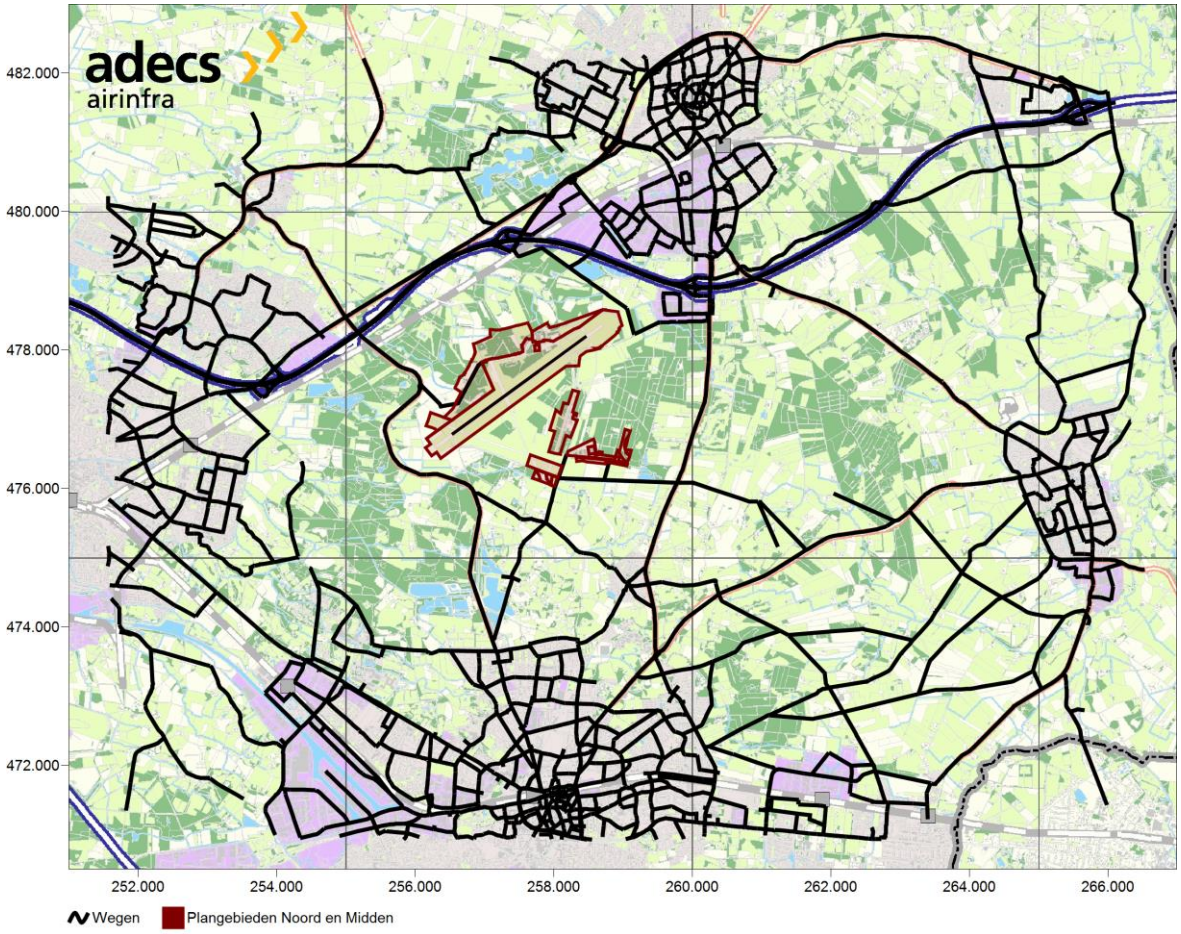
Doordat het geluid door de lucht wordt overgedragen, is de hinder mede afhankelijk van weersgesteldheden (windrichting en luchttemperatuur), het type ondergrond en het bouwtype van woningen. Deze effecten zijn echter in mindere mate van belang voor het grondgeluid en daarom niet in deze beperkte kwalitatieve beschouwing uitgewerkt.




Figuur 41 Afstand tussen baan 05/23 en de aaneengesloten woonbebouwing van Hengelo en Oldenzaal.

# Bijlage E Invoergegevens wegverkeer

## E.1 Invoergegevens wegverkeer

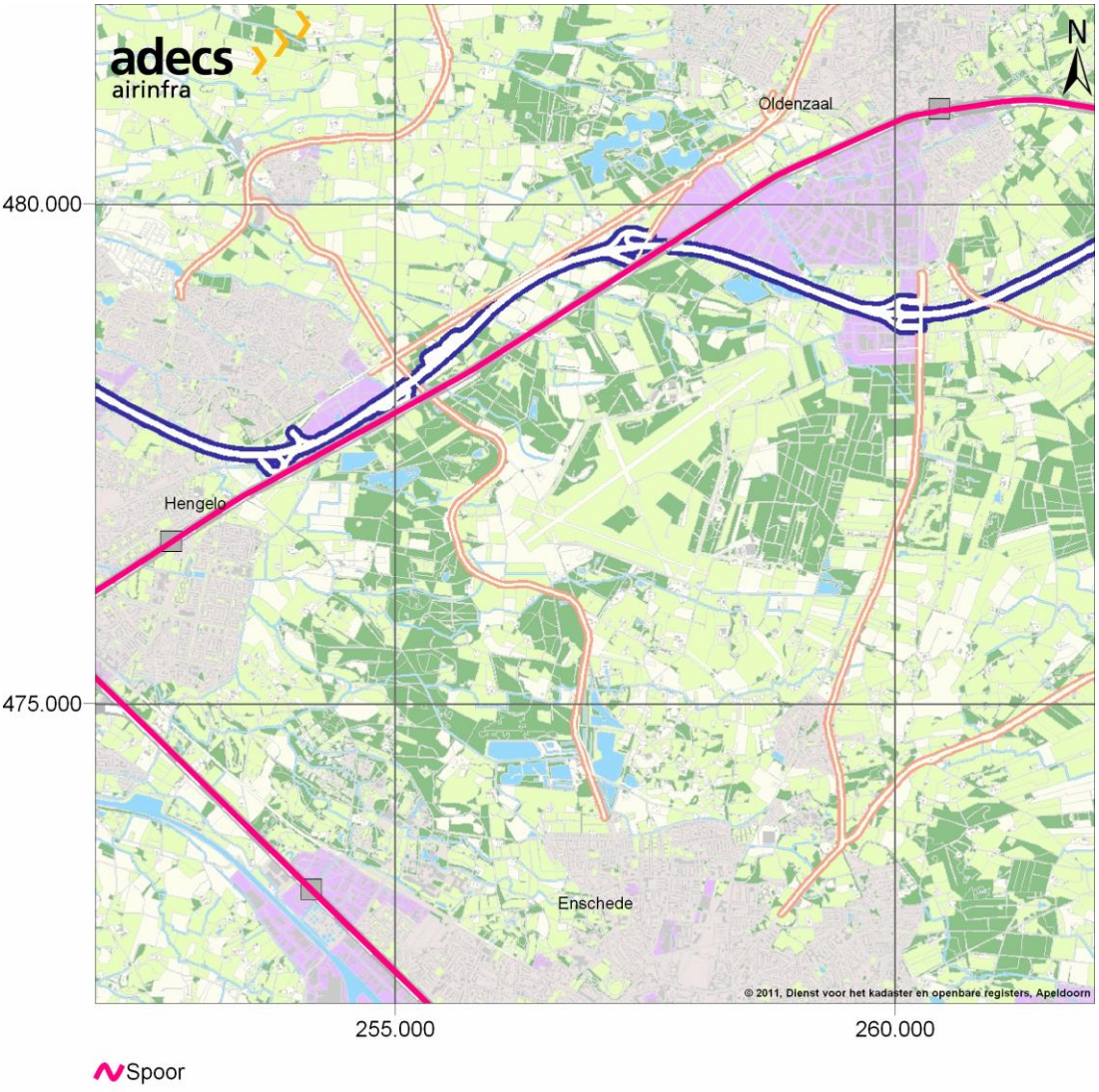



Figuur 42 Wegen binnen het studiegebied.

Zie voor verdere details het deelonderzoek wegverkeer (ref. 15).

# Bijlage F Invoergegevens spoorwegverkeer

## F.1 Invoergegevens spoorwegverkeer




Figuur 43 Ligging spoor.

Tabel 32 Intensiteiten spoor (De genoemde categorieën komen overeen met de categorieën als genoemd in bijlage IV van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006).

| **Intensiteit (bakken/uur)** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Traject 180** | **Hengelo<->Oldenzaal** | | | | | | |
| 2006 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 8 |
| | Dag | 3,4 | 0,21 | 14,61 | 0,24 | 0,24 | 9,33 |
| | Avond | 3,18 | 0,35 | 15,06 | 0,11 | 0,3 | 8,88 |
| | Nacht | 0 | 0,3 | 16,56 | 0,15 | 0,33 | 2,98 |
| | | | | | | | |
| 2007 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 8 |
| | Dag | 4,43 | 0,55 | 8,79 | 0,21 | 0,23 | 8,33 |
| | Avond | 1,9 | 0,24 | 11,64 | 0,07 | 0,47 | 7,95 |
| | Nacht | 0 | 0 | 15,21 | 0,19 | 0,49 | 2,64 |
| | | | | | | | |
| 2008 | | Cat 3 | Cat 4 | Cat 6 | Cat 8 | | |
| | Dag | 0,21 | 17,05 | 0,56 | 14,32 | | |
| | Avond | 0,12 | 14,12 | 0,51 | 10,55 | | |
| | Nacht | 0 | 22,34 | 0,67 | 2,6 | | |
| | | | | | | | |
| **Traject 181** | **Oldenzaal<->Duitsland** | | | | | | |
| 2006 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | |
| | Dag | 3,4 | 0,22 | 14,47 | 0,24 | 0,24 | |
| | Avond | 3,18 | 0,34 | 15,08 | 0,11 | 0,27 | |
| | Nacht | 0 | 0,3 | 16,57 | 0,15 | 0,3 | |
| | | | | | | | |
| 2007 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | |
| | Dag | 4,43 | 0,55 | 8,66 | 0,21 | 0,22 | |
| | Avond | 1,9 | 0,24 | 12,88 | 0,06 | 0,55 | |
| | Nacht | 0 | 0 | 14,62 | 0,19 | 0,45 | |
| | | | | | | | |
| 2008 | Gegevens onbekend. | | | | | | |
| | | | | | | | |
| **Traject 190** | **Hengelo<->Enschede** | | | | | | |
| 2006 | | Cat 2 | Cat 6 | Cat 8 | | | |
| | Dag | 18,22 | 14,64 | 14,31 | | | |
| | Avond | 18,18 | 12,03 | 14,28 | | | |
| | Nacht | 10,36 | 3,93 | 8,14 | | | |
| | | | | | | | |
| 2007 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 6 | Cat 8 | | |
| | Dag | 1,01 | 12,59 | 15,06 | 17,99 | | |
| | Avond | 0 | 10,61 | 13,16 | 15,17 | | |
| | Nacht | 0 | 5,14 | 5,12 | 7,35 | | |

| 2008 | | Cat 1 | Cat 2 | Cat 6 | Cat 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| | Dag | 2,13 | 11,67 | 13,98 | 14,73 |
| | Avond | 0,75 | 9,75 | 13,61 | 13,67 |
| | Nacht | 0,07 | 5 | 5,49 | 7,44 |

# Bijlage G Invoergegevens industrie

## G.1 Milieucategorie en bronvermogen

Bij de specificatie van de gewenste bedrijvigheid op de bedrijventerreinen wordt gebruik gemaakt van de categorie-indelingen van bedrijven conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (ref. 16). In deze categorisering worden de bedrijven op grond van hun milieubelasting ingedeeld in categorieën waarvan de impact op de omgeving toeneemt met verhoogde categorie. In een deelgebied waarin categorie 2 is toegestaan zijn geen bedrijven van een hogere categorie toegestaan.

Voor het geluid betekent een bepaalde categorie dat de potentiële geluidsbelasting van de categorie naar de omgeving toe met iedere stap resulteert in een steeds verder van het betreffende bedrijf liggende geluidscontour van bijvoorbeeld 50 dB(A). Bij iedere categorie hoort een maatgevende afstand van de bedrijfsgrens tot de maatgevende contour. Uitgaande van die informatie zijn maatgevende bronvermogens opgesteld die resulteren in de betreffende geluidsbelasting op de bij de categorie behorende afstand.

Deze maatgevende bronvermogens zijn gelijk gekozen aan de vermogens gebruikt voor de berekeningen rond het plangebied Midden. Deze vermogens zullen ook bij het zonebeheer voor de betreffende deelgebieden gebruikt worden om te zorgen dat de totale geluidsbelasting van alle bedrijven die zich werkelijk in deze gebieden vestigen ook binnen de beoogde geluidsbelastingsgrenzen blijven.

In tabel 37 zijn de toegepaste bronvermogens in dB(A)/$m^2$ opgenomen. Voor de berekeningen wordt aangenomen dat de betreffende bedrijven gedurende de avondperiode 5 dB(A)/$m^2$ minder geluid produceren. Voor de nachtperiode is de aanname dat dit 10 dB(A)/$m^2$ minder is. Dit sluit aan bij de normen die doorgaans in de avondperiode 5 dB(A) en in de nachtperiode 10 dB(A) strenger zijn.
Indien een afwijkende geluidsbrondefinitie is toegepast, is dat in de beschrijvingen bij de gebiedsinvulling opgenomen.

Tabel 33 Toegepaste bronvermogens milieucategorie.

| **Milieucategorie (Kleurweergave in figuren)** | **Bronvermogen/$m^2$ Etmaalwaarde** | **Reductie (Avond/Nacht)** |
|---|---|---|
| 2 (Groen) | 55 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 3.1 (Geel) | 60 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 3.2 (Oranje) | 60 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 4.1 (Licht rood)* | 64 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 4.2 (Rood) | 67 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 5.1 (Paars) | 70 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |
| 5.3 (Donker paars) | 77 dB (A) | -5 dB(A) / -10 dB(A) |

› *Voor het deelgebiedje waarin de Hangar valt is de Avondreductie 0 dB(A).

## G.2 Geluidsspectrum

Voor de frequentieopbouw van het geluid is gebruik gemaakt van het standaard industriegeluidspectrum.

Tabel 34 Toegepaste standaard industrielawaaispectrum.

| Frequentie [Hz] | 31 | 63 | 125 | 25 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reductie [dB] | 25 | 20 | 15 | 11 | 7 | 6 | 8 | 9 | 11 |

## G.3 Verdeling milieucategorie over de deelgebieden

- Plangebied Noord

› Voor het plangebied Noord zijn inrichtingen bekeken die behoren tot de varianten:

- Huidig (2015)
- Autonome ontwikkeling (referentiesituatie)
- Campusinrichting (startvariant)
- Hoogwaardig verdichte inrichting (trendvariant)
- Campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm (voorkeursalternatief)

Het oppervlak dat bestemd is voor bedrijfsactiviteiten zal voor een substantieel deel voor infrastructuur, waaronder taxibanen en ontsluitingen en voor groen worden bestemd.

De exacte positie van die bedrijfsactiviteiten binnen de deelterreinen is nog onbekend, bekend is wel welke maximale milieucategorie in welke deelgebieden zullen worden toegestaan.

Voor de noordelijke zone (campus, campusplus en hoogwaardig verdichte inrichting) zijn in de start- en trendvariant ter simulatie van die niet voor bedrijfsdoeleinden in gebruik te nemen gebieden, de centrale gebieden die in de huidige situatie onder meer als taxibanen in gebruik zijn, niet als brongebieden in de berekeningen meegenomen. Omdat de exacte locaties van de toekomstige bedrijfsactiviteiten nog onbekend zijn (organische ontwikkeling), is ervoor gekozen om deze centraal gelegen gebieden in deze berekeningen niet mee te nemen en de bedrijfsactiviteiten langs de randen van het plangebied te positioneren, om daarmee de worstcasesituatie naar de omgeving in beeld te brengen.

Volgens het VKA mag van het oppervlak in het noordelijke plangebied slechts 32,5% van de in de campusinrichting gedefinieerde delen voor bedrijfsactiviteiten in gebruik worden genomen (voor de campusinrichting van de startvariant is dat 61% en voor de hoogwaardig verdichte inrichting van de trendvariant zou dat 72% zijn). In het VKA wordt uitgegaan van een verdeling van het gehele plangebied in deelgebieden, waarbij het gehele gebied wordt meegenomen en per deelgebied het uit te geven oppervlak wordt beperkt middels een bruikbaarpercentage naar het oppervlak van de in de campusinrichting gedefinieerde delen voor bedrijfsactiviteiten. NB van het resulterende oppervlak wordt vervolgens slecht 32,5% werkelijk uitgegeven. Aangezien we niet exact weten waar die 32,5% wordt uitgegeven, wordt in de berekeningen worst case aangenomen dat het gehele resulterende oppervlak in gebruik wordt genomen (dus niet alleen de 32,5% daarvan).

- Plangebied Midden (Strip, Oostkamp en Deventerpoort)

Voor het plangebied Midden is uitgegaan van de gegevens van de maximale invulling (MER Middengebied 2013, ref. 18), waarbij vervolgens als maximale geluidscategorie de categorie 4.2 is toegepast. De in de maximale invulling plangebied Midden toegepaste 5.3 is vervangen door 4.2. De ontwikkeling van het plangebied Midden behoort zowel tot de start- als de trendvariant. De ontwikkeling maakt geen deel uit van de huidige situatie en de referentiesituatie. Voor Hangar 11 is, conform beschreven in de Nota van uitgangspunten , een afwijkende aanname ten aanzien van de geluidsproductie gebruikt voor uitsluitend de avondperiode. Voor de avondperiode is de voor Hangar 11 toegepaste reductie 0 dB(A). Voor alle overige deelgebieden is deze 5 dB(A) in de avond. Voor alle deelgebieden, inclusief Hangar 11 is de reductie 10 dB(A) in de nachtperiode.

Van het gehele oppervlak in het plangebied Midden mag slechts een deel voor bedrijfsactiviteiten in gebruik worden genomen, van het 50 ha grote gebied zijn ruim 43 ha als ontwikkelruimte in de milieueffectberekeningen meegenomen.

Ook voor het plangebied Midden geldt dat de exacte locaties van de bedrijfsactiviteiten binnen de deelgebieden niet bekend zijn (organische ontwikkeling). Wel is bekend welke milieucategorie binnen welke deelgebieden zullen worden toegestaan. Voor het plangebied Midden zijn in de start- en trendvariant ter simulatie van die niet voor bedrijfsdoeleinden in gebruik te nemen gebieden, onder andere de gebieden die in de huidige situatie als interne ontsluitingen in gebruik zijn niet als brongebieden in de berekeningen meegenomen. Er is voor gekozen om enkele centraal gelegen gebieden niet mee te nemen en de 43 ha bedrijfsactiviteiten aan de randen van het plangebied te positioneren, om daarmee de worstcasesituatie naar de omgeving in beeld te brengen.

In de campusplusinrichting behorende bij het voorkeursalternatief zijn de in de campus en hoogwaardig verdichte inrichting lege gebieden tussen de uit te geven gebieden aan de rand van het plangebied ingevuld. Voor de toegenomen deelgebiedoppervlakken wordt gecompenseerd door een beperking in het bruikbaarpercentage van de verschillende deelgebieden waarmee de totale oppervlaktes van het tegelijkertijd bruikbare gebied beperkt blijft tot de ruim 43 ha uit de campusinrichting en de hoogwaardig verdichte inrichting. In de praktijk betekent dit dat binnen het gehele deelgebied gelijktijdig niet meer dan 43 ha van het gebied in gebruik mag zijn voor bedrijfsactiviteiten, waarbij ook de maximale geluidsbelastingcategorie en de in de campusplusinrichting opgenomen verdeling van de deelgebieden en bruikbaarheidspercentages in acht moeten worden genomen. Aangenomen is voor de RBS voor het gehele plangebied Midden dat deze past binnen de maximale geluidsruimte die binnen de zone beschikbaar komt. Er worden geen regelmatige afwijkingen voorzien. Er zijn geen gegevens bekend dat deze geluidsruimte onvoldoende zou zijn voor de exploitant.

Het ontsluitingsgebied vanuit de Oude Deventerweg naar het plangebied Midden blijft een eigen weg, het is geen openbare weg, geen hoofdontsluitingsweg, bruikbaar onder andere voor calamiteiten. Om deze reden is deze niet meegenomen in de berekeningen.

Zodra het tot een (her)inrichting komt van delen van de plangebieden binnen de overige randvoorwaarden die daarvoor zijn gedefinieerd ten aanzien van onder andere de bebouwingsdichtheid zullen bij de (her)inrichting de berekende milieueffecten in acht worden genomen.

Voor geluid betekent dit, dat de totale geluidsbelastingsbijdrage op de zonegrens onder de bijdrage moet blijven die voor het betreffende totale gebied is berekend, de bewaking en realisatie hiervan valt onder het in te stellen zonebeheer.

De resulterende inrichtingen behorende bij de verschillende doorgerekende varianten worden in volgend overzicht weergegeven.

## G.4 Huidige situatie (2015)

Deze inrichting hoort bij de variant huidige situatie.

- TSC huidige situatie, milieucategorie 3.1
- AXL-categorie 4.2

Figuur 44 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied inclusief het (lege) plangebied Midden voor de huidige situatie.



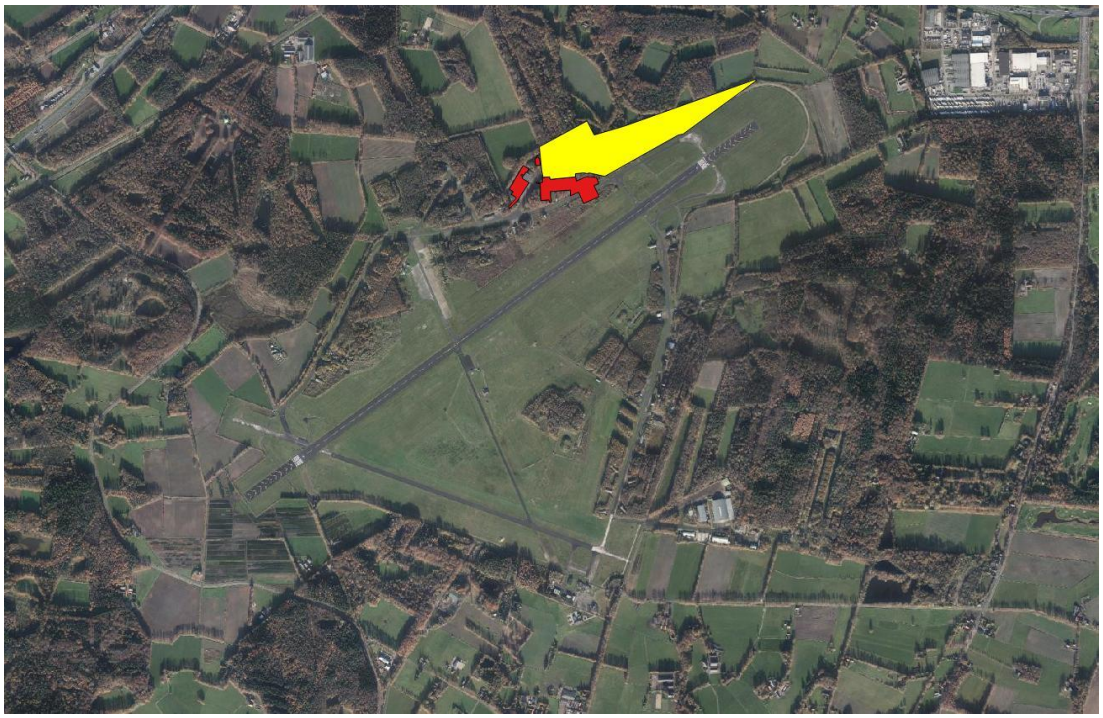
Figuur 44 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor de huidige situatie. De definitie van de (milieucategorie)kleuren is toegelicht in tabel 33.

## G.5 Autonome ontwikkeling

Deze inrichting hoort bij de variant autonome ontwikkeling.

- Twente Safety Campus – Milieucategorie 3.1
- AXL-End of life – Milieucategorie 4.2

Figuur 45 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied inclusief het (lege) plangebied midden voor de autonome ontwikkeling.



Figuur 45 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor de autonome ontwikkeling. De definitie van de (milieucategorie)kleuren is toegelicht in tabel 33.

## G.6 Campusinrichting

Deze inrichting hoort bij de minimale invulling variant.

- AMM/HTSM terrein, Milieucategorie 4.2
- Luchthavengebonden bedrijven, Milieucategorie 3.1
- Twente Safety Campus – Milieucategorie 3.1
- AXL-End of life – Milieucategorie 4.2
- Strip – Milieucategorie 4.2 (maximaal toegestaan)
- Oostkamp en Deventerpoort bedrijventerrein – Milieucategorie 3 tot 4.2 (inwaarts)
- Parkeerterrein - Milieucategorie 2
- Reservegebied – Milieucategorie 4.2

Figuur 46 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied voor de campusinrichting.



Figuur 46 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor de campusinrichting. De definitie van de (milieucategorie)kleuren is toegelicht in tabel 33.

## G.7 Hoogwaardig verdicht

Deze inrichting hoort bij de maximale invulling variant.

- AMM/HTSM terrein milieucategorie 4.2
- Kern plangebied 5.1
- Luchthavengebonden bedrijven – Maintenance, repair and overhaul – 5.3 (zie toelichting hieronder)
- Twente Safety Campus – Milieucategorie 3.1
- AXL-End of life – Milieucategorie 4.2
- Oostkamp en Deventerpoort bedrijventerrein – Milieucategorie 3 tot 4.2 (inwaarts)
- Parkeerterrein - Milieucategorie 2
- Reservegebied – Milieucategorie 4.2

Figuur 47 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied voor de hoogwaardig verdichte inrichting.
Hier is een afwijkende categoriedefinitie toegepast voor luchthavengebonden bedrijven ten opzichte van de campusinrichting. De MRO-onderhoudsdriehoek (paars in figuur 47) is van categorie 5.3 omdat deze vorm van onderhoud per definitie proefdraaien met zich meebrengt.

Aangezien het proefdraaien uitsluitend overdag plaatsvindt, is de geluidsbelasting voor de avond en nacht hierop aangepast. Zonder proefdraaien, dus voor de avond en nacht valt de betreffende bedrijvigheid in categorie 4.1, en is het bijbehorende bronvermogen gebruikt, zie tabel 33.



Figuur 47 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor de hoogwaardig verdichte inrichting. De definitie van de (milieucategorie)kleuren is toegelicht in tabel 33.

## G.8 Campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm

De deelgebiedeninrichting campusplus en daarmee het bestemmingsplan is gebaseerd op de campusinrichting.

**Plangebied Noord**
In de campusplusinrichting behorende bij het bestemmingsplan zijn de de lege gebieden in de campusinrichting en hoogwaardig verdichte inrichting tussen de uit te geven gebieden aan de rand van het plangebied nu ingevuld. Voor de toegenomen deelgebiedoppervlakken wordt gecompenseerd door een beperking in het bruikbaarpercentage van de verschillende deelgebieden. Van dit bruikbaar gebied zal in de praktijk slechts 32,5% werkelijk worden uitgegeven.

Binnen het plangebied Noord is er sprake van enkele verschuivingen in de beschikbare oppervlakken voor milieucategorie 4.1 en 4.2 die vooral veroorzaakt worden door de alternatieve definitie van de deelgebieden die langs de start- en landingsbaan zijn gelegen en verschuivingen in de ligging van de deelgebieden met deze categorieën. Voor milieucategorie 3.1 en 5.1 is een vrijwel identiek effectief oppervlak beschikbaar als in de campusinrichting.

**Plangebied Midden**
Aanvullend op de campusinrichting is er een extra deelgebied binnen het plangebied Midden gedefinieerd en aan de zone van het middengebied toegevoegd. Dit gebied is, in aanvulling op de gebieden opgenomen in het plangebied Midden, door dezelfde eigenaar verworven. In dit gebied zijn uitsluitend activiteiten van milieucategorie 2, zoals opslagloodsen toegestaan. Dit deelgebied bevindt zich aan de noordoostelijke punt van Oostkamp.

Het parkeerterrein naast Deventerpoort is iets anders van vorm en ligging.

In de campusplusinrichting behorende bij het bestemmingsplan zijn de lege gebieden in de campus en hoogwaardig verdichte inrichting tussen de uit te geven gebieden aan de rand van het plangebied nu ingevuld. Voor de toegenomen deelgebiedoppervlakken wordt in de berekeningen gecompenseerd door een beperking in het bruikbaarpercentage van de verschillende deelgebieden waarmee de totale oppervlaktes van het uitgeefbare gebied beperkt blijft tot ruim 43 ha. In de praktijk betekent dit dat binnen het gehele deelgebied gelijktijdig niet meer dan 43 ha van het gebied in gebruik mag zijn voor bedrijfsactiviteiten, waarbij ook de maximale geluidsbelastingcategorie en de in de campusplusinrichting opgenomen verdeling van de deelgebieden en bruikbare percentages in acht moet worden genomen.

De volgende inrichtingen horen daarmee bij het doorgerekende deelgebiedenplan:
- AMM/HTSM terrein - milieucategorie 4.2 (deels op gebied gemeente Enschede, deels gemeente Dinkelland)
- Kern plangebied - milieucategorie 5.1
- Luchthavengebonden bedrijvigheid – Maintenance, repair and overhaul – Milieucategorie 4.1
- Twente Safety Campus – Milieucategorie 3.1
- AXL-End of life – Milieucategorie 4.2

- Werkpark Oostkamp en Deventerpoort bedrijventerrein – Milieucategorie 3 tot 4.2 (inwaarts)
- Oostkamp opslaggebied – Milieucategorie 2 (nieuw)
- Parkeerterrein Deventerpoort - Milieucategorie 2
- Reservegebied – Milieucategorie 4.2
- Proefdraaiplaats en scherm (zie Bijlage I)

Figuur 48 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied voor de campus plus inrichting met proefdraaiplaats en scherm.




Figuur 48 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor definitie van de deelgebieden in het plangebied. De definitie van de (milieucategorie)kleuren wordt toegelicht in tabel 33.

De deelgebieden in plangebied Noord omvatten stukken terrein die gelegen zijn onder obstakelvlakken, vlakken die de maximale hoogte bepalen van de onder deze vlakken opgerichte obstakels. Het voor de uitgifte belangrijke vlak start op een afstand van 150 uit de as van de start- en landingsbaan en loopt van de start- en landingsbaan af geleidelijk op met een hoek van 14,5%. Dat betekent dat pas op een afstand van ruim 160 meter tot een hoogte van 1,5 meter mag worden gebouwd. De delen van de deelgebieden met een hoogtevlak van minder dan 1,5 meter zijn in het vervolg niet meegenomen als uitgeefbaar en maken onderdeel uit van het percentage niet uitgeefbaar terrein van de betreffende deelgebieden. Ze maken daarmee wel onderdeel uit van het oppervlak dat de geluidsbelasting op de omgeving bepaalt en daarmee de ligging van de contouren.

- De maximaal uitgeefbare percentages zijn bepaald op basis van de volgende randvoorwaarden:
- In de toetspunten rond het bestemmingsplan is de maximale toegestane geluidsbelasting afgerond 50 dB(A) $L_{etmaal}$ (de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde industrieterreinen).

- De bruikbare oppervlakkenkomen ongeveer overeen met die toegepast in de campusinrichting.

In tabel 35 zijn de resulterende maximaal bruikbare percentages per deelgebied opgenomen. Door het categorie 2 deelgebied en de aanpassing in de vorm van het parkeergebied bij de Deventerpoort is er een verschuiving noodzakelijk om binnen de toetswaarde te blijven in alle toetspunten. Het oppervlak cat 4.2 op de Strip is verkleind in ruil voor het nieuwe deelgebied met categorie 2 en een beperkte vergroting van het categorie 3.1 deelgebied in Oostkamp. In Oostkamp is daarbij iets meer ruimte voor categorie 4.2 dan in de campusinrichting. In deelgebied Noord is een uitruil toegepast van categorie 4.1 en 4.2 ten opzichte van de campusinrichting.

De totale bruikbare oppervlakkenper deelgebied (Noord, Midden en Deventerpoort) zijn vrijwel gelijk aan de oppervlakken in de campusinrichting.

Tabel 35 Effectief bruikbare oppervlakken en percentages van de deelgebieden opgenomen in het voorkeursalternatief met de campusplusinrichting versus de campusinrichting.

| Deelgebied(en) | Max cat | **Na tuning** Max Bruikbaar % | **< 1,5 meter** Niet Uitgeefb. % | **Campus plus** Opp Bruikb. ha | **Campus** Opp bruikb. ha | **Campus plus/Campus** Bruikb. % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Midden-Oostkamp | 2 | 100% | 0% | 1.0 | 0.0 | NVT |
| Midden-Oostkamp | 3.2 | 100% | 0% | 1.1 | 0.7 | 155% |
| Midden-Oostkamp | 4.1 | 80% | 0% | 4.4 | 4.1 | 108% |
| Midden-Oostkamp-Oostzijde | 4.2 | 70% | 0% | 10.9 | 10.6 | 103% |
| Midden-Oostkamp-Westzijde | 4.2 | 80% | 0% | | | |
| Midden-Hangar 11 | 4.2 | 100% | 0% | 1.0 | 1.0 | 100% |
| Midden-Parkeren | 2 | 100% | 0% | 7.7 | 7.9 | 98% |
| Midden-Strip | 4.2 | 87% | 0% | 17.1 | 19.2 | 89% |
| Sub tot Midden | | | | 43.3 | 43.6 | 99% |
| | | | | | | |
| Deventerpoort | 3.2 | 100% | 0% | 0.9 | 0.9 | 100% |
| Deventerpoort | 4.1 | 100% | 0% | 2.7 | 2.7 | 100% |
| Deventerpoort | 4.2 | 100% | 0% | 0.9 | 0.9 | 100% |
| Sub tot Deventerpoort | | | | 4.5 | 4.5 | 100% |
| | | | | | | |
| Noord* | 3.1 | 100% | 0% | 14.8 | 14.8 | 100% |
| Noord* | 4.1 | 90% | 6% | 28.2 | 22.0 | 128% |
| Noord* | 4.2 | 93% | 2% | 41.2 | 46.6 | 88% |
| Noord* | 5.1 | 96% | 4% | 6.3 | 6.4 | 99% |
| | | | | | | |
| Dinkellanddeel* | 4.2 | 100% | 0% | 10.7 | 10.7 | 100% |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sub tot Noord* | 101.2 | 100.5 | 101% |

- *Van de genoemde oppervlakken wordt slechts 32,5% werkelijk uitgegeven.

Om de verwachte geluidsproductie van de deelgebieden te berekenen wordt gebruik gemaakt van dempingen op de geluidsbelasting per vierkante meter (tabel 33). De dempingen zijn bepaald op basis van het bruikbare percentage voor de deelgebieden. De bruikbaarpercentages voor het voorkeursalternatief per deelgebied en de resulterende dempingen per deelgebied zijn opgenomen in tabel 36.

Tabel 36 De maximaal uitgeefbare percentages grond per deelgebied, met de daaruit voorkomende reductie in de geluiduitstoot per vierkante meter. De dempingen zijn toegevoegd aan de geluidemissies per vierkante meter.

| Deelgebied(en) | Max. cat. | Max. Bruikbaar | Demping dB(A)/m2 |
|---|---|---|---|
| Midden-Oostkamp | 2 | 100% | **0.000** |
| Midden-Oostkamp | 3.2 | 100% | **0.000** |
| Midden-Oostkamp | 4.1 | 80% | **0.969** |
| Midden-Oostkamp | 4.2 | 70% | **1.549** |
| Midden-Oostkamp-W | 4.2 | 80% | **0.969** |
| Midden-Hangar 11 | 4.2 | 100% | **0.000** |
| Midden-Parkeren | 2 | 100% | **0.000** |
| Midden-Strip | 4.2 | 87% | **0.605** |
| Deventerpoort | 3.2 | 100% | **0.000** |
| Deventerpoort | 4.1 | 100% | **0.000** |
| Deventerpoort | 4.2 | 100% | **0.000** |
| Plangebied Noord | 3.1 | 100% | **0.000** |
| Plangebied Noord | 4.1 | 90% | **0.458** |
| Plangebied Noord | 4.2 | 93% | **0.315** |
| Plangebied Noord | 5.1 | 96% | **0.177** |
| Dinkellanddeel | 4.2 | 100% | **0.000** |

## G.9 Campusplusinrichting zonder bedrijven op gebied gemeente Dinkelland

Deze inrichting betreft een extra berekening, niet behorende tot een variant.

- AMM/HTSM terrein - milieucategorie 4.2, met alleen de delen gelegen op gebied gemeente Enschede.
- Kern plangebied - milieucategorie 5.1
- Luchthavengebonden bedrijvigheid – Maintenance, repair and overhaul – Milieucategorie 4.1
- Twente Safety Campus – Milieucategorie 3.1
- AXL-End of life – Milieucategorie 4.2
- Werkpark Oostkamp en Deventerpoort bedrijventerrein – Milieucategorie 3 tot 4.2 (inwaarts)
- Oostkamp opslaggebied – Milieucategorie 2 (nieuw)
- Parkeerterrein Deventerpoort - Milieucategorie 2

- Reservegebied – Milieucategorie 4.2
- Proefdraaiplaats en scherm (zie G.10 en Bijlage I)

Figuur 49 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied voor de campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm maar zonder de deelgebieden op het gebied van de gemeente Dinkelland. Ook voor deze berekening zijn de uitgeefpercentages van het voorkeursalternatief toegepast.




Figuur 49 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor definitie van de deelgebieden in het plangebied. De definitie van de (milieucategorie)kleuren wordt toegelicht in onderstaande tabel 33.

## G.10 Proefdraaien

Voor de campusplusinrichting geldt dat de dichtheid van de bebouwing minder is dan voor de hoogwaardig verdichte inrichting, maar dat de categorieverdeling vrijwel identiek is. De driehoek met luchthavengebonden bedrijven is van categorie 4.1.

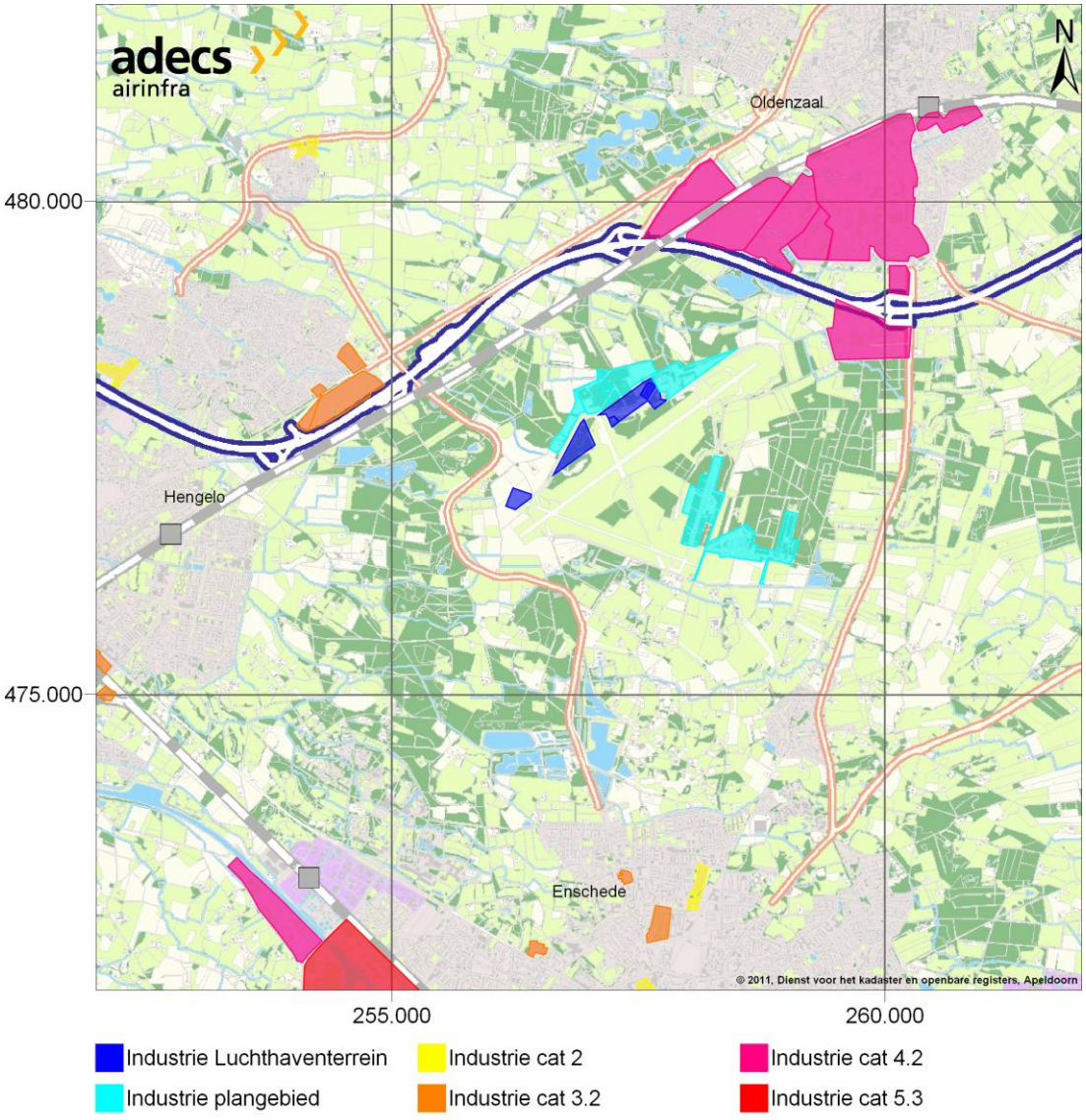
Dat zou betekenen dat hier geen MRO zou kunnen plaatsvinden aan zwaardere motoren, aangezien daarvoor proefdraaien noodzakelijk is. Dat is ondervangen door een beperking door te voeren op de plaats en inrichting van de proefdraaiplaats, en door de positie van de toestellen en de duur van het proefdraaien te beperken.

De specificatie van het proefdraaien (duur, types en geluidsmodel) zelf is in detail opgenomen in Bijlage I.

## G.11 Toegepaste instellingen berekeningen Geomilieu voor industrielawaai

- Hoogte van het studiegrid en toetspunten: 5 meter
- Het maaiveld voor berekeningen wordt als vlak beschouwd
- Er wordt in de berekeningen geen rekening gehouden met de afschermende werking van bebouwing en bebossing
- Rekenpunten binnen de oppervlaktebronnen zijn vastgesteld op 20 meter x 20 meter
- Bodemfactor:
  - De bodemfactor is standaard 1, zachte grond;
  - De wegen, evenals de start- en landingsbaan en taxibanen in het hele gebied hebben een bodemfactor van 0 (hard);
  - De bedrijfsterreinen binnen Noord en Midden hebben ook een bodemfactor van 0 (hard).
- Luchtdemping: HRI-II.8 (standaard)

**Definitie van de industriegebieden buiten het plangebied**




Figuur 50 Industriegebieden buiten het plangebied.

Tabel 37 Overzicht industriegebieden en bijbehorende milieucategorieën.

| Industriegebied | Categorie | Ref. (excl. geb. ontw.) | Ref. (incl. geb. ontw.) | Voorgenomen activiteit |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| VELDZIJDE | 2 | x | x | x |
| ROERSHOEK | 2 | x | x | x |
| ROOMBEKERVELD | 2 | x | x | x |
| VELDZIJDE-WEST | 2 | x | x | x |
| BODDENKAMP | 2 | x | x | x |
| | | | | |
| WEIJINKSHOEK | 3.2 | x | x | x |
| T OOSTERVELD | 3.2 | x | x | x |
| ANNINKS-NIJHOFSHOEK | 3.2 | x | x | x |
| BERFLO ES E | 3.2 | x | x | x |
| DEURNINGERSTRAAT | 3.2 | x | x | x |
| HET SANDER | 3.2 | x | x | x |
| OP DE BROUWERIJ | 3.2 | x | x | x |
| | | | | |
| HANZEPOORT | 4.2 | x | x | x |
| TRANSPORTCENTRUM | 4.2 | x | x | x |
| OVER T SPOOR | 4.2 | x | x | x |
| HAZEWINKEL ZUIDWEST | 4.2 | x | x | x |
| HAZEWINKEL U | 4.2 | x | x | x |
| HAZEWINKEL NOORDWEST | 4.2 | x | x | x |
| JUFFERBEEK ZUID | 4.2 | x | x | x |
| ELSMORS | 4.2 | x | x | x |
| EEKTE-HAZEWINKEL | 4.2 | x | x | x |
| | | | | |
| HAVENGEBIED | 5.3 | x | x | x |

# Bijlage H Detailresultaten industriegeluid

## H.1 Overzicht opgenomen resultaten

Deze bijlage bevat alle figuren met de $L_{etmaal}$-contouren behorende bij de industriegeluidsbelasting van de verschillende inrichtingsvarianten.

a. Huidige inrichting
b. Autonome ontwikkeling
c. Campusinrichting
d. Hoogwaardig verdichte inrichting
e. Campusplusinrichting met proefdraaien en scherm
f. Campusplusinrichting zonder proefdraaien (met scherm)
g. Campusplusinrichting zonder delen Dinkelland
h. Campusplusinrichting alleen zone noord
i. Campusplusinrichting alleen zone midden

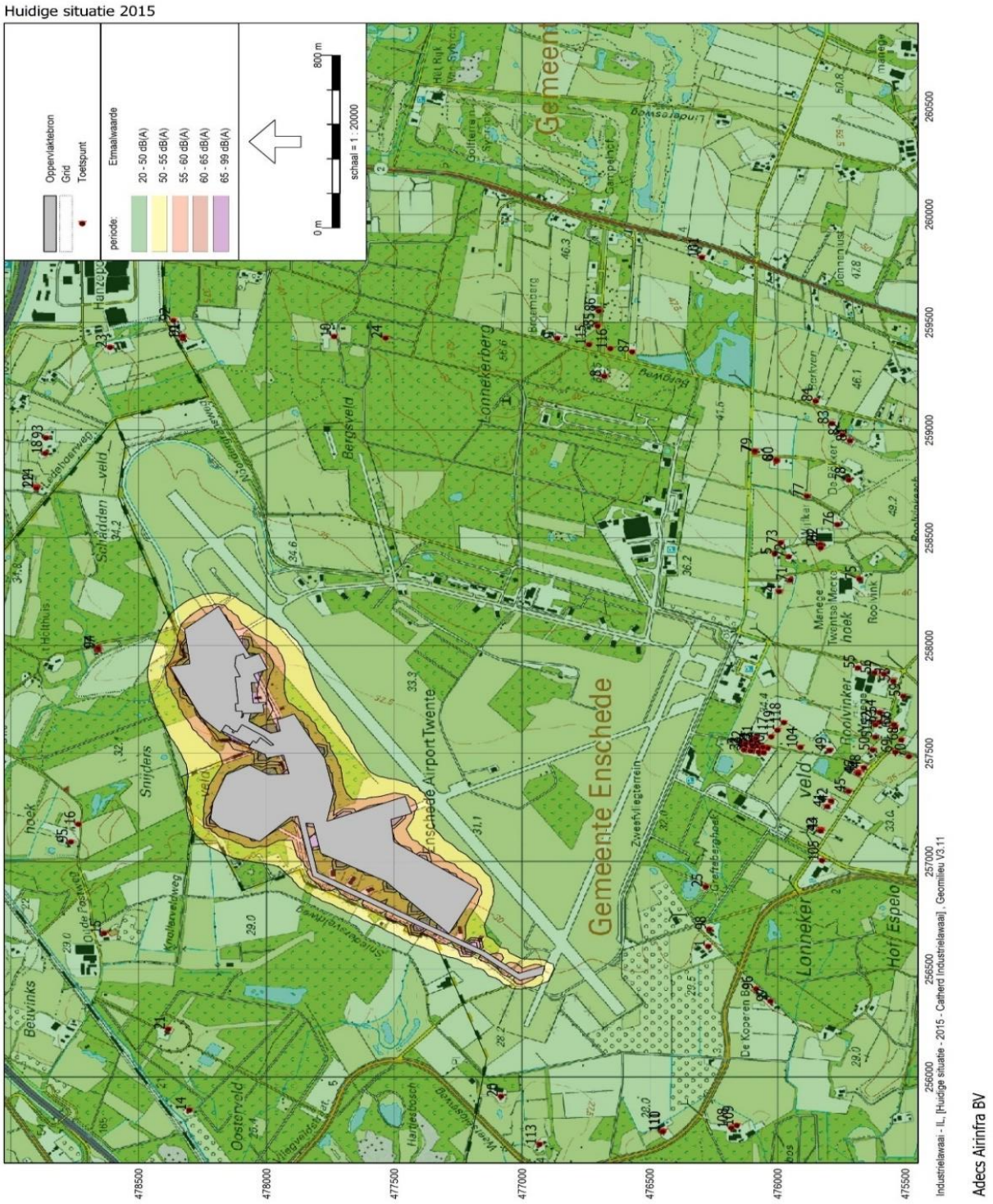
Tevens zijn in deze bijlage de resultaten opgenomen van de berekeningen in de toetspunten voor:

1. $L_{etmaal}$ op 5 meter hoogte ten gevolge van alle te realiseren bedrijvigheid (beide zones en Deventerpoort) in alle toetspunten voor alle inrichtingsvarianten.
2. $LA_{max}$-verwachting op 5 meter hoogte in alle toetspunten voor de inrichtingsvarianten:
    a. Campusinrichting;
    b. Hoogwaardig verdichte inrichting;
    c. Campusplusinrichting met proefdraaien en scherm.

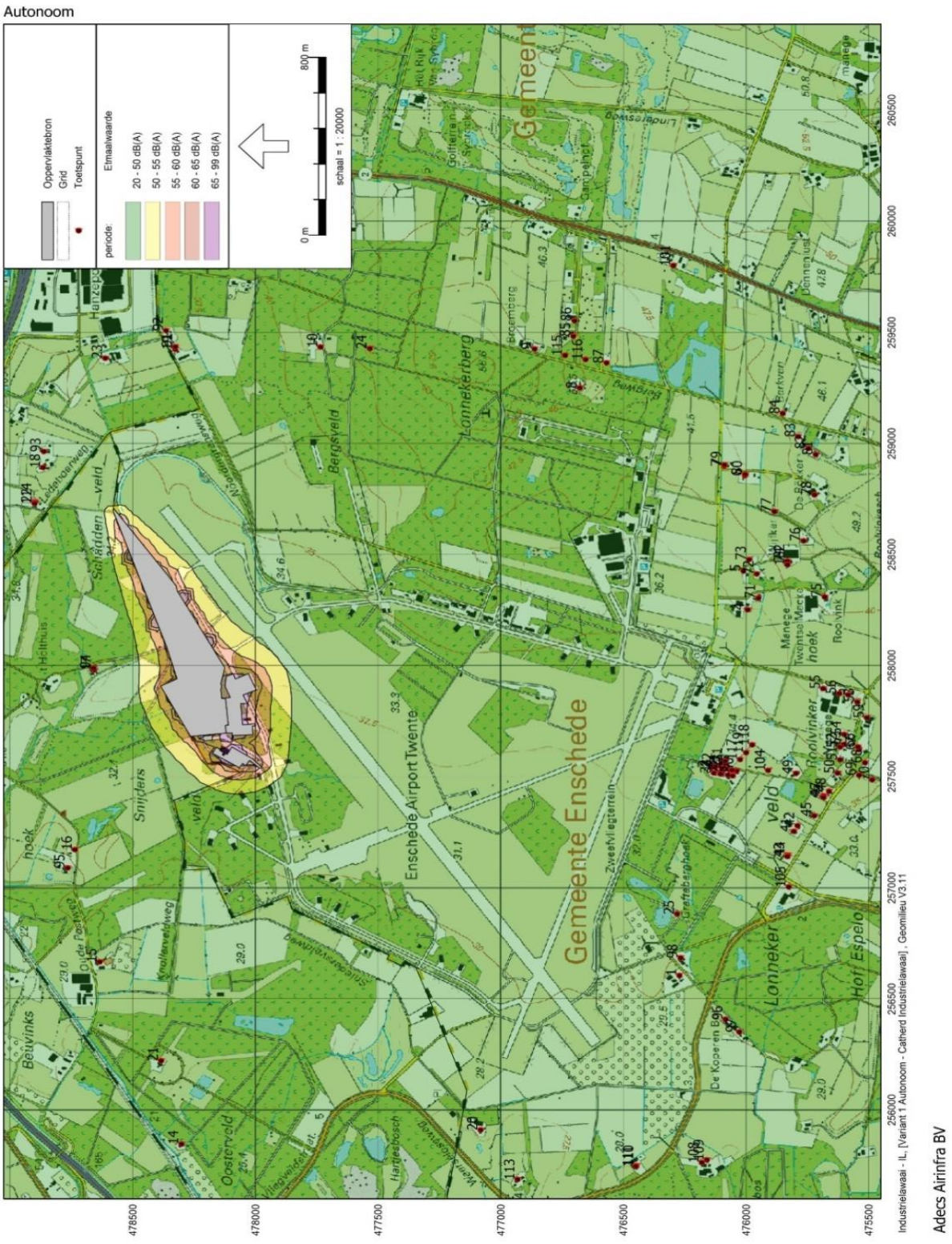
Ter indicatie is een figuur opgenomen die de maximale geluidsbelasting in $LA_{max}$ weergeeft ten gevolge van uitsluitend het proefdraaien.

Resultaten voor de bijzondere evenementen binnen de zone midden zijn opgenomen in Bijlage J.

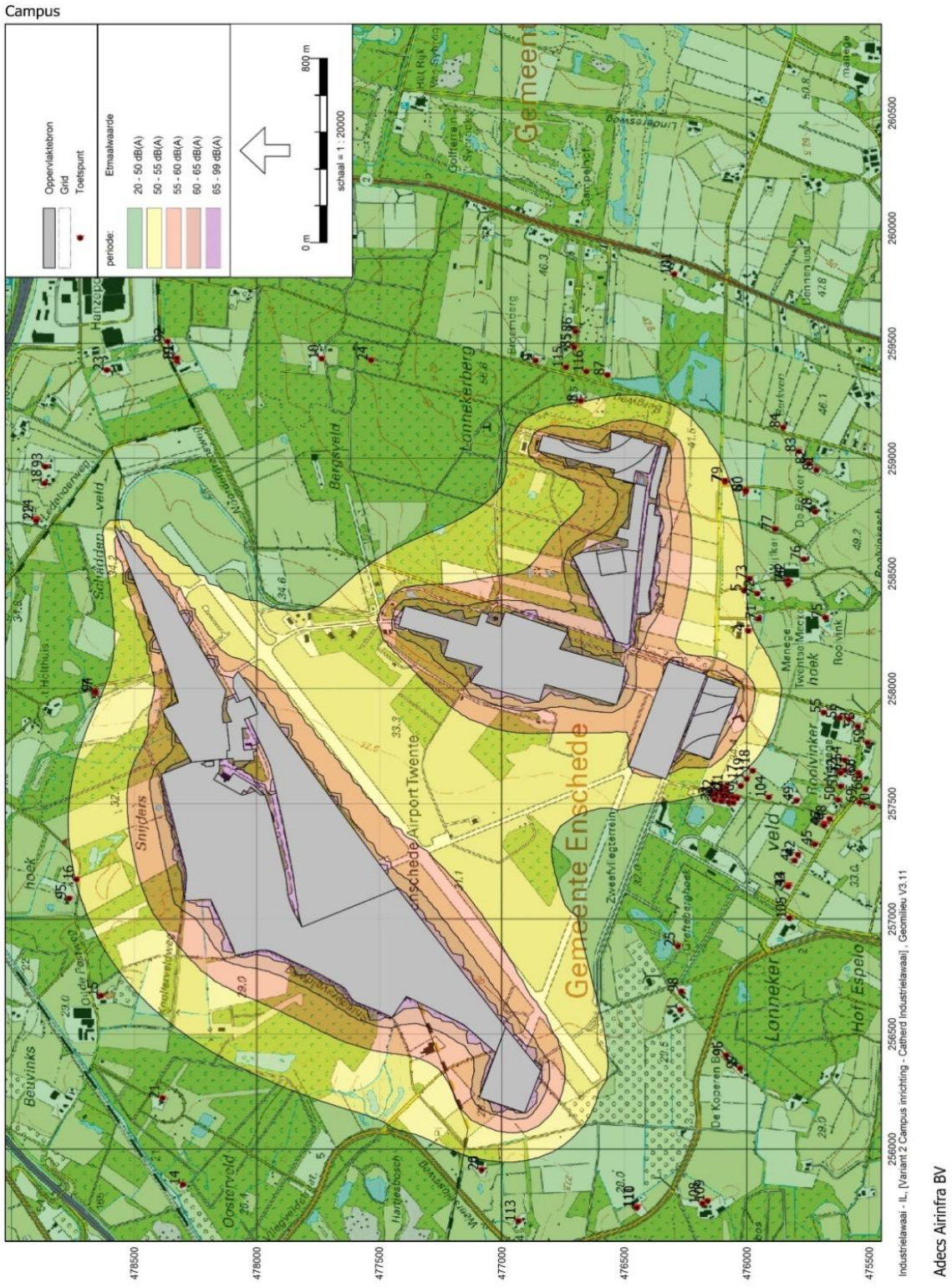
## H.2 Geluidscontouren



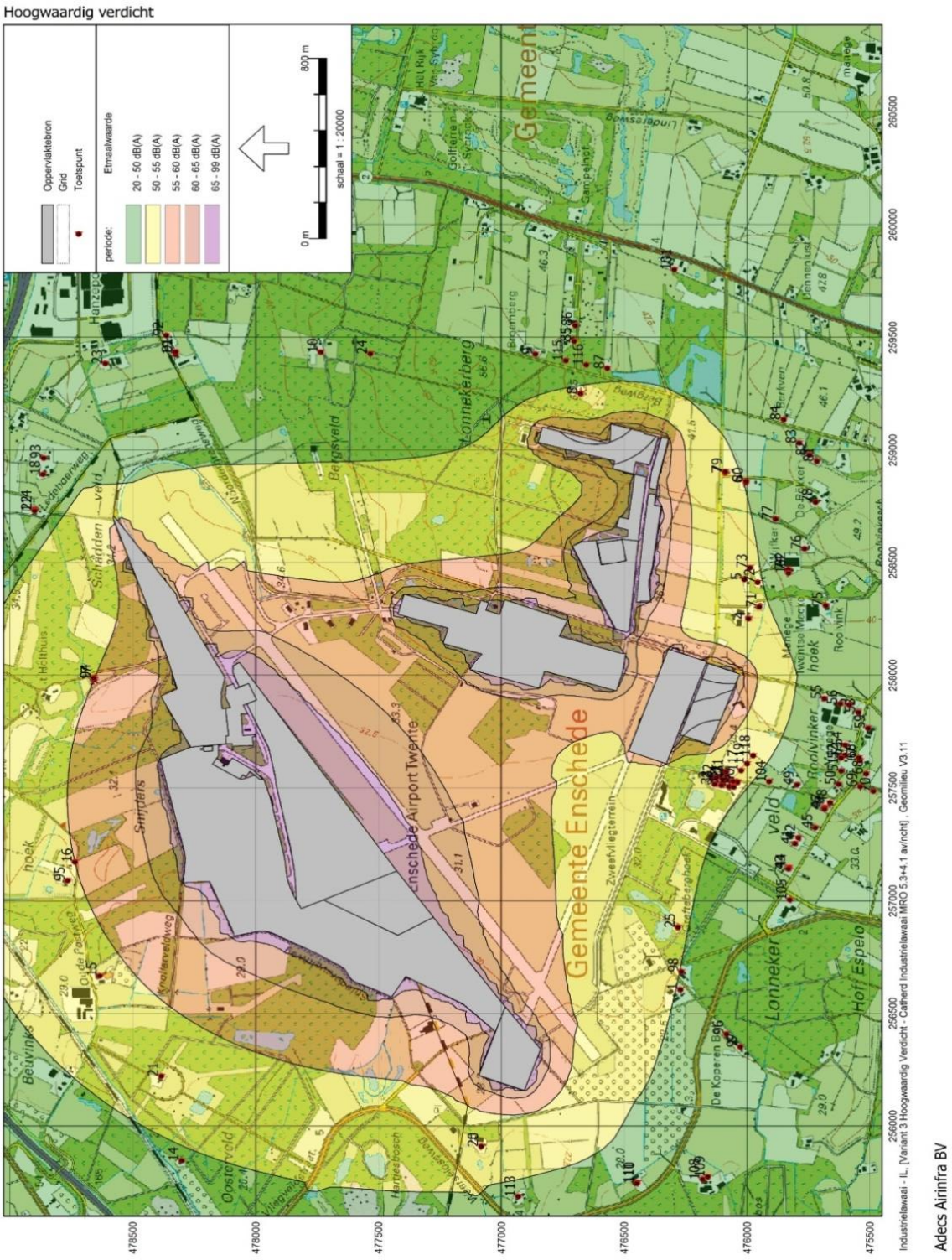

Figuur 51 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de huidige situatie (2015).



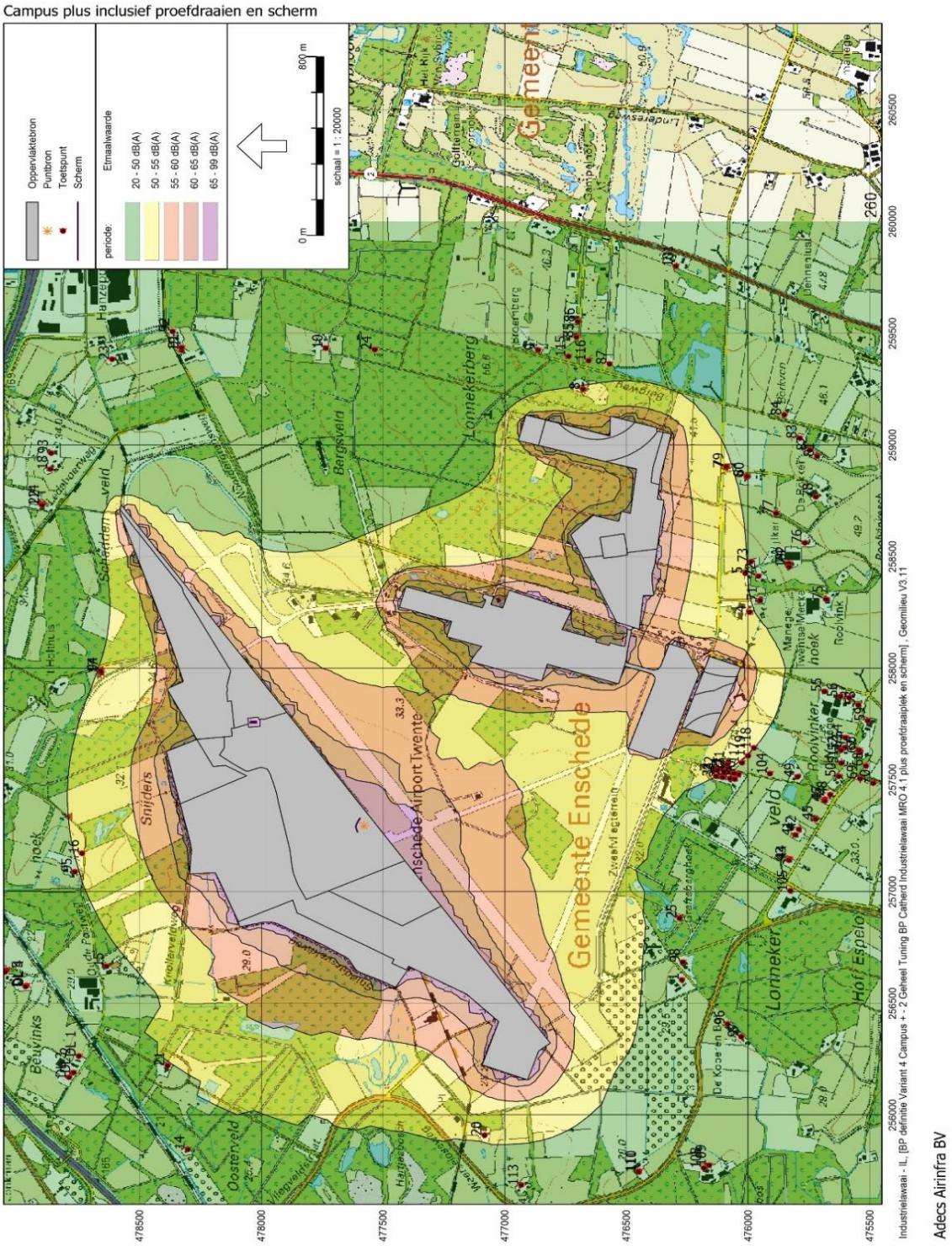

Figuur 52 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de autonome ontwikkeling.



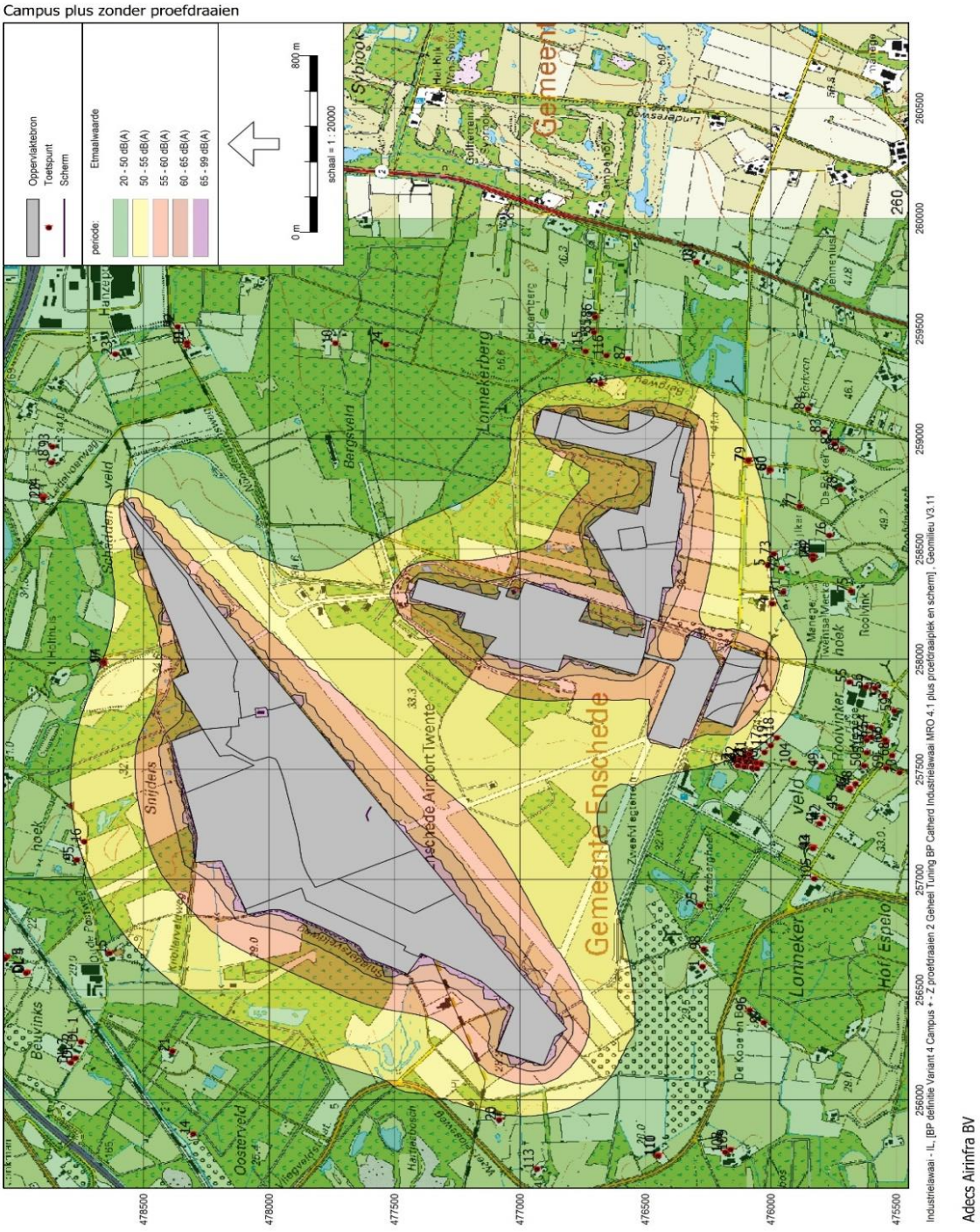

Figuur 53 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusinrichting.



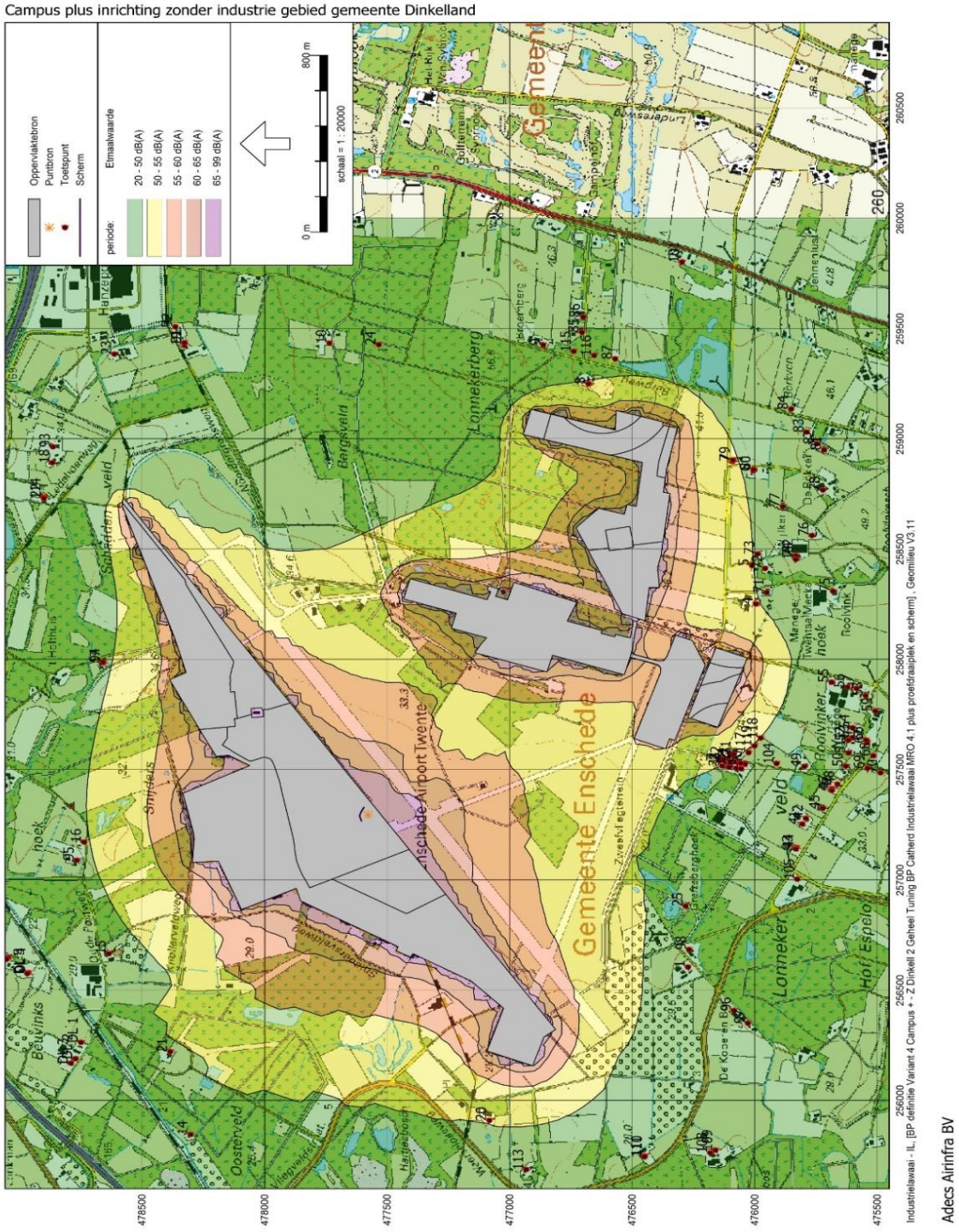

Figuur 54 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de hoogwaardig verdichte inrichting.



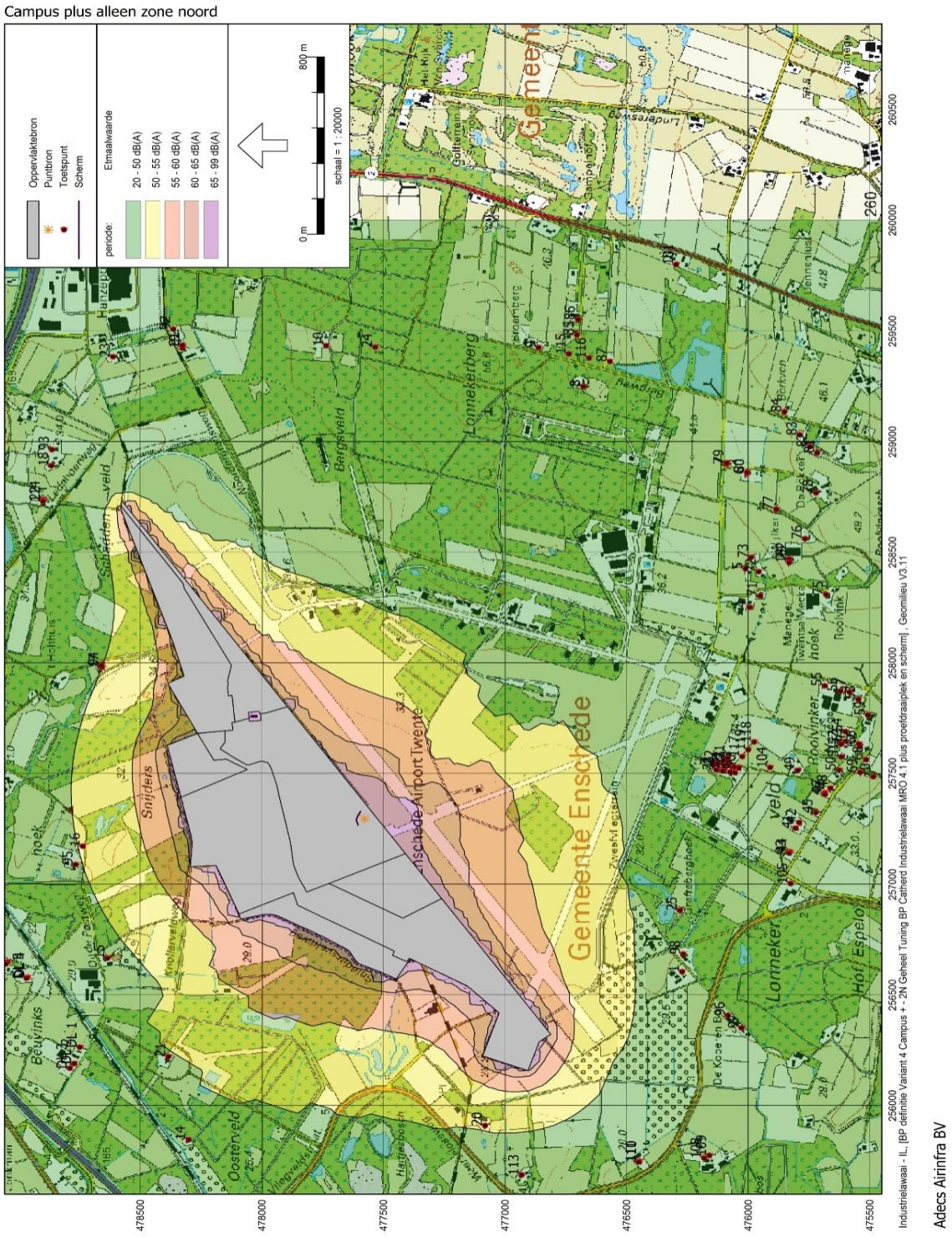

Figuur 55 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm.



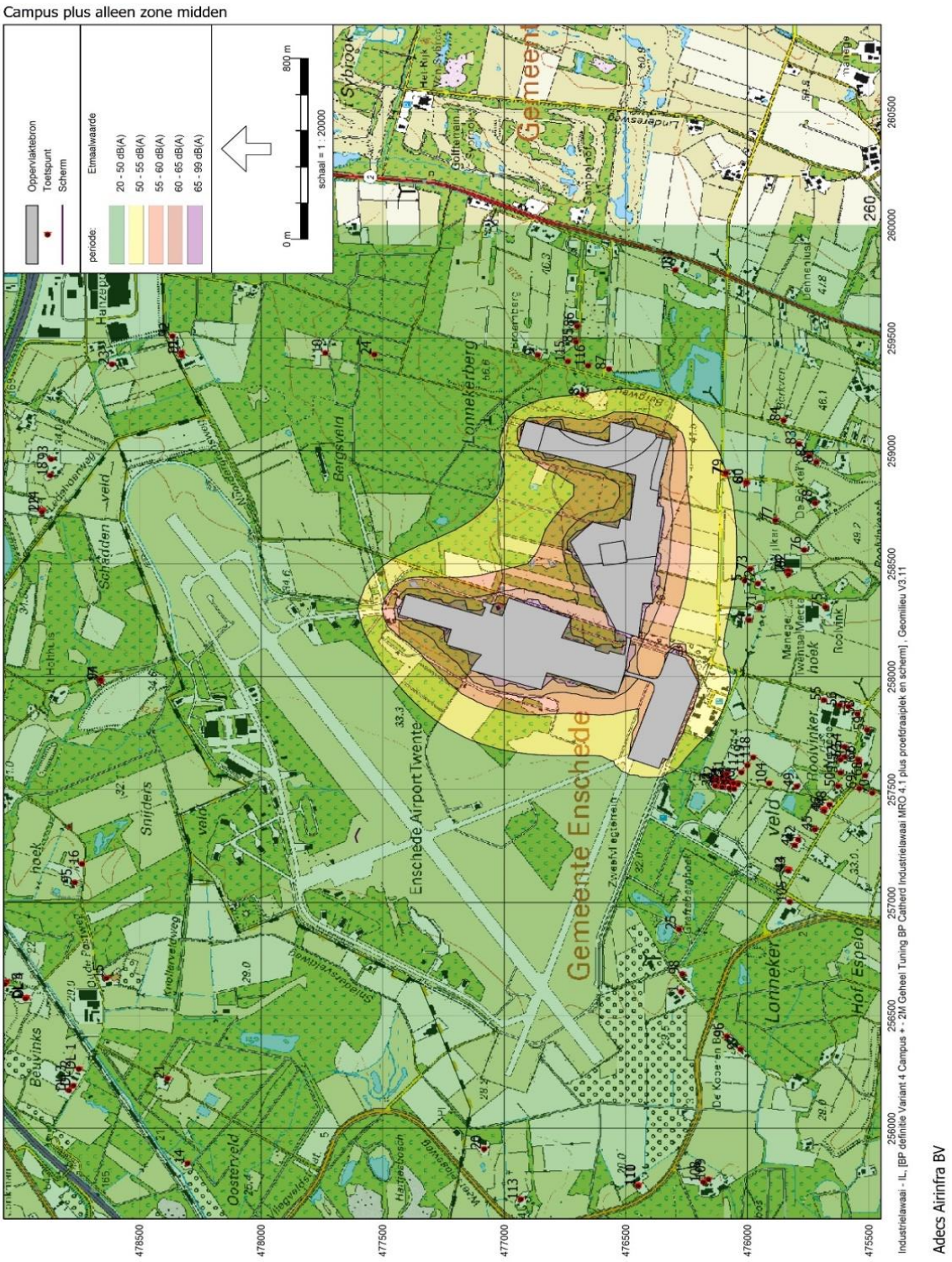

Figuur 56 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplusinrichting met scherm zonder de bijdrage van de proefdraaiplaats.



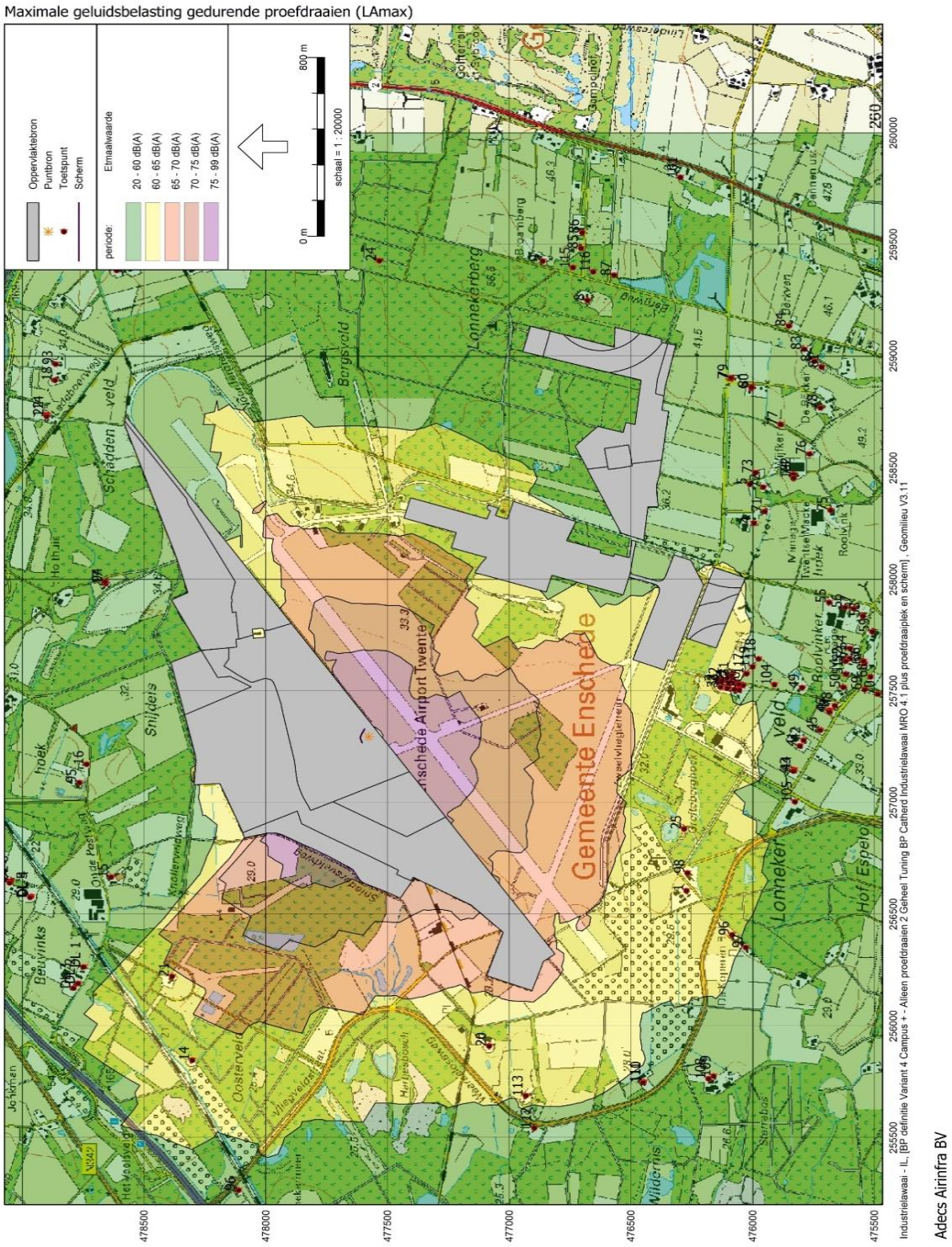

Figuur 57 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplusinrichting met proefdraaiplaats en scherm, met weglating van de bijdrage van de bedrijventerreinen binnen de gemeente Dinkelland.




Figuur 58 $L_{etmaal}$ -geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplusinrichting voor uitsluitend de zone noord.




Figuur 59 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplusinrichting voor uitsluitend de zone midden.




Figuur 60 $LA_{max}$ geluidsbelasting ten gevolge van uitsluitend proefdraaien, de maximale geluidsbelasting ten gevolge van uitsluitend het proefdraaien bij toepassing van de afscherming (maximaal 10 minuten, uitsluitend op werkdagen).

## H.3 Tabellen met gegevens in toetspunten

Tabel 38 $L_{etmaal}$-waarden op de gevel op 5 meter hoogte voor de woningen rond het plangebied voor de vijf inrichtingsvarianten (sortering op straatnaam, waarden die niet voldoen aan de toetswaarde zijn rood).

| | | Huidig | Autonoom | Campus | Hoogwaardig | Campus+ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Richtwaarden | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Naam | Adres | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 82 | Bergweg 261 A, Enschede | 28 | 26 | 45 | 47 | 45 |
| 81 | Bergweg 261 B, Enschede | 28 | 26 | 45 | 46 | 45 |
| 83 | Bergweg 261, Enschede | 28 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 84 | Bergweg 300, Enschede | 28 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 9 | Bergweg 350, Enschede | 31 | 29 | 46 | 48 | 46 |
| 8 | Bergweg 395, Enschede | 31 | 29 | 50 | 51 | 50 |
| 24 | Bergweg 425, Enschede | 32 | 31 | 43 | 47 | 44 |
| 10 | Bergweg 475, Enschede | 33 | 32 | 43 | 47 | 44 |
| 80 | Beuvinkweg 10, Enschede | 30 | 27 | 49 | 50 | 49 |
| 78 | Beuvinkweg 40, Enschede | 29 | 26 | 46 | 47 | 46 |
| 6 | Beuvinkweg 8, Enschede | 30 | 27 | 49 | 50 | 49 |
| 40 | Fokkerweg 13, Enschede | 33 | 28 | 48 | 50 | 49 |
| 38 | Fokkerweg 15, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 37 | Fokkerweg 17, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 34 | Fokkerweg 19, Enschede | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 49 | Fokkerweg 20, Enschede | 32 | 27 | 46 | 48 | 47 |
| 32 | Fokkerweg 21, Enschede | 34 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 2 | Fokkerweg 23, Enschede | 34 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 39 | Fokkerweg 25, Enschede | 33 | 28 | 48 | 50 | 49 |
| 104 | Fokkerweg 26, Enschede | 32 | 27 | 47 | 49 | 48 |
| 35 | Fokkerweg 27, Enschede | 34 | 28 | 49 | 51 | 50 |

| Naam | Richtwaarden Adres | Huidig 50 dB(A) | Autonoom 50 dB(A) | Campus 50 dB(A) | Hoogwaardig 50 dB(A) | Campus+ 50 dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 33 | Fokkerweg 29, Enschede | 34 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 36 | Fokkerweg 5, Enschede | 33 | 28 | 48 | 51 | 49 |
| 31 | Fokkerweg 50, Enschede | 33 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 3 | Fokkerweg 52, Enschede | 33 | 28 | 50 | 52 | 50 |
| 112 | Hartjesbosweg 6, Enschede | 33 | 26 | 44 | 48 | 46 |
| 108 | Hofmeijerweg 115, Enschede | 32 | 24 | 43 | 47 | 45 |
| 109 | Hofmeijerweg 117, Enschede | 31 | 24 | 43 | 46 | 44 |
| 22 | Ledeboerweg 18, Deurningen | 36 | 38 | 44 | 49 | 45 |
| 114 | Ledeboerweg 18A, Deurningen | 36 | 38 | 44 | 49 | 45 |
| 105 | Lonnekerveldweg 7, Enschede | 32 | 26 | 44 | 48 | 46 |
| 23 | Noordergrensweg 2, Deurningen | 33 | 33 | 41 | 46 | 42 |
| 92 | Noordergrensweg 51, Enschede | 33 | 33 | 41 | 46 | 43 |
| 91 | Noordergrensweg 53, Enschede | 33 | 34 | 42 | 47 | 43 |
| 19 | Noordergrensweg 55, Enschede | 33 | 34 | 42 | 47 | 43 |
| 101 | Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 28 | 25 | 42 | 44 | 43 |
| 79 | Oude Deventerweg 151, Enschede | 30 | 27 | 50 | 51 | 50 |
| 7 | Oude Deventerweg 153, Enschede | 30 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 77 | Oude Deventerweg 175, Enschede | 30 | 27 | 48 | 49 | 48 |
| 95 | Oude postweg 13, Deurningen | 40 | 37 | 49 | 54 | 50 |
| 18 | Oude postweg 14, Deurningen | 35 | 37 | 43 | 49 | 44 |
| 16 | Oude postweg 15, Deurningen | 41 | 38 | 50 | 55 | 50 |
| 94 | Oude postweg 16, Deurningen | 44 | 44 | 50 | 55 | 50 |
| 21 | Oude postweg 2, Deurningen | 37 | 31 | 47 | 52 | 50 |
| 17 | Oude postweg 20, Deurningen | 44 | 44 | 50 | 55 | 50 |
| 93 | Oude postweg 22, Deurningen | 35 | 36 | 42 | 48 | 44 |
| 15 | Oude postweg 4, Deurningen | 39 | 34 | 48 | 54 | 49 |

| Naam | Richtwaarden Adres | Huidig 50 dB(A) | Autonoom 50 dB(A) | Campus 50 dB(A) | Hoogwaardig 50 dB(A) | Campus+ 50 dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 117 | Plan Fokkerweg 1 | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 119 | Plan Fokkerweg 2 | 33 | 28 | 49 | 51 | 50 |
| 118 | Plan Fokkerweg 3 | 32 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 115 | Plan Prins Bernhardpark 1 | 30 | 28 | 47 | 48 | 47 |
| 116 | Plan Prins Bernhardpark 2 | 30 | 28 | 47 | 49 | 48 |
| 85 | Prins Bernhardpark 12, Enschede | 30 | 28 | 46 | 47 | 46 |
| 86 | Prins Bernhardpark 14, Enschede | 30 | 28 | 45 | 47 | 45 |
| 87 | Prins Bernhardpark 6, Enschede | 30 | 28 | 48 | 49 | 48 |
| 4 | Roolvinkweg 10, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 72 | Roolvinkweg 14, Enschede | 31 | 28 | 49 | 50 | 49 |
| 71 | Roolvinkweg 16, Enschede | 31 | 28 | 50 | 50 | 50 |
| 75 | Roolvinkweg 30, Enschede | 30 | 26 | 46 | 48 | 46 |
| 59 | Snellenweg 15, Enschede | 30 | 26 | 44 | 47 | 45 |
| 54 | Snellenweg 34, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 67 | Snellenweg 35, Enschede | 30 | 26 | 44 | 47 | 45 |
| 66 | Snellenweg 35A, Enschede | 30 | 26 | 44 | 47 | 45 |
| 53 | Snellenweg 36, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 52 | Snellenweg 38, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 58 | Snellenweg 4, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 51 | Snellenweg 40, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 68 | Snellenweg 41, Enschede | 30 | 26 | 44 | 47 | 45 |
| 70 | Vergertweg 135, Enschede | 30 | 25 | 44 | 46 | 45 |
| 69 | Vergertweg 145, Enschede | 30 | 26 | 44 | 47 | 45 |
| 50 | Vergertweg 170, Enschede | 31 | 26 | 44 | 47 | 46 |
| 48 | Vergertweg 180, Enschede | 31 | 26 | 44 | 47 | 46 |
| 47 | Vergertweg 182, Enschede | 31 | 26 | 44 | 47 | 46 |

| Naam | Richtwaarden Adres | Huidig 50 dB(A) | Autonoom 50 dB(A) | Campus 50 dB(A) | Hoogwaardig 50 dB(A) | Campus+ 50 dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 46 | Vergertweg 184, Enschede | 31 | 26 | 44 | 47 | 46 |
| 45 | Vergertweg 200, Enschede | 31 | 26 | 44 | 47 | 46 |
| 42 | Vergertweg 222, Enschede | 32 | 26 | 45 | 48 | 46 |
| 41 | Vergertweg 224, Enschede | 32 | 26 | 45 | 48 | 46 |
| 44 | Vergertweg 240, Enschede | 32 | 26 | 44 | 48 | 46 |
| 43 | Vergertweg 242, Enschede | 32 | 26 | 44 | 48 | 46 |
| 14 | Vliegveldstraat 61, Deurningen | 34 | 29 | 44 | 50 | 48 |
| 96 | Vliegveldstraat, Deurningen | 32 | 26 | 41 | 46 | 44 |
| 56 | Vliegveldweg 225, Enschede | 30 | 26 | 46 | 48 | 46 |
| 57 | Vliegveldweg 221, Enschede | 30 | 26 | 45 | 47 | 46 |
| 55 | Vliegveldweg 229, Enschede | 30 | 26 | 47 | 48 | 47 |
| 25 | Weerseloseweg 352, Enschede | 35 | 28 | 46 | 50 | 49 |
| 96 | Weerseloseweg 353, Enschede | 33 | 26 | 44 | 48 | 47 |
| 97 | Weerseloseweg 355, Enschede | 33 | 26 | 44 | 48 | 46 |
| 98 | Weerseloseweg 356, Enschede | 35 | 28 | 46 | 50 | 48 |
| 1 | Weerseloseweg 358, Enschede | 35 | 27 | 46 | 50 | 48 |
| 111 | Weerseloseweg 380, Enschede | 32 | 25 | 44 | 48 | 46 |
| 110 | Weerseloseweg 380A, Enschede | 32 | 25 | 44 | 48 | 46 |
| 113 | Weerseloseweg 394, Enschede | 34 | 26 | 46 | 49 | 48 |
| 20 | Weerseloseweg 400, Enschede | 36 | 28 | 49 | 52 | 50 |
| 76 | Wiefkerpad 40, Enschede | 30 | 27 | 47 | 48 | 47 |
| 5 | Wiefkerweg 10, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |
| 102 | Wiefkerweg 18, Enschede | 30 | 27 | 48 | 49 | 48 |
| 74 | Wiefkerweg 20, Enschede | 30 | 27 | 48 | 49 | 48 |
| 73 | Wiefkerweg 9, Enschede | 31 | 28 | 50 | 51 | 50 |

Tabel 39 $LA_{max}$-waarden op de gevel op 5 meter hoogte voor de woningen rond het plangebied voor de campusinrichting, de hoogwaardig verdichte inrichting en de campusplusinrichting met proefdraaien en scherm (afgerond).

| | | Campus | | | Hoogwaardig | | | Campus + | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Max cfm handreiking:** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** |
| | **Max toetspunten:** | **59** | **54** | **49** | **67** | **54** | **49** | **65** | **53** | **48** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** |
| 82 | Bergweg 261 A, Enschede | 48 | 43 | 38 | 48 | 43 | 38 | 49 | 45 | 40 |
| 81 | Bergweg 261 B, Enschede | 48 | 43 | 38 | 48 | 43 | 38 | 49 | 44 | 39 |
| 83 | Bergweg 261, Enschede | 48 | 43 | 38 | 48 | 43 | 38 | 49 | 45 | 40 |
| 84 | Bergweg 300, Enschede | 48 | 43 | 38 | 48 | 43 | 38 | 49 | 45 | 40 |
| 9 | Bergweg 350, Enschede | 49 | 44 | 39 | 53 | 44 | 39 | 54 | 45 | 40 |
| 8 | Bergweg 395, Enschede | 56 | 51 | 46 | 56 | 51 | 46 | 54 | 51 | 46 |
| 24 | Bergweg 425, Enschede | 48 | 43 | 38 | 54 | 43 | 38 | 55 | 43 | 38 |
| 10 | Bergweg 475, Enschede | 47 | 42 | 37 | 55 | 42 | 37 | 55 | 42 | 37 |
| 80 | Beuvinkweg 10, Enschede | 51 | 46 | 41 | 51 | 46 | 41 | 51 | 50 | 45 |
| 78 | Beuvinkweg 40, Enschede | 49 | 44 | 39 | 50 | 44 | 39 | 51 | 45 | 40 |
| 6 | Beuvinkweg 8, Enschede | 51 | 46 | 41 | 51 | 46 | 41 | 51 | 50 | 45 |
| 40 | Fokkerweg 13, Enschede | 53 | 48 | 43 | 57 | 48 | 43 | 58 | 47 | 42 |
| 38 | Fokkerweg 15, Enschede | 53 | 48 | 43 | 57 | 48 | 43 | 58 | 47 | 42 |
| 37 | Fokkerweg 17, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 |
| 34 | Fokkerweg 19, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 59 | 48 | 43 |
| 49 | Fokkerweg 20, Enschede | 50 | 45 | 40 | 56 | 45 | 40 | 56 | 45 | 40 |
| 32 | Fokkerweg 21, Enschede | 54 | 49 | 44 | 58 | 49 | 44 | 59 | 48 | 43 |
| 2 | Fokkerweg 23, Enschede | 54 | 49 | 44 | 59 | 49 | 44 | 59 | 48 | 43 |
| 39 | Fokkerweg 25, Enschede | 52 | 47 | 42 | 58 | 47 | 42 | 58 | 47 | 42 |
| 104 | Fokkerweg 26, Enschede | 51 | 46 | 41 | 56 | 46 | 41 | 57 | 46 | 41 |
| 35 | Fokkerweg 27, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 59 | 48 | 43 |

| | | Campus | | | Hoogwaardig | | | Campus + | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Max cfm handreiking:** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** |
| | **Max toetspunten:** | **59** | **54** | **49** | **67** | **54** | **49** | **65** | **53** | **48** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** |
| 33 | Fokkerweg 29, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 59 | 48 | 43 |
| 36 | Fokkerweg 5, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 58 | 47 | 42 |
| 31 | Fokkerweg 50, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 59 | 48 | 43 |
| 3 | Fokkerweg 52, Enschede | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 59 | 48 | 43 |
| 112 | Hartjesbosweg 6, Enschede | 52 | 47 | 42 | 59 | 46 | 41 | 60 | 48 | 43 |
| 108 | Hofmeijerweg 115, Enschede | 50 | 45 | 40 | 57 | 45 | 40 | 58 | 46 | 41 |
| 109 | Hofmeijerweg 117, Enschede | 50 | 45 | 40 | 57 | 45 | 40 | 57 | 46 | 41 |
| 22 | Ledeboerweg 18, Deurningen | 50 | 45 | 40 | 59 | 45 | 40 | 50 | 44 | 39 |
| 114 | Ledeboerweg 18A, Deurningen | 50 | 45 | 40 | 59 | 45 | 40 | 50 | 44 | 39 |
| 105 | Lonnekerveldweg 7, Enschede | 50 | 45 | 40 | 56 | 44 | 39 | 57 | 45 | 40 |
| 23 | Noordergrensweg 2, Deurningen | 48 | 43 | 38 | 55 | 42 | 37 | 53 | 41 | 36 |
| 92 | Noordergrensweg 51, Enschede | 48 | 43 | 38 | 56 | 42 | 37 | 56 | 41 | 36 |
| 91 | Noordergrensweg 53, Enschede | 48 | 43 | 38 | 55 | 43 | 38 | 55 | 41 | 36 |
| 19 | Noordergrensweg 55, Enschede | 48 | 43 | 38 | 56 | 43 | 38 | 56 | 41 | 36 |
| 101 | Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 46 | 41 | 36 | 50 | 41 | 36 | 51 | 41 | 36 |
| 79 | Oude Deventerweg 151, Enschede | 52 | 47 | 42 | 52 | 47 | 42 | 51 | 52 | 47 |
| 7 | Oude Deventerweg 153, Enschede | 52 | 47 | 42 | 52 | 47 | 42 | 51 | 52 | 47 |
| 77 | Oude Deventerweg 175, Enschede | 51 | 46 | 41 | 51 | 46 | 41 | 52 | 47 | 42 |
| 95 | Oude postweg 13, Deurningen | 59 | 54 | 49 | 67 | 53 | 48 | 53 | 52 | 47 |
| 18 | Oude postweg 14, Deurningen | 50 | 45 | 40 | 59 | 44 | 39 | 51 | 43 | 38 |
| 16 | Oude postweg 15, Deurningen | 59 | 54 | 49 | 66 | 54 | 49 | 52 | 53 | 48 |
| 94 | Oude postweg 16, Deurningen | 57 | 52 | 47 | 64 | 52 | 47 | 53 | 50 | 45 |
| 21 | Oude postweg 2, Deurningen | 56 | 51 | 46 | 65 | 51 | 46 | 65 | 50 | 45 |
| 17 | Oude postweg 20, Deurningen | 57 | 52 | 47 | 64 | 52 | 47 | 53 | 50 | 45 |

| | | Campus | | | Hoogwaardig | | | Campus + | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Max cfm handreiking:** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** |
| | **Max toetspunten:** | **59** | **54** | **49** | **67** | **54** | **49** | **65** | **53** | **48** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** |
| 93 | Oude postweg 22, Deurningen | 49 | 44 | 39 | 58 | 44 | 39 | 50 | 42 | 37 |
| 15 | Oude postweg 4, Deurningen | 58 | 53 | 48 | 66 | 52 | 47 | 53 | 51 | 46 |
| 117 | Plan Fokkerweg 1 | 53 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 | 58 | 47 | 42 |
| 119 | Plan Fokkerweg 2 | 53 | 48 | 43 | 57 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 |
| 118 | Plan Fokkerweg 3 | 53 | 48 | 43 | 57 | 48 | 43 | 58 | 48 | 43 |
| 115 | Plan Prins Bernhardpark 1 | 51 | 46 | 41 | 53 | 46 | 41 | 54 | 46 | 41 |
| 116 | Plan Prins Bernhardpark 2 | 52 | 47 | 42 | 53 | 47 | 42 | 54 | 47 | 42 |
| 85 | Prins Bernhardpark 12, Enschede | 49 | 44 | 39 | 52 | 44 | 39 | 53 | 45 | 40 |
| 86 | Prins Bernhardpark 14, Enschede | 48 | 43 | 38 | 52 | 43 | 38 | 53 | 44 | 39 |
| 87 | Prins Bernhardpark 6, Enschede | 52 | 47 | 42 | 53 | 47 | 42 | 53 | 48 | 43 |
| 4 | Roolvinkweg 10, Enschede | 54 | 49 | 44 | 54 | 49 | 44 | 54 | 49 | 44 |
| 72 | Roolvinkweg 14, Enschede | 53 | 48 | 43 | 53 | 48 | 43 | 53 | 48 | 43 |
| 71 | Roolvinkweg 16, Enschede | 53 | 48 | 43 | 53 | 48 | 43 | 54 | 48 | 43 |
| 75 | Roolvinkweg 30, Enschede | 50 | 45 | 40 | 53 | 45 | 40 | 54 | 45 | 40 |
| 59 | Snellenweg 15, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 54 | Snellenweg 34, Enschede | 50 | 45 | 40 | 54 | 45 | 40 | 55 | 44 | 39 |
| 67 | Snellenweg 35, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 66 | Snellenweg 35A, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 53 | Snellenweg 36, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 52 | Snellenweg 38, Enschede | 50 | 45 | 40 | 55 | 45 | 40 | 55 | 44 | 39 |
| 58 | Snellenweg 4, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 51 | Snellenweg 40, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 68 | Snellenweg 41, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 43 | 38 |
| 70 | Vergertweg 135, Enschede | 48 | 43 | 38 | 54 | 43 | 38 | 55 | 43 | 38 |

| | | Campus | | | Hoogwaardig | | | Campus + | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Max cfm handreiking:** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** |
| | **Max toetspunten:** | **59** | **54** | **49** | **67** | **54** | **49** | **65** | **53** | **48** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** |
| 69 | Vergertweg 145, Enschede | 48 | 43 | 38 | 54 | 43 | 38 | 55 | 43 | 38 |
| 50 | Vergertweg 170, Enschede | 49 | 44 | 39 | 54 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 |
| 48 | Vergertweg 180, Enschede | 49 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 | 55 | 43 | 38 |
| 47 | Vergertweg 182, Enschede | 49 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 | 56 | 44 | 39 |
| 46 | Vergertweg 184, Enschede | 49 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 | 56 | 43 | 38 |
| 45 | Vergertweg 200, Enschede | 49 | 44 | 39 | 55 | 44 | 39 | 56 | 43 | 38 |
| 42 | Vergertweg 222, Enschede | 49 | 44 | 39 | 56 | 44 | 39 | 57 | 44 | 39 |
| 41 | Vergertweg 224, Enschede | 50 | 45 | 40 | 56 | 44 | 39 | 57 | 44 | 39 |
| 44 | Vergertweg 240, Enschede | 50 | 45 | 40 | 56 | 44 | 39 | 57 | 44 | 39 |
| 43 | Vergertweg 242, Enschede | 50 | 45 | 40 | 56 | 44 | 39 | 57 | 44 | 39 |
| 14 | Vliegveldstraat 61, Deurningen | 53 | 48 | 43 | 63 | 48 | 43 | 63 | 47 | 42 |
| 96 | Vliegveldstraat, Deurningen | 50 | 45 | 40 | 59 | 45 | 40 | 59 | 44 | 39 |
| 56 | Vliegveldweg 225, Enschede | 50 | 45 | 40 | 54 | 45 | 40 | 55 | 45 | 40 |
| 57 | Vliegveldweg 221, Enschede | 50 | 45 | 40 | 54 | 45 | 40 | 55 | 44 | 39 |
| 55 | Vliegveldweg 229, Enschede | 51 | 46 | 41 | 55 | 46 | 41 | 56 | 45 | 40 |
| 25 | Weerseloseweg 352, Enschede | 54 | 49 | 44 | 60 | 48 | 43 | 61 | 49 | 44 |
| 96 | Weerseloseweg 353, Enschede | 52 | 47 | 42 | 59 | 46 | 41 | 59 | 47 | 42 |
| 97 | Weerseloseweg 355, Enschede | 51 | 46 | 41 | 58 | 46 | 41 | 58 | 47 | 42 |
| 98 | Weerseloseweg 356, Enschede | 54 | 49 | 44 | 61 | 48 | 43 | 61 | 49 | 44 |
| 1 | Weerseloseweg 358, Enschede | 54 | 49 | 44 | 61 | 48 | 43 | 61 | 49 | 44 |
| 111 | Weerseloseweg 380, Enschede | 52 | 47 | 42 | 60 | 46 | 41 | 60 | 48 | 43 |
| 110 | Weerseloseweg 380A, Enschede | 52 | 47 | 42 | 60 | 46 | 41 | 60 | 48 | 43 |
| 113 | Weerseloseweg 394, Enschede | 53 | 48 | 43 | 60 | 47 | 42 | 60 | 50 | 45 |
| 20 | Weerseloseweg 400, Enschede | 56 | 51 | 46 | 62 | 51 | 46 | 62 | 53 | 48 |

| | | Campus | | | Hoogwaardig | | | Campus + | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Max cfm handreiking:** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** | **70** | **65** | **60** |
| | **Max toetspunten:** | **59** | **54** | **49** | **67** | **54** | **49** | **65** | **53** | **48** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** | **dB(A) Dag** | **dB(A) Avond** | **dB(A) Nacht** |
| 76 | Wiefkerpad 40, Enschede | 50 | 45 | 40 | 51 | 45 | 40 | 52 | 45 | 40 |
| 5 | Wiefkerweg 10, Enschede | 54 | 49 | 44 | 54 | 49 | 44 | 54 | 49 | 44 |
| 102 | Wiefkerweg 18, Enschede | 51 | 46 | 41 | 52 | 46 | 41 | 52 | 46 | 41 |
| 74 | Wiefkerweg 20, Enschede | 51 | 46 | 41 | 52 | 46 | 41 | 52 | 46 | 41 |
| 73 | Wiefkerweg 9, Enschede | 53 | 48 | 43 | 53 | 48 | 43 | 53 | 48 | 43 |

# Bijlage I Proefdraaien: uitgangspunten en geluidsberekeningen

## I.1 Typen

De onderhoudsbedrijven die zich in de driehoek met luchthavengebonden bedrijvigheid gaan vestigen, plegen onderhoud aan vliegtuigen en hun motoren van de in tabel 40 opgenomen vliegtuigtypen.

Tabel 40 De te verwachten vliegtuigtypen voor onderhoud.

| Vliegtuigtype | ICAO-type |
|---|---|
| Cessna 525A Citation CJ2 | C25A |
| Cessna 510 Citation Mustang | C510 |
| Cessna 560XL Citation Excel | C56X |
| British Aerospace BAe-125-700 | H25B |

Al deze typen vallen qua geluidsmodellering in de groep "Corporate and Regional Jet" (CRJ). Voor deze groep toestellen zijn de richtingskarakteristieken toegepast zoals door HMMH bepaald in opdracht van de Amerikaanse FAA, ref. 22. Deze richtingskarakteristieken bevatten de verdeling van het bronvermogen rond het toestel tijdens het proefdraaien met hoekstappen van 10 graden ten opzichte van de positie van de neus van het toestel. Ook de frequentieopbouw is voor ieder van deze hoeken vastgelegd (lagere frequenties klinken verder door). Detailspecificaties zijn opgenomen aan het einde van deze Bijlage.

## I.2 Een proefdraaibeurt

Het proefdraaien met deze typen vindt plaats onder verschillende vermogens. Uit gegevens van onderhoudsbedrijven op Rotterdam The Hague Airport is bekend dat een proefdraaibeurt typisch is opgebouwd uit 5 minuten vol vermogen (full power) en 25 minuten laag vermogen (idle power) (ref. 23). De toegepaste proefdraainiveaus in de berekeningen (zowel voor de $LA_{max}$- als voor de $L_{etmaal}$-berekeningen) zijn maximaal gemeten niveaus die tot 5 minuten kunnen aanhouden. Voor het bronvermogen bij het proefdraaien onder full power en idle power wordt gebruik gemaakt van meetgegevens (ref. 24).

De toegepaste tijden en het bronvermogen voor een proefdraaibeurt zijn samengevat in tabel 41.

Tabel 41 Toegepaste tijden en het bronvermogen voor een proefdraaibeurt.

| Setting | Time [minuten] | Bronvermogen geluid [dB(A)] |
|---|---|---|
| Idle power | 25 | Maximaal 128[25] |
| Full power | 5 | Richtingsafhankelijk:<br>152 / 150 / 145 / 136<br>(integraal 150 dB(A))[26] |

De resulterende brondefinities voor full power en idle power zijn opgenomen in tabel 42 en tabel 43.

[25] Dit gemeten vermogen is het maximaal gemeten vermogen. De HMMH-data zijn geijkt op deze maximum waarde.
[26] Het gemeten maximale vermogen is richtingsafhankelijk. De brondefinitie van HMMH is geijkt op het geïntegreerde uitgestraalde vermogen van de metingen van 150 dB(A).

## I.3 Aantal proefdraaibeurten

Het verwachte aantal MRO-vluchten, dus vluchten die voor onderhoud de luchthaven aandoen is 200 per jaar in de trendvariant en het voorkeursalternatief. Aangenomen is dat voor dit onderhoud 250 proefdraaibeurten per jaar noodzakelijk zijn. Dat zou betekenen dat er gemiddeld per werkdag één proefdraaibeurt noodzakelijk is (50 weken van 5 werkdagen).

Aangezien het mogelijk is dat op één dag meerdere toestellen getest moeten worden en het naar verwachting beperkt mogelijk is om de proefdraaibeurten te plannen (net als het onderhoud), is aangenomen dat op een representatieve dag twee proefdraaibeurten worden uitgevoerd (ter indicatie: een onderhoudsbeurt zal dagen tot weken kosten per toestel). In totaal zal er dan dus 10 minuten op vol vermogen en 50 minuten op laag vermogen worden proefgedraaid op een representatieve dag.

## I.4 Bedrijfstijden

Het proefdraaien zelf vindt uitsluitend plaats op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur.

De onderhoudsbedrijven kunnen naast het proefdraaien wel dag en nacht in bedrijf zijn. Voor de avond- en nachtperiode is in alle berekeningen aangenomen dat de geluidsproductie gelijk is aan die van onderhoudsbedrijven zonder proefdraaien (cat. 4.1) waarbij bovendien voor de avond- en de nachtperiode een geluidsreductie is aangenomen van respectievelijk 5 dB(A) en 10 dB(A) ten opzichte van de dag, net als voor de andere bedrijfscategorieën op het bedrijventerrein.

## I.5 Locatie bedrijven en proefdraaien

Het is voorzien dat de onderhoudsbedrijven zelf worden gevestigd in de centrale driehoek aan de noordzijde van de start- en landingsbaan, zoals aangegeven in figuur 61.



Figuur 61 Onderhoudsbedrijven komen aan de noordzijde van de start- en landingsbaan in het gebied waar middels een rechthoek is aangegeven waarbinnen de proefdraaiplaats kan worden ingericht. Door middel van een kruisje en het scherm is een mogelijke positie van de proefdraaiplaats weergegeven.

Voor het proefdraaien zijn in principe veel locaties mogelijk, tot en met speciale proefdraaiplaatsen die ergens op de luchthaven worden ingericht. Indien mogelijk is de locatie echter niet te ver van de onderhoudsbedrijven gelegen. Vooralsnog is voorzien dat de proefdraailocatie aan de zuidwestzijde in de driehoek zal worden ingericht.

*Oriëntatie tijdens het proefdraaien*

- Voor de plaatsing van het toestel zijn er enkele randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan:
- Het proefdraaien vindt bij voorkeur plaats tegen de windrichting in. Daar hoort de relativering bij dat indien de windsnelheid onder de 8 m/s blijft dit geen noodzaak is.
- Het is van belang dat voor en achter de motoren voldoende ruimte is voor een vrije aan- en afvoer van lucht en verbrandingsgassen.
- Het is noodzakelijk dat het testen veilig kan worden uitgevoerd door achter de motoren voldoende ruimte te houden tussen het toestel en gebouwen, wegen, taxiwegen en de start- en landingsbaan teneinde geen voorwerpen met de uitlaatstroom weg te blazen.
- Indien mogelijk wordt dicht bij de bedrijven proefgedraaid.
- De proefdraaiplaats en het scherm naast de proefdraaiplaats moeten op voldoende afstand van de startbaan liggen in verband met:
  - de veiligheidsvlakken. In een gebied van 150 meter breed aan beide zijden van de as van de start- en landingsbaan dient het terrein vrij te zijn van obstakels.
  - de hoogtevlakken naast de start- en landingsbaan die lopen vanaf de veiligheidsvlakken op met een hoek van 14,3%.

- Aangezien de hoogte van de toestellen in orde van grootte 5 meter is, evenals de benodigde schermhoogte aan de baanzijde, betekent het vorige punt dat een afstand van 180 meter van de as van de start- en landingsbaan moet worden aangenomen.

*Wind:*
Uit analyse van de windroosgegevens van de luchthaven Twenthe volgt dat gedurende circa 19 dagen per jaar de windrichting bepalend is (meer dan 8 m/s). Gedurende die dagen is de wind voornamelijk afkomstig uit het zuidwesten (meer dan 12 dagen per jaar). Naar verwachting zal het daarmee enkele dagen per jaar voorkomen dat een afwijkende oriëntatie noodzakelijk is uit veiligheidsoogpunt.

*Ruimte:*
Aangenomen is dat het proefdraaien ongeveer loodrecht op de startbaan zal plaatsvinden aan de zuidwestzijde van de driehoek (zie figuur 61, oranje ster) waar de onderhoudsbedrijven worden gevestigd. Daarmee wordt aan de windcriteria voldaan, en zijn ze tevens dicht bij de onderhoudsbedrijven en is de geluidsbelasting op de rest van de luchthaven minimaal (ten opzichte van elders in de onderhoudsdriehoek). Ook is hier achter het toestel bij een noordwest-oriëntatie voldoende ruimte om veilig te kunnen proefdraaien. Indien het proefdraaien verder van de startbaan in de driehoek zou worden geplaatst, neemt dit om veiligheidsredenen veel ruimte in.

Obstakels dienen zich ter plaatse minstens 150 meter van de as van de startbaan te bevinden, tevens loopt vanaf dat punt de toegestane hoogte maar langzaam op, namelijk met 14,5%. Aangezien een toestel ca. 5 meter hoog is en een kleine marge gewenst is in verband met de afmetingen van het toestel (circa 40 meter lang) zal de motor zich op circa 190 tot 200 meter van de as van de start- en landingsbaan moeten bevinden zodat ook aan de eisen van de hoogtevlakken wordt voldaan.

Bij de berekeningen voor de verschillende inrichtingen zijn geen afschermende werkingen van de gebouwen en schermen in rekening gebracht, aangezien de ligging en de afmetingen van de gebouwen onbekend zijn.

Bij de berekeningen met de campusplusinrichting met proefdraaien is wel een scherm geplaatst ter reductie van de geluidsbelasting aan de noordwestzijde van de proefdraaiplaats, teneinde de geluidsbelasting op de woningen aan de noordzijde van de luchthaven onder de voorkeurswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ te brengen.

Middels een aantal berekeningen is geverifieerd dat indien het toestel op 200 meter uit de as van de baan binnen de driehoek luchthavengebonden bedrijvigheid van west naar oost wordt verplaatst dat het middels een scherm mogelijk is om voor de woningen rond het plangebied de geluidsbelasting onder de toetswaarden van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ te houden. Dat lukt voor de posities van uiterst west tot circa halverwege de oostelijke punt van de driehoek. Verder oostelijk wordt dit lastiger te realiseren. Voor één van de posities is dit uitgewerkt en in deze rapportage opgenomen.

## I.6 De lokatie proefdraaien en de afscherming.

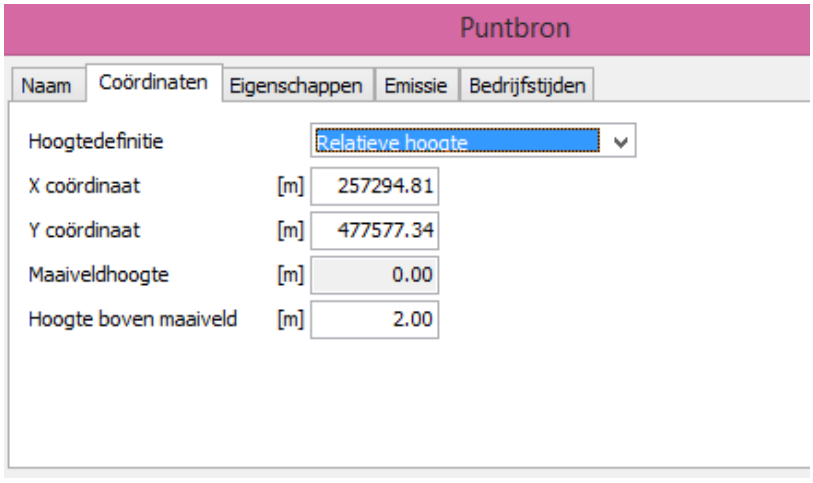
De mogelijke locaties voor het proefdraaien zijn beperkt tot een strook van circa 40 meter breed op een afstand van 180 meter van de as van de startbaan. Als voorbeeld voor de geluidsbelasting die dat oplevert voor de omgeving is voor één locatie aan de westzijde de geluidsbelasting berekend op de omgeving, waarbij middels een scherm ervoor is gezorgd dat in alle toetspunten een geluidsbelasting van minder dan 50 dB(A) oplevert.

Dit is te realiseren in de driehoek die gereserveerd is voor luchthavengebonden bedrijvigheid. Naarmate de proefdraaiplek verder oostelijk in de driehoek komt te liggen, wordt de afscherming lastiger en daarmee groter en duurder.

Voor één locatie aan de westzijde is de berekening in detail doorgevoerd en een scherm zo gedefinieerd dat de geluidsbelasting in alle toetspunten onder de 50 dB(A) ligt. Deze berekening zal als basis dienen voor de vaststelling van de zone waarbuiten de geluidsbelasting onder de toetswaarde van 50 dB(A) zal moeten blijven.

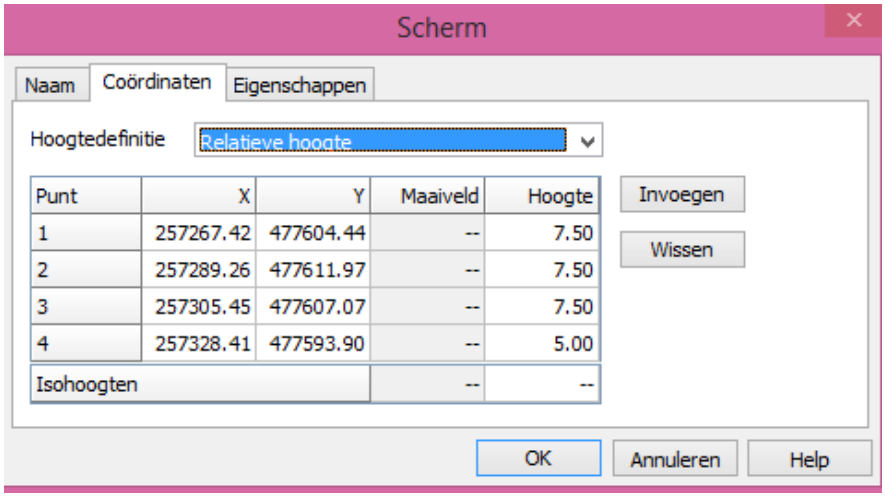
Indien de luchthavenontwerper de proefdraaiplaats op een andere plaats wenst te positioneren, zal deze er bij de inrichting rekening mee moeten houden dat de belasting van de proefdraaiplaats samen met die van de overige bedrijvigheid binnen de zone blijft die op grond van deze berekening daarvoor zal worden vastgesteld.

In verband met de veiligheidsvlakken en de hoogtevlakken is de proefdraaiplaats gedefinieerd op voldoende afstand van de startbaan, zie figuur 44 en I.5.




Figuur 62 Definitie locatie proefdraaiplaats.

In verband met de hoogtevlakken is het scherm gedefinieerd op voldoende afstand van de startbaan (reflectiefactoren standaard 0.2 voor alle frequenties), zie figuur 45.




Figuur 63 Definitie locatie van scherm.

## I.7 Details bronvermogens

Tabel 42 Hoek en frequentie-afhankelijke bronvermogendefinitie voor full power. De hoek is de hoek met de neus van het toestel.

| Hoek [°] | Tertsbanden | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 31 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
| | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 0 | 93.3 | 109.6 | 123.8 | 131.4 | 133.1 | 139.5 | 143.9 | 143.0 | 141.1 |
| 10 | 92.4 | 109.3 | 125.7 | 132.5 | 134.9 | 140.4 | 144.8 | 143.4 | 141.0 |
| 20 | 91.6 | 109.0 | 127.5 | 133.6 | 136.8 | 141.5 | 146.2 | 143.8 | 140.9 |
| 30 | 91.1 | 108.4 | 128.2 | 133.4 | 136.1 | 140.1 | 145.4 | 143.7 | 140.5 |
| 40 | 90.6 | 107.9 | 128.4 | 132.7 | 134.8 | 138.0 | 143.7 | 143.6 | 139.9 |
| 50 | 90.8 | 108.0 | 128.3 | 133.0 | 135.1 | 136.6 | 141.7 | 142.0 | 138.8 |
| 60 | 91.7 | 108.9 | 127.6 | 134.0 | 136.7 | 136.4 | 139.3 | 139.0 | 137.0 |
| 70 | 92.6 | 109.9 | 127.2 | 135.0 | 137.9 | 136.5 | 137.1 | 136.5 | 135.2 |
| 80 | 92.8 | 111.0 | 127.3 | 135.8 | 137.5 | 135.9 | 135.7 | 135.4 | 133.7 |
| 90 | 93.0 | 112.1 | 127.3 | 136.6 | 137.1 | 135.4 | 134.6 | 134.3 | 132.2 |
| 100 | 93.4 | 111.6 | 127.5 | 136.3 | 136.8 | 134.4 | 134.8 | 134.5 | 133.6 |
| 110 | 94.0 | 111.1 | 127.7 | 136.1 | 136.6 | 133.5 | 135.1 | 134.8 | 134.9 |
| 120 | 93.1 | 110.4 | 127.1 | 135.2 | 136.0 | 133.3 | 135.8 | 135.4 | 136.0 |
| 130 | 91.7 | 109.8 | 126.3 | 134.3 | 135.3 | 133.6 | 136.8 | 136.0 | 137.1 |
| 140 | 91.0 | 109.7 | 125.4 | 133.8 | 135.2 | 134.3 | 137.2 | 136.0 | 136.9 |
| 150 | 90.9 | 110.0 | 124.4 | 133.7 | 135.5 | 135.4 | 137.1 | 135.4 | 135.4 |
| 160 | 91.5 | 110.3 | 123.4 | 133.1 | 135.4 | 136.0 | 136.5 | 134.3 | 133.5 |
| 170 | 94.5 | 110.3 | 122.3 | 130.6 | 133.8 | 134.2 | 134.0 | 131.7 | 130.1 |
| 180 | 97.5 | 110.4 | 121.3 | 128.2 | 132.3 | 132.5 | 131.6 | 129.2 | 126.7 |
| 190 | 94.5 | 110.3 | 122.3 | 130.6 | 133.8 | 134.2 | 134.0 | 131.7 | 130.1 |

| Hoek [°] | Tertsbanden | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 31 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
| | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 200 | 91.5 | 110.3 | 123.4 | 133.1 | 135.4 | 136.0 | 136.5 | 134.3 | 133.5 |
| 210 | 90.9 | 110.0 | 124.4 | 133.7 | 135.5 | 135.4 | 137.1 | 135.4 | 135.4 |
| 220 | 91.0 | 109.7 | 125.4 | 133.8 | 135.2 | 134.3 | 137.2 | 136.0 | 136.9 |
| 230 | 91.7 | 109.8 | 126.3 | 134.3 | 135.3 | 133.6 | 136.8 | 136.0 | 137.1 |
| 240 | 93.1 | 110.4 | 127.1 | 135.2 | 136.0 | 133.3 | 135.8 | 135.4 | 136.0 |
| 250 | 94.0 | 111.1 | 127.7 | 136.1 | 136.6 | 133.5 | 135.1 | 134.8 | 134.9 |
| 260 | 93.4 | 111.6 | 127.5 | 136.3 | 136.8 | 134.4 | 134.8 | 134.5 | 133.6 |
| 270 | 93.0 | 112.1 | 127.3 | 136.6 | 137.1 | 135.4 | 134.6 | 134.3 | 132.2 |
| 280 | 92.8 | 111.0 | 127.3 | 135.8 | 137.5 | 135.9 | 135.7 | 135.4 | 133.7 |
| 290 | 92.6 | 109.9 | 127.2 | 135.0 | 137.9 | 136.5 | 137.1 | 136.5 | 135.2 |
| 300 | 91.7 | 108.9 | 127.6 | 134.0 | 136.7 | 136.4 | 139.3 | 139.0 | 137.0 |
| 310 | 90.8 | 108.0 | 128.3 | 133.0 | 135.1 | 136.6 | 141.7 | 142.0 | 138.8 |
| 320 | 90.6 | 107.9 | 128.4 | 132.7 | 134.8 | 138.0 | 143.7 | 143.6 | 139.9 |
| 330 | 91.1 | 108.4 | 128.2 | 133.4 | 136.1 | 140.1 | 145.4 | 143.7 | 140.5 |
| 340 | 91.6 | 109.0 | 127.5 | 133.6 | 136.8 | 141.5 | 146.2 | 143.8 | 140.9 |
| 350 | 92.4 | 109.3 | 125.7 | 132.5 | 134.9 | 140.4 | 144.8 | 143.4 | 141.0 |

Tabel 43 Hoek en frequentie-afhankelijke bronvermogendefinitie voor idle power. De hoek is de hoek met de neus van het toestel.

| Hoek [°] | Tertsbanden | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 31 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
| Graden | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 0 | 71.3 | 87.6 | 101.9 | 109.4 | 111.1 | 117.5 | 121.9 | 121.0 | 119.1 |
| 10 | 70.4 | 87.3 | 103.7 | 110.5 | 112.9 | 118.4 | 122.8 | 121.4 | 119.0 |
| 20 | 69.6 | 87.0 | 105.5 | 111.6 | 114.8 | 119.5 | 124.2 | 121.8 | 118.9 |
| 30 | 69.1 | 86.4 | 106.2 | 111.4 | 114.1 | 118.1 | 123.4 | 121.7 | 118.5 |
| 40 | 68.6 | 85.9 | 106.4 | 110.7 | 112.8 | 116.0 | 121.7 | 121.6 | 117.9 |
| 50 | 68.8 | 86.0 | 106.3 | 111.0 | 113.1 | 114.6 | 119.7 | 120.0 | 116.8 |
| 60 | 69.7 | 86.9 | 105.6 | 112.0 | 114.8 | 114.4 | 117.3 | 117.0 | 115.0 |
| 70 | 70.5 | 87.9 | 105.2 | 113.0 | 115.9 | 114.5 | 115.1 | 114.5 | 113.2 |
| 80 | 70.8 | 89.0 | 105.3 | 113.9 | 115.5 | 113.9 | 113.7 | 113.4 | 111.7 |
| 90 | 71.0 | 90.1 | 105.3 | 114.6 | 115.1 | 113.4 | 112.6 | 112.3 | 110.2 |
| 100 | 71.4 | 89.6 | 105.5 | 114.3 | 114.8 | 112.4 | 112.8 | 112.5 | 111.6 |
| 110 | 72.0 | 89.1 | 105.7 | 114.1 | 114.6 | 111.5 | 113.1 | 112.8 | 112.9 |
| 120 | 71.1 | 88.4 | 105.1 | 113.2 | 114.0 | 111.3 | 113.8 | 113.4 | 114.0 |
| 130 | 69.7 | 87.8 | 104.3 | 112.3 | 113.3 | 111.6 | 114.8 | 114.0 | 115.1 |
| 140 | 69.0 | 87.7 | 103.4 | 111.8 | 113.2 | 112.3 | 115.2 | 114.0 | 114.9 |

| Hoek [°] | Tertsbanden | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 31 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
| Graden | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 150 | 68.9 | 88.0 | 102.4 | 111.7 | 113.5 | 113.4 | 115.1 | 113.4 | 113.4 |
| 160 | 69.5 | 88.3 | 101.5 | 111.1 | 113.4 | 114.0 | 114.5 | 112.3 | 111.5 |
| 170 | 72.5 | 88.3 | 100.4 | 108.6 | 111.8 | 112.2 | 112.0 | 109.7 | 108.1 |
| 180 | 75.5 | 88.4 | 99.4 | 106.3 | 110.3 | 110.5 | 109.6 | 107.2 | 104.7 |
| 190 | 72.5 | 88.3 | 100.4 | 108.6 | 111.8 | 112.2 | 112.0 | 109.7 | 108.1 |
| 200 | 69.5 | 88.3 | 101.5 | 111.1 | 113.4 | 114.0 | 114.5 | 112.3 | 111.5 |
| 210 | 68.9 | 88.0 | 102.4 | 111.7 | 113.5 | 113.4 | 115.1 | 113.4 | 113.4 |
| 220 | 69.0 | 87.7 | 103.4 | 111.8 | 113.2 | 112.3 | 115.2 | 114.0 | 114.9 |
| 230 | 69.7 | 87.8 | 104.3 | 112.3 | 113.3 | 111.6 | 114.8 | 114.0 | 115.1 |
| 240 | 71.1 | 88.4 | 105.1 | 113.2 | 114.0 | 111.3 | 113.8 | 113.4 | 114.0 |
| 250 | 72.0 | 89.1 | 105.7 | 114.1 | 114.6 | 111.5 | 113.1 | 112.8 | 112.9 |
| 260 | 71.4 | 89.6 | 105.5 | 114.3 | 114.8 | 112.4 | 112.8 | 112.5 | 111.6 |
| 270 | 71.0 | 90.1 | 105.3 | 114.6 | 115.1 | 113.4 | 112.6 | 112.3 | 110.2 |
| 280 | 70.8 | 89.0 | 105.3 | 113.9 | 115.5 | 113.9 | 113.7 | 113.4 | 111.7 |
| 290 | 70.5 | 87.9 | 105.2 | 113.0 | 115.9 | 114.5 | 115.1 | 114.5 | 113.2 |
| 300 | 69.7 | 86.9 | 105.6 | 112.0 | 114.8 | 114.4 | 117.3 | 117.0 | 115.0 |
| 310 | 68.8 | 86.0 | 106.3 | 111.0 | 113.1 | 114.6 | 119.7 | 120.0 | 116.8 |
| 320 | 68.6 | 85.9 | 106.4 | 110.7 | 112.8 | 116.0 | 121.7 | 121.6 | 117.9 |
| 330 | 69.1 | 86.4 | 106.2 | 111.4 | 114.1 | 118.1 | 123.4 | 121.7 | 118.5 |
| 340 | 69.6 | 87.0 | 105.5 | 111.6 | 114.8 | 119.5 | 124.2 | 121.8 | 118.9 |
| 350 | 70.4 | 87.3 | 103.7 | 110.5 | 112.9 | 118.4 | 122.8 | 121.4 | 119.0 |

## Bijlage J Bijzondere evenementen

### J.1 Samenvatting

Op de werkparken De Strip en Oostkamp mogen 12 keer per jaar evenementen worden georganiseerd die niet binnen de zone passen en tot de zoneactiviteiten behoren.

Deze bijlage geeft een indruk van de te verwachten resulterende geluidsbelasting op de gevel van omliggende woningen voor een tweetal bijzondere (muziek)evenementen. Voor de normering wordt aangesloten bij normen die voor dit soort evenementen zijn opgenomen in de Nota Limburg (ref 25).

Het eerste voorbeeld betreft een house-evenement, het andere een pop-evenement in Hangar 11. De hoofdactiviteit van beide voorbeeldevenementen (de muziek) kan ruim voldoen aan de norm van 70 dB(A) die aan het maximaal op de gevel invallende geluidsniveau wordt gesteld.

Voor het openlucht house-evenement is de belasting op de omgeving het grootst. Dat valt in de lijn van de verwachtingen, aangezien rond het festival geen afscherming aanwezig is. Door de vrij centrale positionering in het plangebied, zo ver mogelijk van de het dichtst bij de zone Midden gelegen woningen en de opstelling van de podia, wordt de geluidsbelasting zodanig gespreid dat de belasting onder de normen blijft. De maximaal gevonden belasting is echter 65 dB(A), dat geeft de nodige ruimte.

Analyse van de belastingen in de toetspunten aan de zuidwestzijde toont dat middels een rotatie van het meest zuidwestelijk gelegen podium een verdere reductie in de geluidsbelasting mogelijk is. Echter de mogelijkheid om dit podium te roteren is naast de geluidsbelasting ook van andere factoren afhankelijk zoals de beschikbare ruimte, de mogelijke hinderlijke reflecties door gebouwen, vluchtwegen, de toegang tot het terrein, de afstanden tot faciliteiten enzovoort. Een dergelijke optimalisatie zal al in een vroeg stadium in samenspraak moeten gebeuren met de organisator van het evenement, teneinde alle factoren evenwichtig mee te nemen, en teneinde de geluidsbelasting naar de omgeving zo klein mogelijk te houden, ongeacht de ruimte die de normering toestaat.

Hoewel de evenementen in Hangar 11 dichter bij de bebouwing plaatsvinden is de relatief slechte afschermende werking van het gebouw nog wel zodanig dat de belastingen op de omliggende toetspunten geringer zijn dan voor het voorbeeld openlucht house-evenement. De maximaal gevonden belastingen zijn 56 dB(A) voor het house-evenement in Hangar 11. Voor een pop-evenement liggen de geluidsbelastingen minimaal 5 dB(A) lager. Beide kunnen daarmee voldoen aan de norm van 70 dB(A) die aan het maximaal op de gevel invallende geluidsniveau wordt gesteld.

Bij de realisatie van de evenementen zal nog rekening gehouden moeten worden met de impact van indirecte effecten op de omgeving. Met name zal aandacht moeten worden besteed aan de geluidsbelasting door het ontsluitende verkeer, de ventilatie en eventuele generatoren.

### J.2 Toetsingskader gemeentelijk geluidsbeleid

Als toetsingskader van het evenementenlawaai zijn de Nota Limburg (ref. 25) en de Wet Milieubeheer (WM) gebruikt. In de Nota Limburg (ref. 25) wordt het maximaal invallende geluidsniveau als maatgevende geluidseenheid toegepast. Dit heeft tot gevolg dat dit op een hoogte van 1,5 meter op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen bepaald is. Door de toepassing van de WM dient het geluid ook op 5 meter hoogte op de gevel berekend te worden. Dit wordt gedaan in verband met de mogelijke ligging van slaapruimten van een woning op deze hoogte. Invallend geluidsniveau wordt berekend exclusief de 10 dB(A) toeslag vanwege muziekgeluid, exclusief de bedrijfsduurcorrectie en zonder een meteocorrectie.

De Nota Limburg specificeert uitgaande van de noodzaak tot voorkomen van "onduldbare hinder" bij "evenementen met een luidruchtig karakter" de normwaarden zoals weergegeven in tabel 44.

Tabel 44 Normwaarden afkomstig uit de Nota Limburg.

| Periode | Basisnorm | Maximaal niveau binnen | Gevelisolatie | Maximale gevelbelasting |
|---|---|---|---|---|
| Dag | 35 dB(A) | 50 dB(A) | 20 à 25 dB(A) | 70 à 75 dB(A) |
| Avond | 30 dB(A) | 50 dB(A) | 20 à 25 dB(A) | 70 à 75 dB(A) |
| Nacht | 25 dB(A) | 45 dB(A) | 20 à 25 dB(A) | 65 à 70 dB(A) |

Optioneel geeft de nota aan dat voor de nachtperiode ook een strengere norm kan worden overwogen resulterende in een maximale gevelbelasting van 45 à 50 dB(A).

De dag-, avond- en nachtperioden zijn als volgt gedefinieerd:

- Dag - 07.00 – 18.00 uur
- Avond - 18.00 – 23.00 uur
- Nacht - 23.00 – 07.00 uur

De avondperiode kan in de Nota Limburg (ref. 25) worden opgerekt tot maximaal 01.00 uur op die dagen waarop een vrije dag volgt.

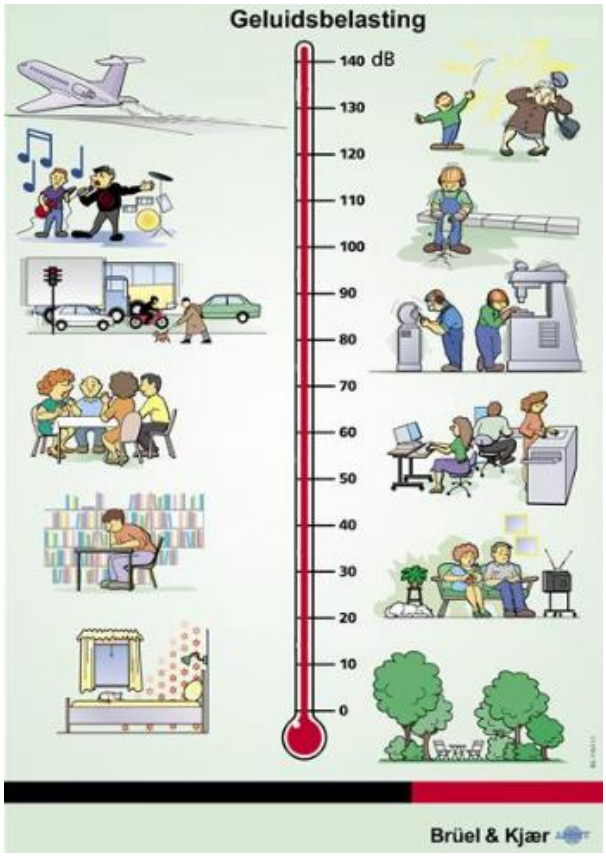
Daar waar dat relevant is, wordt ervan uitgegaan dat het voorbeeldevenement een evenement is dat maximaal voortduurt tot 01.00 uur en derhalve voor de gehele duur van het evenement moet voldoen aan de eis van een maximaal invallend geluidsniveau van 70 dB(A) voor de dag/avond op de gevel van de woning.

### J.2.1 dB en dB(A) ter referentie

Geluidsniveaus worden genoteerd als decibellen. Een decibel is een verhouding op een logaritmische schaal, wat het gebruik ervan lastig maakt. Het is hierdoor niet mogelijk om twee geluidsniveaus zomaar op te tellen. Als één stofzuiger bijvoorbeeld 70 dB voortbrengt, dan is het niet zo dat twee stofzuigers samen 140 dB produceren. Een verdubbeling laat het geluidsniveau slechts met 3 dB toenemen. Voor verkeer en andere bronnen geldt hetzelfde: bij verdubbeling van het aantal auto's op een weg zal de geluidsbelasting met 3 dB toenemen. Omgekeerd betekent een halvering van de hoeveelheid stofzuigers of verkeer een afname met 3 dB.

Een verschil van 1 dB wordt niet waargenomen. In de praktijk blijkt dat een toename (of afname) van 3 dB net hoorbaar is en dat een toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling van het geluid.

Ter indicatie van de betekenis van de geluidsbelastingen en normen zijn in figuur 64 activiteiten opgenomen waaraan moet worden gedacht bij de betreffende geluidsbelasting.




Figuur 64 Geluidsbelastingen behorende bij verschillende activiteiten.

Omdat niet alle frequenties even goed te horen zijn, zijn de bijdragen van de verschillende frequenties niet even belangrijk en wordt het gemeten of berekende geluid gewogen naar een niveau dat door een gemiddeld gehoor zal worden waargenomen. Dit is de zogenaamde A-weging. Om die reden wordt de geluidsbelasting vaak in dB(A) berekend en gepresenteerd, al wordt die A ook nogal eens weggelaten als duidelijk is dat het om A-gewogen geluid gaat (zoals in figuur 64).

Het geluidsniveau in een bibliotheek is van de orde 30 dB(A). Het geluidsniveau binnen een kantoor en tv kijken scoren ergens tussen de 50 en 60 dB(A). Het gemiddelde niveau in een rustige straat is 50 dB(A) en een vergadering tussen de 60 en 70 dB(A). Een stofzuiger heeft een geluidsniveau van circa 70 dB(A) en een popconcert (op de dansvloer) van circa 110 dB(A).

De norm van 70 dB(A) invallend impliceert dat het geluidsniveau buiten aan de gevel niet boven de 70 dB(A) mag komen, vergelijkbaar met het geluidsniveau van een vergadering. Binnenshuis betekent dat dat de geluidsbelasting bij een evenement in een gemiddeld geïsoleerde woning met ramen dicht 20 tot 25 dB(A) lager ligt, dus rond de 45 tot 50 dB(A).

#### J.2.2 Bijzondere evenementennormen ten opzichte van de zonenormen

Voor de bijzondere evenementen wordt gekeken naar het invallende geluid op de gevel waaraan normen zijn gesteld. Deze normen liggen aanzienlijk hoger dan de standaard zoneringsnorm waaraan iedere dag moet worden voldaan. Ze gelden maar voor een beperkte termijn en ook voor afwijkend gedefinieerde dagperioden.

Indien in een toetspunt aan de zoneringtoetswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ moet worden voldaan dan lukt dat voor bijzondere evenementen vaak niet.

### J.3 Evenementen

De maximaal acceptabele geluidsbelasting op de gevel geeft uiteraard een beschermingsniveau aan de omwonenden, maar dit getal geeft de omwonenden geen indicatie van de typisch te verwachten geluidsbelasting bij evenementen. Aangezien evenementen een zeer divers karakter kunnen hebben is het lastig om een eenduidig beeld te schetsen van de gevolgen van die typische geluidsbelasting voor de woningen in de omgeving van de zone Midden.

Om dit toch te kunnen schetsen worden hier een tweetal evenementen doorgerekend. Er wordt uitgegaan van luide muziekevenementen. Het ene evenement betreft een openlucht house-evenement en het andere een luid pop-evenement in Hangar 11. Het house-evenement op De Strip omvat een vijftal podia en wordt in de openlucht gehouden. Het feest/evenement in Hangar 11 is kleinschaliger in die zin dat het slechts één podium betreft maar wel voor een groter publiek dan bij de vijf kleinere podia.

In de berekende voorbeelden is het doel om de impact van de dominante factor, de hoofdactiviteit van het bijzondere evenement, in beeld te brengen. Uitsluitend die activiteiten zijn meegenomen in de berekeningen. In alle doorgerekende gevallen is dat de muziek.

Naast deze hoofdactiviteit zijn er ook andere geluidsbronnen tijdens het evenement, waaronder het verkeer, het parkeren, de ventilatie en andere mogelijke, maar doorgaans veel kleinere bijdragen die niet in beeld zijn gebracht. Deze effecten hebben op sommige locaties een belangrijke geluidsimpact, bijvoorbeeld voor de woningen verder weg gelegen, maar wel dicht aan de toegangswegen of naast de parkeerterreinen gelegen. De exacte bijdrage daarvan hangt sterk samen met de festivalinrichting en programmering en zal per evenement zorgvuldig gepland moeten worden.

In de gevonden waarden op de toetspunten ten gevolge van de hoofdactiviteit zal er in ieder geval structureel ruimte moeten zijn voor deze bijdragen.

Er is voor de berekening gebruik gemaakt van standaardgegevens die voor pop- en house-evenementen bekend zijn (ref. 29 en ref. 28). De toegepaste spectra zijn hieronder gespecificeerd. Daarnaast zijn er in de afgelopen periode al een serie onderzoeken en metingen uitgevoerd zowel in opdracht van de gemeente Enschede als in opdracht van de beoogde exploitant (ref. 26 en ref. 27), waarvan in voorkomende gevallen na controle gebruik is gemaakt.

Tabel 45 Standaard frequentiespectra voor pop- en housemuziek.

| | **Frequentiebanden [Hz]** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **31.5** | **63** | **125** | **250** | **500** | **1000** | **2000** | **4000** | **8000** |
| Popspectrum | 35 | 27 | 14 | 9 | 6 | 5 | 6 | 10 | 17 |
| Housespectrum | 28 | 13 | 8 | 8 | 7 | 7 | 9 | 10 | 18 |

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van GeoMilieu, module Industrielawaai (IL) die rekent conform het standaardrekenvoorschrift voor industrielawaai (ref. 9).

Dempingen ten gevolge van bebouwing en bebossing zijn net als voor de zoneringsberekeningen in de berekeningen niet meegenomen. Demping van de ondergrond is overgenomen van de zoneringsberekeningen.

Daar waar dat relevant is gaan we ervan uit dat het voorbeeldevenement een evenement is dat maximaal voortduurt tot 01.00 uur en derhalve voor de gehele duur van het evenement moet voldoen aan de eis van een maximaal invallend geluidsniveau van 70 dB(A) op de gevel van de woning (zie ook toetsingskader).

## J.4 Openlucht house-evenement, De Strip

Voor het openluchtevenement is een compleet scenario beschikbaar. Dit scenario is omgezet in een rekenmodel geluid en vervolgens doorgerekend (ref. 26).

Het evenement gaat uit van een vijftal podia van verschillende afmetingen. Er is ruimte voor circa 8.300 bezoekers.

### J.4.1 Berekening

Voor het rekenmodel zijn op basis van de aantallen te verwachten bezoekers en de omvang van de podia en de ruimte voor de podia de benodigde bronvermogens berekend en in de modellen opgenomen zoals die voor een dergelijk openlucht house-evenement zouden worden toegepast. De betreffende bronvermogens zijn aangepast aan de afmetingen van de podia en de aantallen bezoekers per locatie en liggen daarmee tussen 131 en 136 dB(A) (voor details zie paragraaf J.8). De resulterende geluidsbelastingen op 25 meter voor de luidsprekers komt dan op orde 100–103 dB(A).

De festivalopzet is met instemming van de eigenaar opgenomen in het rekenmodel voor het plangebied om een realistisch house-evenement te simuleren. Voor de modellering is voor het geluidspectrum uitgegaan van een harde dancestijl, daarom is gebruik gemaakt van het standaard housespectrum

(worstcasescenario voor een house-evenement). Er wordt in de berekeningen gebruik gemaakt van een gerichte geluidsuitstraling door cardioïde opgestelde luidsprekers (paragraaf J.8).
Vervolgens zijn er berekeningen met het model uitgevoerd naar de te verwachten geluidsbelasting in de toetspunten zoals deze ook zijn gedefinieerd voor het plangebied.

### 7.1 J.4.2 Resultaten

De berekende geluidsbelastingen zijn opgenomen in tabel 46 van paragraaf J.7 en vergeleken met de richtwaarde uit de Nota Limburg voor het invallende geluidsniveau. Voor alle toetspunten voldeden de te verwachten geluidsbelastingen aan de eisen uit de Nota Limburg. De maximaal gevonden geluidsbelastingen bevinden zich aan de zuidzijde van De Strip. De maximaal gevonden waarde is zowel op 1,5 als op 5 meter hoogte 67 dB(A) aan de Oude Deventerweg. Daarmee blijft er in deze festivalopzet in alle toetspunten ruimte over tussen de maximaal gevonden belasting en de norm voor evenementen met een luidruchtig karakter.

Figuur 65 geeft een indruk van de spreiding van de geluidsbelasting over de omgeving in termen van de verwachte maximale op de gevel invallende geluidsbelasting te meten gedurende de festivaluren voor het voorbeeldfestival.

Analyse van de belastingen in de toetspunten aan de zuidwestzijde toont dat door een rotatie van het meest zuidwestelijk gelegen podium een verdere afname in de geluidsbelasting mogelijk is. Daarbij moet rekening worden gehouden met de geluidsbelastingen in de andere richtingen.

Echter de mogelijkheid om dit podium te roteren is naast de geluidsbelasting ook van andere factoren afhankelijk zoals de beschikbare ruimte, de mogelijke hinderlijke reflecties door gebouwen, vluchtwegen, de toegang tot het terrein en de afstanden tot faciliteiten. Een dergelijke optimalisatie zal al in een vroeg stadium moeten gebeuren in samenspraak met de organisator van het evenement om alle factoren evenwichtig mee te nemen en om de geluidsbelasting naar de omgeving zo klein mogelijk te houden, ongeacht de ruimte die de normering toestaat.

## J.5 Evenement in Hangar 11

Voor Oostkamp Hangar 11 is een iets andere aanpak gekozen. Ook hier is een aantal evenementen gesimuleerd dat gebruik maakt van popmuziek en housemuziek. De housemuziek moet hier als worstcasescenario worden beschouwd voor de effecten naar de omgeving. De lage frequenties worden slecht gedempt. Naast het doordringende vermogen van de lage frequenties, dempt het gebouw deze frequenties ook nog eens relatief slecht.

De geluidsbelastingen in de toetspunten zijn in kaart gebracht. De waarden daar geven een beeld van de geluidsbelastingen die op de woningen mogen worden verwacht van de benoemde evenementen in Hangar 11.

### 7.2 J.5.1 Berekening

De geluidsbron bevindt zich in Hangar 11, en zal aan de zijden van Hangar 11 richting de dansvloer (5.000 à 6.000 $m^2$) zijn opgesteld. Uitgaande van twee personen per vierkante meter is er ruimte in

de hal voor maximaal 10.000 bezoekers, in de praktijk is er ruimte nodig voor voorzieningen en zal dit orde 8.000 zijn.

Uit een eerdere rapportage opgesteld voor de gemeente (ref. 27) is het dempingsspectrum van het dak van het gebouw bekend. Deze bleek minder goed dan voor het gebouw mocht worden verwacht. De verwachting is dat het dak in de praktijk maatgevend is voor de geluidsafstraling van het gehele gebouw. Deze demping is vervolgens op het gehele gebouw toegepast (worstcasescenario). Het vermogen van de geluidsbron is vervolgens berekend als dat van een alzijdig geluiduitstralend gebouw.

Het bronniveau van een geluidsafstralend gebouw kan per tertsband worden berekend met de methode die daarvoor is voorgeschreven in de Handleiding meten en berekenen industrielawaai (methode II.7). Deze methode is opgenomen in GeoMilieu. Daarvoor is gebruik gemaakt van kengetallen voor de benodigde geluidsbelasting binnen een afgesloten (feest)ruimte. Voor zowel het pop- als het house-evenement is dat 105 dB(A) (ref. 28). Er is gebruik gemaakt van de standaard geluidsspectra voor popmuziek, housemuziek en achtergrondmuziek (ref. 29).

Het bronniveau is berekend voor de twee evenementen door middel van methode II.7 (ref. 9). Details van de berekening zijn opgenomen in paragraaf J.8 en in tabel 51.

### 7.3 J.5.2 Resultaten

De resulterende geluidsbelastingen in de toetspunten op de woningen zijn opgenomen in tabel 46, en tabel 47.  en figuur 67 geven een indruk van de spreiding van de geluidsbelasting over de omgeving in termen van de verwachte maximaal op de gevel invallende geluidsbelasting te meten gedurende de festivaluren voor de twee evenementen in Hangar 11. De figuren zijn berekend op 5 meter hoogte. Voor deze hoogte worden de hoogste geluidsbelastingen gevonden.

Uit de tabel blijkt dat de maximale geluidsbelasting voor een house-evenement 56 dB(A) op 5 meter hoogte wordt gevonden in de toetspunten op de Oude Deventerweg 151 en 153 en op Wiefkerweg 9 en 10. Op 1,5 meter hoogte is dat 56 dB(A) in de toetspunten op de Oude Deventerweg 151 en 153.

Voor het pop-evenement ligt het niveau in alle toetspunten lager. In de toetspunten op 5 meter is het maximum 51 dB(A) aan de Wiefkerweg 9. Op 1,5 meter hoogte is het maximum 50 dB(A) in de toetspunten Oude Deventerweg 151 en 153.

Dit betekent dat de invallende geluidsbelasting voor deze evenementen binnen Hangar 11 ruim kan voldoen aan de eisen voor evenementen met een luidruchtig karakter van 70 dB(A).

De geluidsbelastingen liggen bij een house-evenement op 1,5 meter 5 tot 8 dB(A) hoger en op 5 meter hoogte 6 tot 10 dB(A) hoger. Deze verschillen komen voort uit de verschillen in de geluidsspectra van pop en house en door de slechte demping van de hal voor lage frequenties.

## J.6 Conclusies

De hoofdactiviteiten van beide voorbeeldevenementen kunnen ruim voldoen aan de norm van 70 dB(A) die daaraan wordt gesteld (zie eventueel het toetsingskader).

Voor het openlucht house-evenement is de belasting op de omgeving het grootst. Dat valt in de lijn van de verwachtingen, aangezien rond het festival geen afscherming aanwezig is. Door de vrij centrale positionering in het plangebied, zo ver mogelijk van de het dichtst bij de zone Midden gelegen woningen en de opstelling van de podia wordt de geluidsbelasting zodanig gespreid dat de belasting onder de normen blijft. De maximaal gevonden belasting is echter 67 dB(A), dat geeft de nodige ruimte.

Analyse van de belastingen in de toetspunten aan de zuidwestzijde toont dat middels een rotatie van het meest zuidwestelijk gelegen podium een verdere reductie in de geluidsbelasting mogelijk is. Echter de mogelijkheid om dit podium te roteren is naast de geluidsbelasting ook van andere factoren afhankelijk zoals de beschikbare ruimte, de mogelijke afschermingen door gebouwen, vluchtwegen, de toegang tot het terrein, de afstanden tot faciliteiten enzovoort. Een dergelijke optimalisatie zal al in een vroeg stadium in samenspraak moeten gebeuren met de organisator van het evenement, teneinde alle factoren evenwichtig mee te nemen, en teneinde de geluidsbelasting naar de omgeving zo klein mogelijk te houden, ongeacht de ruimte die de normering toestaat.

Hoewel de evenementen in Hangar 11 dichter bij de bebouwing plaatsvinden is de relatief slechte afschermende werking van het gebouw nog wel zodanig dat de belastingen op de omliggende toetspunten geringer zijn dan voor het voorbeeld openlucht house-evenement. De maximaal gevonden belastingen zijn 56 dB(A) voor het house-evenement in Hangar 11 en 51 voor een pop-evenement. Voor 1,5 meter hoogte liggen de geluidsbelastingen van een pop-evenement minimaal 5 dB(A) lager dan voor een house-evenement, voor 5 meter hoogte liggen de geluidsbelastingen minimaal 6 dB(A) lager.

In het geval er een ultra bass evenement in de Hangar 11 zou worden gehouden is het zonder nadere berekening onduidelijk of dit binnen de norm zou passen. Een ultrabass-spectrum kent zoals de naam al aangeeft extreem veel laag frequent geluid. Daarbij is bekend dat het gebouw deze lage frequenties relatief slecht dempt. De verwachting is dat ongeveer een met een house-evenementen vergelijkbaar vermogen benodigd is op de dansvloer. Daarbij er is nog veel ruimte tussen de maximale waarde gevonden voor een house-evenement en de norm, het lijkt mogelijk, dit is echter niet verder doorgerekend.
Indien het openlucht-festival in de doorgerekende opzet een ultrabass-evenement zou zijn en geen house-evenement is het duidelijk dat hiervoor niet voldoende geluidsruimte is gezien het gevonden verschil tussen de geluidsbelasting voor het outdoor house-evenement en de norm. Indien er dus gekozen wordt voor een dergelijk evenement, moet de opzet anders zijn dan bij een openlucht-festival om aan de normen te kunnen voldoen. Dit zal in het vergunningenspoor zijn beslag moeten krijgen.

Bij de realisatie van de evenementen zal nog rekening gehouden moeten worden met de impact van bijkomende geluidseffecten op de omgeving. Met name zal aandacht moeten worden besteed aan de geluidsbelasting door het ontsluitende verkeer, de ventilatie en eventuele generatoren.

*Algemene waarneming*

De waarden in de toetspunten op 5 meter hoogte zijn doorgaans hoger dan die op 1,5 meter. De figuren in hoofdstuk J.7 zijn derhalve op 5 meter hoogte berekend.

Geen van de evenementen zou kunnen voldoen aan de eisen voor de industriezone. De eisen voor met name de nachtperiode worden alleen al door de geluidsbelasting veroorzaakt door de muziekevenementen zonder de muziektoeslag overschreden.

## J.7 Bijlage, detailresultaten.

### 7.4 J.7.1 Tabellen

Tabel 46 Berekende geluidsbelastingen van het invallende geluidsniveau $L_i$ zonder meteocorrectie op de gevel van de woningen op 1,5 meter hoogte in dB(A) voor de voorbeeldberekeningen: het openlucht house-evenement op De Strip gevolgd door het pop-evenement en het house-evenement in Hangar 11.

| | | **De Strip** | **Hangar 11** | **Hangar 11** |
|---|---|---|---|---|
| | | **House-evenement** | **Pop** | **House** |
| | **Max:** | **67** | **50** | **56** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A)** | **dB(A)** | **dB(A)** |
| 82 | Bergweg 261 A, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 81 | Bergweg 261 B, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 83 | Bergweg 261, Enschede | 65 | 43 | 51 |
| 84 | Bergweg 300, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 9 | Bergweg 350, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 8 | Bergweg 395, Enschede | 65 | 45 | 53 |
| 24 | Bergweg 425, Enschede | 64 | 39 | 48 |
| 10 | Bergweg 475, Enschede | 61 | 38 | 47 |
| 80 | Beuvinkweg 10, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 78 | Beuvinkweg 40, Enschede | 64 | 44 | 52 |
| 6 | Beuvinkweg 8, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 40 | Fokkerweg 13, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 38 | Fokkerweg 15, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 37 | Fokkerweg 17, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 34 | Fokkerweg 19, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 49 | Fokkerweg 20, Enschede | 63 | 40 | 49 |
| 32 | Fokkerweg 21, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 2 | Fokkerweg 23, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 39 | Fokkerweg 25, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 104 | Fokkerweg 26, Enschede | 63 | 41 | 49 |
| 35 | Fokkerweg 27, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 33 | Fokkerweg 29, Enschede | 66 | 42 | 50 |

| | | De Strip | Hangar 11 | Hangar 11 |
|---|---|---|---|---|
| | | House-evenement | Pop | House |
| | Max: | 67 | 50 | 56 |
| Nr. | Adres | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| 36 | Fokkerweg 5, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 31 | Fokkerweg 50, Enschede | 62 | 43 | 50 |
| 3 | Fokkerweg 52, Enschede | 62 | 43 | 50 |
| 112 | Hartjesbosweg 6, Enschede | 59 | 34 | 42 |
| 108 | Hofmeijerweg 115, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 109 | Hofmeijerweg 117, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 22 | Ledeboerweg 18, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 114 | Ledeboerweg 18A, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 105 | Lonnekerveldweg 7, Enschede | 61 | 39 | 47 |
| 23 | Noordergrensweg 2, Deurningen | 58 | 35 | 44 |
| 92 | Noordergrensweg 51, Enschede | 58 | 35 | 44 |
| 91 | Noordergrensweg 53, Enschede | 58 | 36 | 45 |
| 19 | Noordergrensweg 55, Enschede | 58 | 36 | 45 |
| 101 | Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 79 | Oude Deventerweg 151, Enschede | 67 | 50 | 56 |
| 7 | Oude Deventerweg 153, Enschede | 67 | 50 | 56 |
| 77 | Oude Deventerweg 175, Enschede | 65 | 46 | 54 |
| 95 | Oude postweg 13, Deurningen | 59 | 34 | 43 |
| 18 | Oude postweg 14, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 16 | Oude postweg 15, Deurningen | 59 | 34 | 43 |
| 94 | Oude postweg 16, Deurningen | 61 | 35 | 44 |
| 21 | Oude postweg 2, Deurningen | 60 | 33 | 42 |
| 17 | Oude postweg 20, Deurningen | 61 | 35 | 44 |
| 93 | Oude postweg 22, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 15 | Oude postweg 4, Deurningen | 58 | 33 | 42 |
| 117 | Plan Fokkerweg 1 | 64 | 42 | 50 |
| 119 | Plan Fokkerweg 2 | 64 | 42 | 50 |
| 118 | Plan Fokkerweg 3 | 64 | 42 | 50 |
| 115 | Plan Prins Bernhardpark 1 | 64 | 43 | 51 |
| 116 | Plan Prins Bernhardpark 2 | 64 | 43 | 52 |
| 85 | Prins Bernhardpark 12, Enschede | 63 | 42 | 50 |
| 86 | Prins Bernhardpark 14, Enschede | 63 | 41 | 50 |
| 87 | Prins Bernhardpark 6, Enschede | 64 | 44 | 52 |
| 4 | Roolvinkweg 10, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 72 | Roolvinkweg 14, Enschede | 65 | 47 | 55 |
| 71 | Roolvinkweg 16, Enschede | 66 | 46 | 54 |

| Nr. | Max: Adres | De Strip House-evenement 67 dB(A) | Hangar 11 Pop 50 dB(A) | Hangar 11 House 56 dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| 75 | Roolvinkweg 30, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 59 | Snellenweg 15, Enschede | 63 | 42 | 49 |
| 54 | Snellenweg 34, Enschede | 63 | 40 | 49 |
| 67 | Snellenweg 35, Enschede | 62 | 43 | 49 |
| 66 | Snellenweg 35A, Enschede | 62 | 43 | 49 |
| 53 | Snellenweg 36, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 52 | Snellenweg 38, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 58 | Snellenweg 4, Enschede | 63 | 40 | 49 |
| 51 | Snellenweg 40, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 68 | Snellenweg 41, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 70 | Vergertweg 135, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 69 | Vergertweg 145, Enschede | 62 | 41 | 48 |
| 50 | Vergertweg 170, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 48 | Vergertweg 180, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 47 | Vergertweg 182, Enschede | 60 | 39 | 48 |
| 46 | Vergertweg 184, Enschede | 60 | 39 | 48 |
| 45 | Vergertweg 200, Enschede | 59 | 39 | 48 |
| 42 | Vergertweg 222, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 41 | Vergertweg 224, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 44 | Vergertweg 240, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 43 | Vergertweg 242, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 14 | Vliegveldstraat 61, Deurningen | 59 | 32 | 41 |
| 96 | Vliegveldstraat, Deurningen | 58 | 30 | 40 |
| 56 | Vliegveldweg 225, Enschede | 64 | 41 | 50 |
| 57 | Vliegveldweg 221, Enschede | 63 | 41 | 49 |
| 55 | Vliegveldweg 229, Enschede | 64 | 42 | 50 |
| 25 | Weerseloseweg 352, Enschede | 62 | 38 | 46 |
| 96 | Weerseloseweg 353, Enschede | 60 | 36 | 44 |
| 97 | Weerseloseweg 355, Enschede | 59 | 35 | 44 |
| 98 | Weerseloseweg 356, Enschede | 61 | 37 | 46 |
| 1 | Weerseloseweg 358, Enschede | 61 | 37 | 45 |
| 111 | Weerseloseweg 380, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 110 | Weerseloseweg 380A, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 113 | Weerseloseweg 394, Enschede | 59 | 33 | 42 |
| 20 | Weerseloseweg 400, Enschede | 60 | 33 | 42 |
| 76 | Wiefkerpad 40, Enschede | 65 | 44 | 53 |

| Nr. | Adres | De Strip House-evenement Max: 67 dB(A) | Hangar 11 Pop 50 dB(A) | Hangar 11 House 56 dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| 5 | Wiefkerweg 10, Enschede | 66 | 48 | 55 |
| 102 | Wiefkerweg 18, Enschede | 64 | 45 | 53 |
| 74 | Wiefkerweg 20, Enschede | 64 | 45 | 53 |
| 73 | Wiefkerweg 9, Enschede | 67 | 48 | 55 |

Tabel 47. Berekende geluidsbelastingen van het invallende geluidsniveau $L_i$ onder meteocorrectie op de gevel van de woningen op 5 meter hoogte in dB(A) voor de voorbeeldberekeningen: het openlucht house-evenement op De Strip gevolgd door het pop-evenement en het house-evenement in Hangar 11.

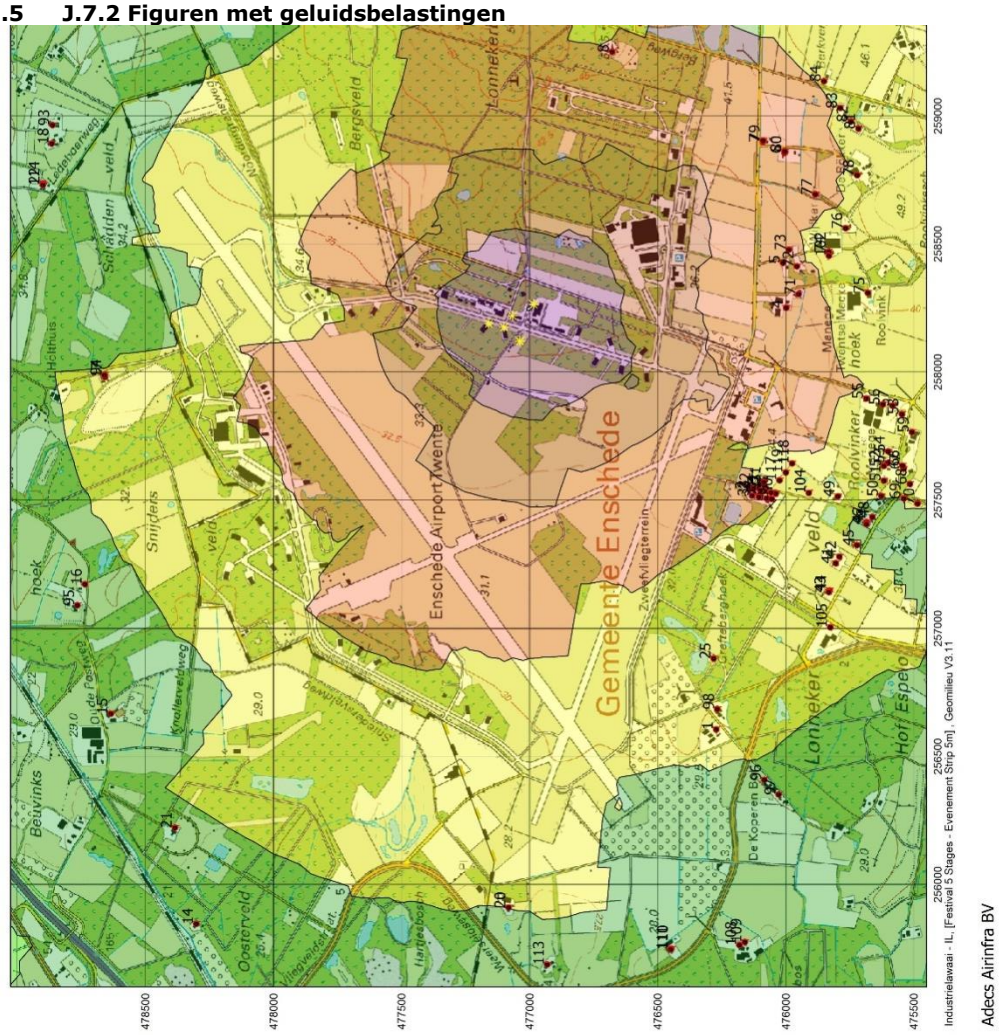
| Nr. | Adres | De Strip House-evenement Max: 67 dB(A) | Hangar 11 Pop 50 dB(A) | Hangar 11 House 56 dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| 82 | Bergweg 261 A, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 81 | Bergweg 261 B, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 83 | Bergweg 261, Enschede | 65 | 43 | 51 |
| 84 | Bergweg 300, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 9 | Bergweg 350, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 8 | Bergweg 395, Enschede | 65 | 45 | 53 |
| 24 | Bergweg 425, Enschede | 64 | 39 | 48 |
| 10 | Bergweg 475, Enschede | 61 | 38 | 47 |
| 80 | Beuvinkweg 10, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 78 | Beuvinkweg 40, Enschede | 64 | 44 | 52 |
| 6 | Beuvinkweg 8, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 40 | Fokkerweg 13, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 38 | Fokkerweg 15, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 37 | Fokkerweg 17, Enschede | 62 | 42 | 50 |
| 34 | Fokkerweg 19, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 49 | Fokkerweg 20, Enschede | 63 | 40 | 49 |
| 32 | Fokkerweg 21, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 2 | Fokkerweg 23, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 39 | Fokkerweg 25, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 104 | Fokkerweg 26, Enschede | 63 | 41 | 49 |
| 35 | Fokkerweg 27, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 33 | Fokkerweg 29, Enschede | 66 | 42 | 50 |
| 36 | Fokkerweg 5, Enschede | 65 | 42 | 50 |
| 31 | Fokkerweg 50, Enschede | 62 | 43 | 50 |
| 3 | Fokkerweg 52, Enschede | 62 | 43 | 50 |

| Nr. | Adres | De Strip House-evenement dB(A) | Hangar 11 Pop dB(A) | Hangar 11 House dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| | **Max:** | **67** | **50** | **56** |
| 112 | Hartjesbosweg 6, Enschede | 59 | 34 | 42 |
| 108 | Hofmeijerweg 115, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 109 | Hofmeijerweg 117, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 22 | Ledeboerweg 18, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 114 | Ledeboerweg 18A, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 105 | Lonnekerveldweg 7, Enschede | 61 | 39 | 47 |
| 23 | Noordergrensweg 2, Deurningen | 58 | 35 | 44 |
| 92 | Noordergrensweg 51, Enschede | 58 | 35 | 44 |
| 91 | Noordergrensweg 53, Enschede | 58 | 36 | 45 |
| 19 | Noordergrensweg 55, Enschede | 58 | 36 | 45 |
| 101 | Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 79 | Oude Deventerweg 151, Enschede | 67 | 50 | 56 |
| 7 | Oude Deventerweg 153, Enschede | 67 | 50 | 56 |
| 77 | Oude Deventerweg 175, Enschede | 65 | 46 | 54 |
| 95 | Oude postweg 13, Deurningen | 59 | 34 | 43 |
| 18 | Oude postweg 14, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 16 | Oude postweg 15, Deurningen | 59 | 34 | 43 |
| 94 | Oude postweg 16, Deurningen | 61 | 35 | 44 |
| 21 | Oude postweg 2, Deurningen | 60 | 33 | 42 |
| 17 | Oude postweg 20, Deurningen | 61 | 35 | 44 |
| 93 | Oude postweg 22, Deurningen | 58 | 34 | 44 |
| 15 | Oude postweg 4, Deurningen | 58 | 33 | 42 |
| 117 | Plan Fokkerweg 1 | 64 | 42 | 50 |
| 119 | Plan Fokkerweg 2 | 64 | 42 | 50 |
| 118 | Plan Fokkerweg 3 | 64 | 42 | 50 |
| 115 | Plan Prins Bernhardpark 1 | 64 | 43 | 51 |
| 116 | Plan Prins Bernhardpark 2 | 64 | 43 | 52 |
| 85 | Prins Bernhardpark 12, Enschede | 63 | 42 | 50 |
| 86 | Prins Bernhardpark 14, Enschede | 63 | 41 | 50 |
| 87 | Prins Bernhardpark 6, Enschede | 64 | 44 | 52 |
| 4 | Roolvinkweg 10, Enschede | 66 | 47 | 54 |
| 72 | Roolvinkweg 14, Enschede | 65 | 47 | 55 |
| 71 | Roolvinkweg 16, Enschede | 66 | 46 | 54 |
| 75 | Roolvinkweg 30, Enschede | 64 | 43 | 51 |
| 59 | Snellenweg 15, Enschede | 63 | 42 | 49 |
| 54 | Snellenweg 34, Enschede | 63 | 40 | 49 |

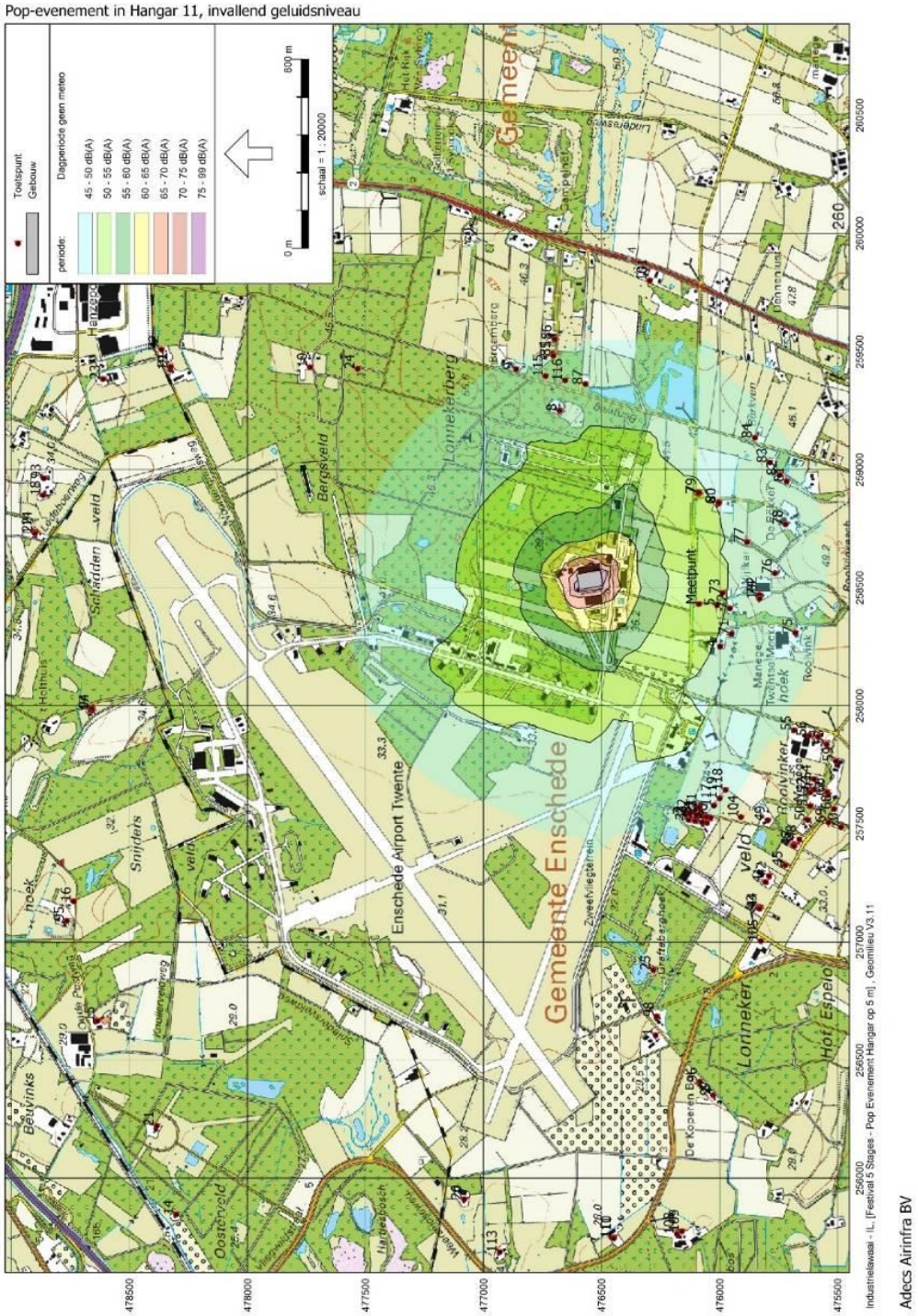
| Nr. | Adres | De Strip House-evenement dB(A) | Hangar 11 Pop dB(A) | Hangar 11 House dB(A) |
|---|---|---|---|---|
| | **Max:** | **67** | **50** | **56** |
| 67 | Snellenweg 35, Enschede | 62 | 43 | 49 |
| 66 | Snellenweg 35A, Enschede | 62 | 43 | 49 |
| 53 | Snellenweg 36, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 52 | Snellenweg 38, Enschede | 63 | 40 | 48 |
| 58 | Snellenweg 4, Enschede | 63 | 40 | 49 |
| 51 | Snellenweg 40, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 68 | Snellenweg 41, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 70 | Vergertweg 135, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 69 | Vergertweg 145, Enschede | 62 | 41 | 48 |
| 50 | Vergertweg 170, Enschede | 62 | 40 | 48 |
| 48 | Vergertweg 180, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 47 | Vergertweg 182, Enschede | 60 | 39 | 48 |
| 46 | Vergertweg 184, Enschede | 60 | 39 | 48 |
| 45 | Vergertweg 200, Enschede | 59 | 39 | 48 |
| 42 | Vergertweg 222, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 41 | Vergertweg 224, Enschede | 62 | 39 | 48 |
| 44 | Vergertweg 240, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 43 | Vergertweg 242, Enschede | 62 | 39 | 47 |
| 14 | Vliegveldstraat 61, Deurningen | 59 | 32 | 41 |
| 96 | Vliegveldstraat, Deurningen | 58 | 30 | 40 |
| 56 | Vliegveldweg 225, Enschede | 64 | 41 | 50 |
| 57 | Vliegveldweg 221, Enschede | 63 | 41 | 49 |
| 55 | Vliegveldweg 229, Enschede | 64 | 42 | 50 |
| 25 | Weerseloseweg 352, Enschede | 62 | 38 | 46 |
| 96 | Weerseloseweg 353, Enschede | 60 | 36 | 44 |
| 97 | Weerseloseweg 355, Enschede | 59 | 35 | 44 |
| 98 | Weerseloseweg 356, Enschede | 61 | 37 | 46 |
| 1 | Weerseloseweg 358, Enschede | 61 | 37 | 45 |
| 111 | Weerseloseweg 380, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 110 | Weerseloseweg 380A, Enschede | 57 | 33 | 42 |
| 113 | Weerseloseweg 394, Enschede | 59 | 33 | 42 |
| 20 | Weerseloseweg 400, Enschede | 60 | 33 | 42 |
| 76 | Wiefkerpad 40, Enschede | 65 | 44 | 53 |
| 5 | Wiefkerweg 10, Enschede | 66 | 48 | 55 |
| 102 | Wiefkerweg 18, Enschede | 64 | 45 | 53 |
| 74 | Wiefkerweg 20, Enschede | 64 | 45 | 53 |

| | | De Strip House-evenement | Hangar 11 Pop | Hangar 11 House |
|---|---|---|---|---|
| | **Max:** | **67** | **50** | **56** |
| **Nr.** | **Adres** | **dB(A)** | **dB(A)** | **dB(A)** |
| 73 | Wiefkerweg 9, Enschede | 67 | 48 | 55 |

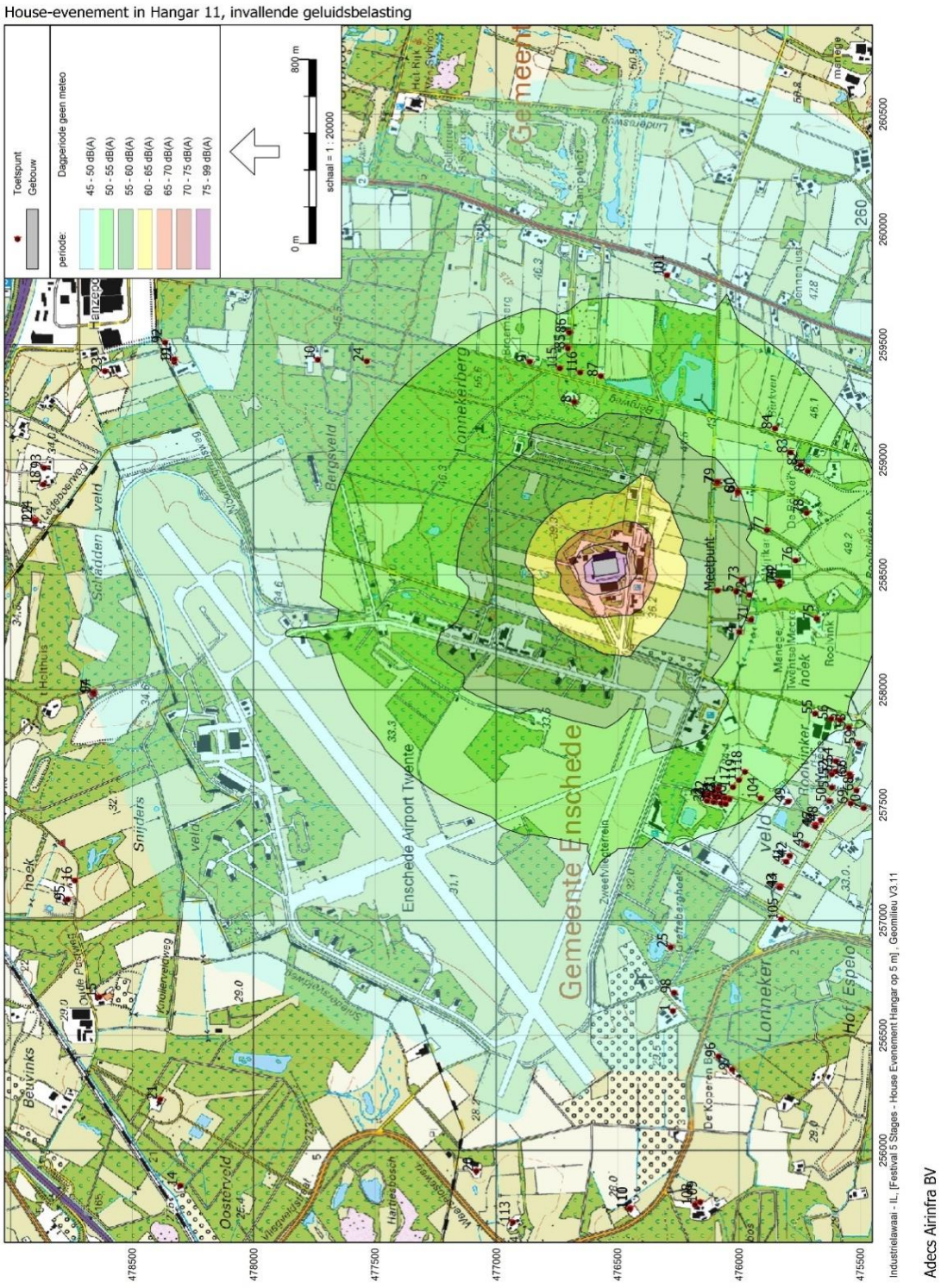
## 7.5 J.7.2 Figuren met geluidsbelastingen




Figuur 65 Invallende geluidsbelasting in dB(A) rond het plangebied voor openlucht house-evenement op De Strip.




Figuur 66 Invallende geluidsbelasting ten gevolge van de muziek in dB(A) rond het plangebied voor pop-evenement in Hangar 11.




Figuur 67 Invallende geluidsbelasting ten gevolge van de muziek in dB(A) rond het plangebied voor house-evenement in Hangar 11.

## J.8 Bijlage: specificaties invoer

### 7.6 J.8.1 Brondefinitie house-evenement

Tabel 48 Toegepaste bronvermogens per festivallocatie (bron: ref. 26).

| Area | Naam | Bronvermogen | Oppervlakte | Percentage | Bezoekers |
|---|---|---|---|---|---|
| Area 1 | Open air | $L_w$ = 136 dB(A) | 1.140 $m^2$ | 36% | 2.500 |
| Area 2 | Bij (brandweer)kazerne | 131 | 375 | 12% | 750 |
| Area 3 | Bunker 526 | 132 | 425 | 13% | 850 |
| Area 4 | Bunker 527 | 132 | 425 | 13% | 850 |
| Area 5 | Tent Bos | 135 | 830 | 26% | 1.650 |
| | | | 3.195 | 100% | 6.600 |




Figuur 68 Toegepaste festivalopzet (bron: ref. 26), toegepast is een cardioïde bronopstelling.

De toegepaste cardioïde bronopstelling is opgenomen in tabel 49. De geluidsniveaus per richting worden gespecificeerd door dempingen per tertsband in de genoemde richtingen. Door de cardioïde opstelling wordt de geluiduitstraling in de richting achter het podium (135°-225°) sterk gedempt. Toegepaste dempingen zijn vergelijkbaar met opstellingen als ook voor berekeningen voor andere festivals zijn toegepast (ref. 30)).

Tabel 49 Cardioïde demping van de toegepaste bronopstelling.

| | 31 | 63 | 125 | 250 | 500 | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 45 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 7 | 7 |
| 90 | 9 | 4 | 6 | 7 | 7 | 9 | 10 | 14 | 14 |
| 135 | 10 | 5 | 8 | 12 | 14 | 14 | 13 | 17 | 17 |
| 180 | 11 | 6 | 10 | 13 | 16 | 16 | 14 | 18 | 18 |
| 225 | 10 | 5 | 8 | 12 | 14 | 14 | 13 | 17 | 17 |
| 270 | 9 | 4 | 6 | 7 | 7 | 9 | 10 | 14 | 14 |
| 315 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 7 | 7 |

Tabel 50 Hoofdrichting geluid per festivallocatie ten opzichte van noord.

| Podium | Richting |
|---|---|
| Bunker 526 | 135 |
| Bunker 527 | 80 |
| Tent Bos | 135 |
| Kazerne | 200 |
| Open Air Mainstage | 285 |

### 7.7 J.8.2 Bronvermogen Hangar 11

*Toelichting op de bronvermogenspecificatie*

De geluidsbron is als een geluidsafstralend gebouw gemodelleerd, waarbij de geluidafstraling van het dak en de wanden met GeoMilieu is berekend.

De invoergegevens die benodigd zijn voor de berekening:

- Het geluidsvermogen aan de binnenzijde van de hal – de waarden hiervoor kunnen gevonden worden in verschillende referenties. Voor zowel het pop- als het house-evenement is hier 105 dB(A) aangenomen. Voor house-evenementen kan dat soms met 5 dB(A) minder toe door de aard van het geluidsspectrum (ref. 28, ref. 31, ref. 32).
- Het geluidsspectrum voor een pop- en een house-evenement (ref. 29).
- Het oppervlak van het dak en de wand(en) – dit wordt door GeoMilieu berekend. Het gebouw is van de kaart ingevoerd als rechthoekig met een vlak dak op 13 meter hoogte. Dit is een worstcaseaanname omdat de vorm van het werkelijke gebouw hiervan afwijkt (rond lopend dak). De uitstralende gevels lopen rond het gebouw en zijn 13 meter hoog. Het afstralend oppervlak in de berekeningen is hierdoor in de berekeningen groter dan het werkelijke gebouwoppervlak.
- De demping van de wand en van het dak – van het grootste oppervlak, het rondlopende dak, is de (slechte) demping opgemeten door Tebodin. Deze demping is als worstcasescenario toegepast voor de gehele buitenzijde van het gebouw (ref. 27, zie tabel 51).
- De diffusiecorrectie ($C_d$) – deze is voor sterk gedempte ruimten +3. Dit is toegepast om twee redenen:
  - de dansvloer is dicht opeen gepakt met mensen;
  - de bronnen zullen langs de wanden staan en gericht zijn op de binnenzijde van de hal.

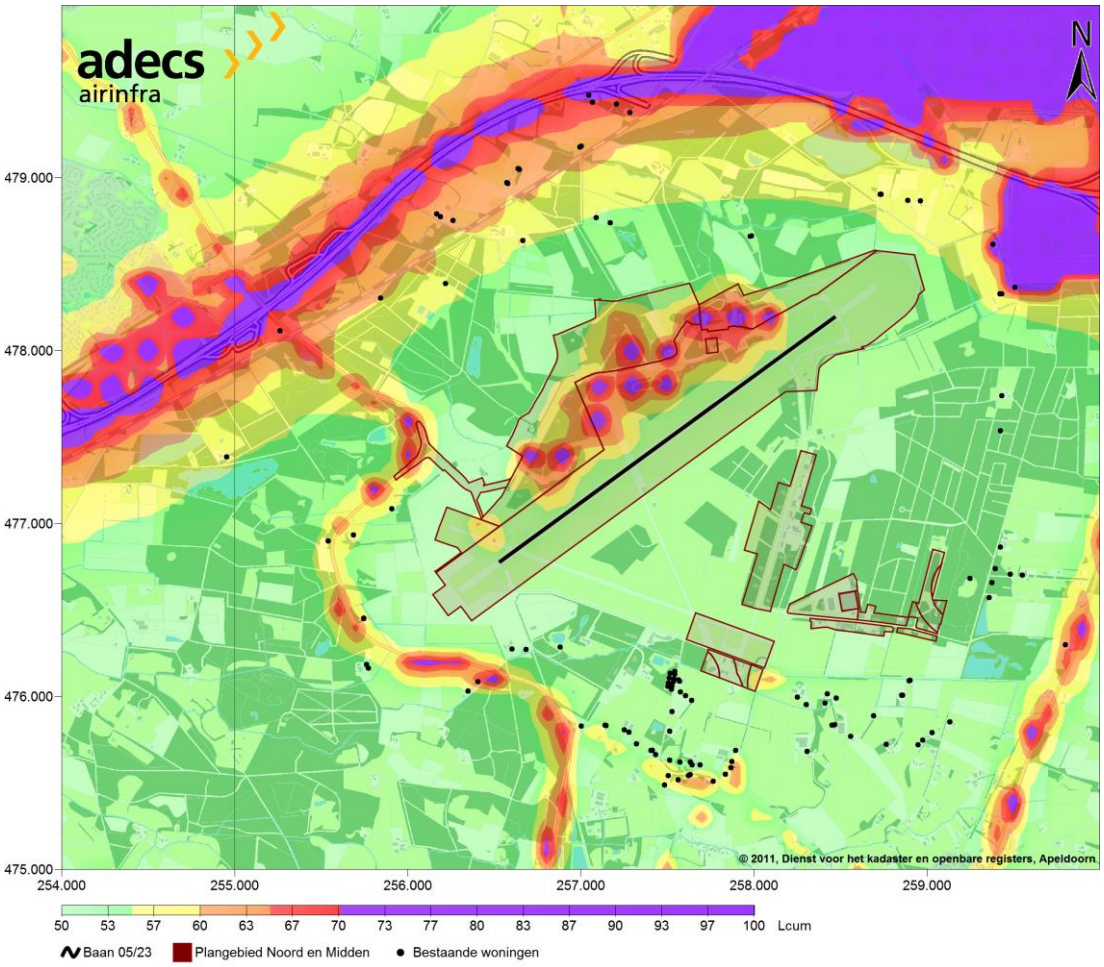
Tabel 51 Demping dak van Hangar 11 (ref. 27).

| | Frequentiebanden [Hz] | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **31,5** | **63** | **125** | **250** | **500** | **1.000** | **2.000** | **4.000** | **8.000** |
| Demping dak | 12 | 18 | 16 | 21 | 28 | 32 | 42 | 50 | 59 |

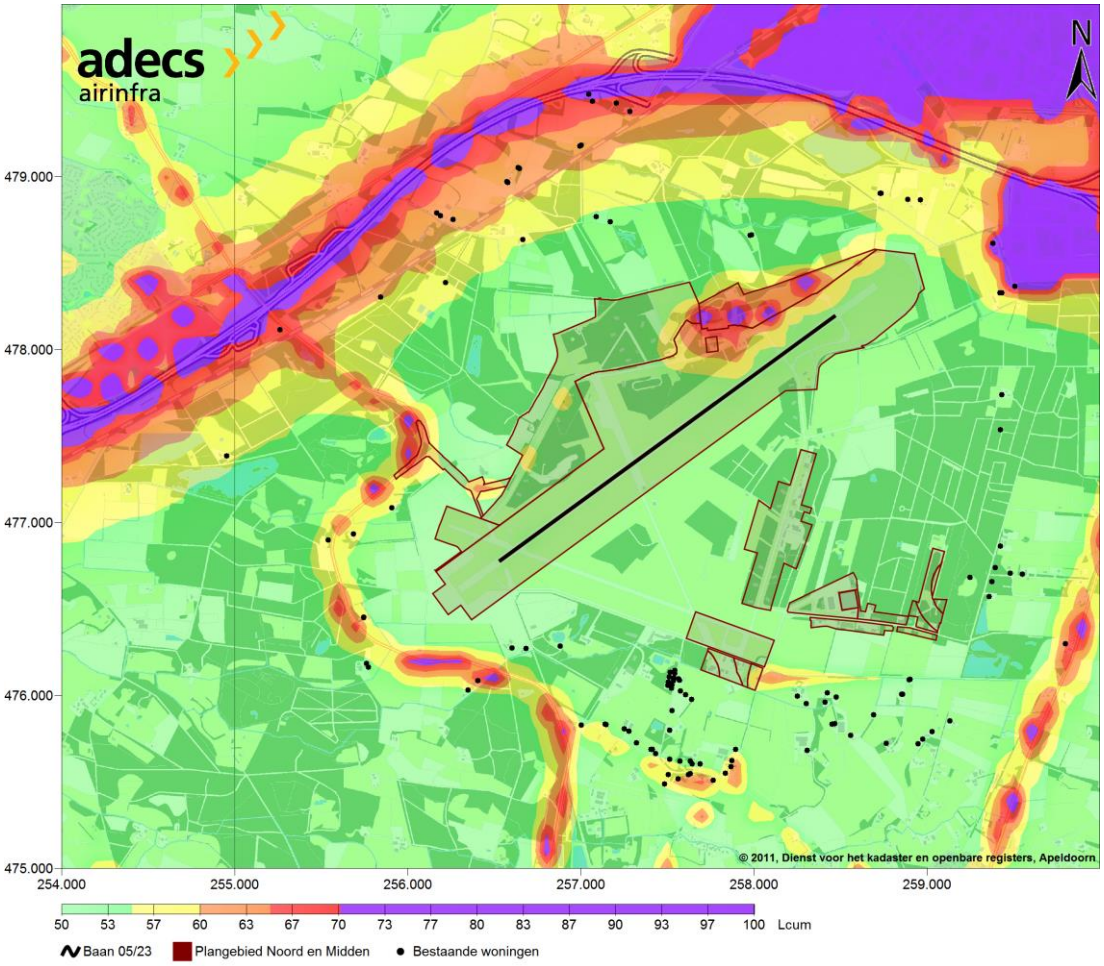
# Bijlage K Gecumuleerde geluidsbelastingen

## K.1 Gecumuleerde geluidsbelastingen per variant

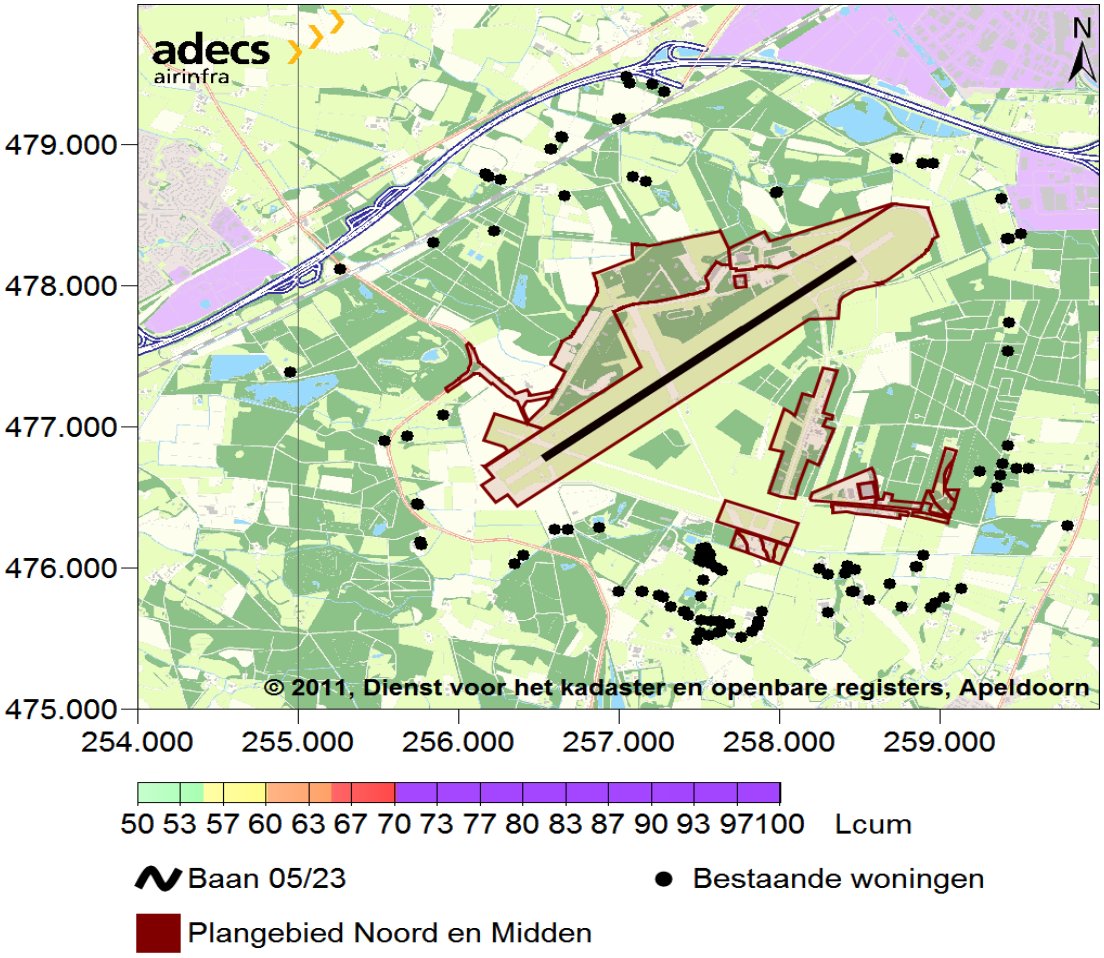
In deze bijlage is voor elke variant een aparte figuur opgenomen ter verduidelijking van de resultaten in paragraaf 6.5, Cumulatie.



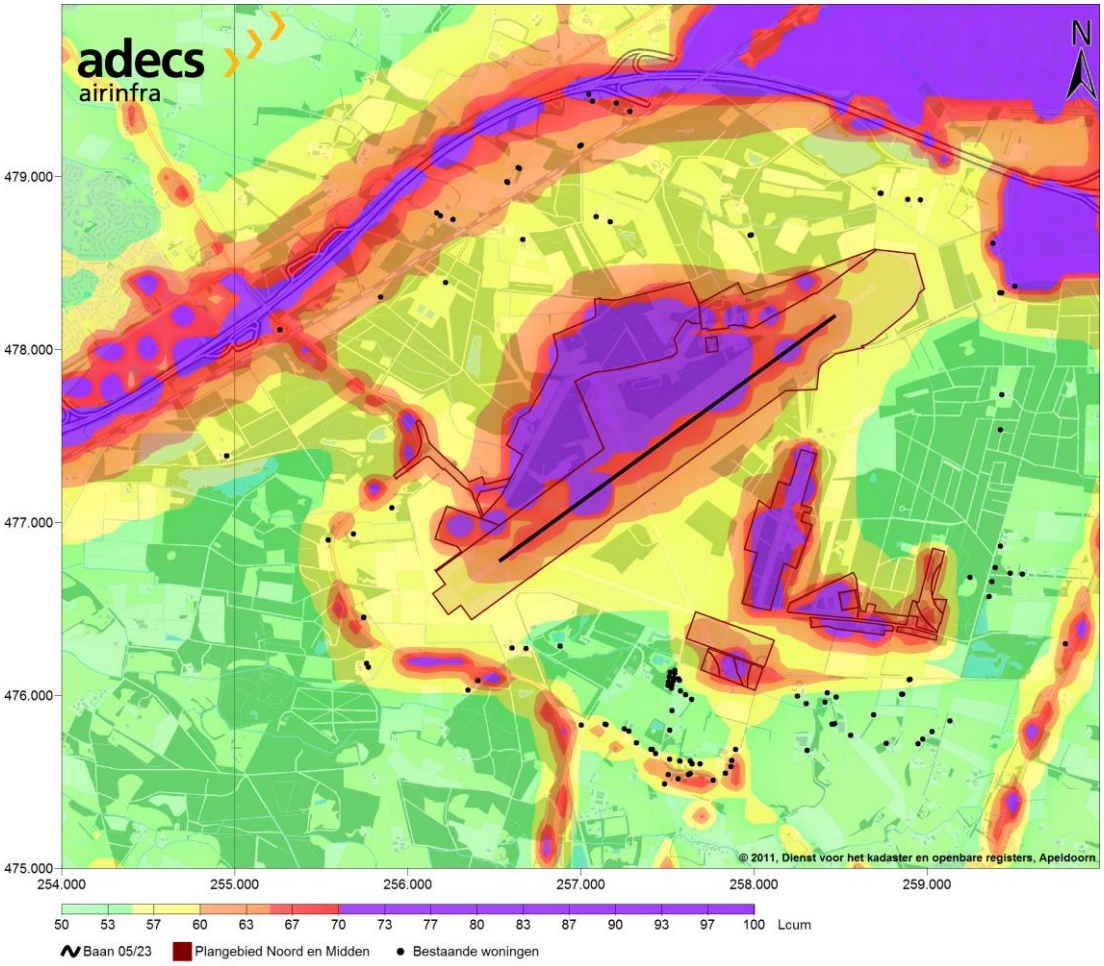

Figuur 69 Weergave van de cumulatie in de huidige situatie (2015).



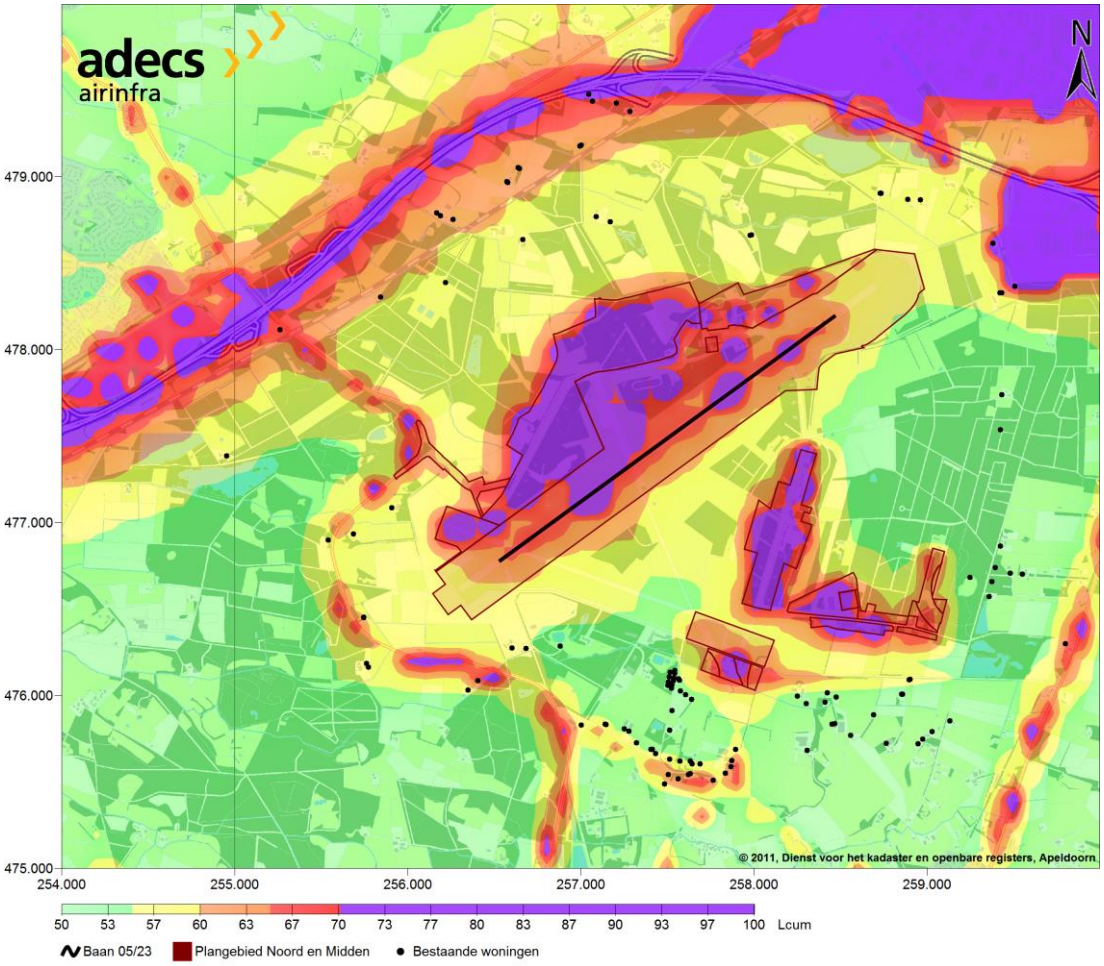

Figuur 70 Weergave van de cumulatie binnen de Autonome Ontwikkelingen (2026).




Figuur 71 Weergave van de cumulatie in de minimale invulling (2026).

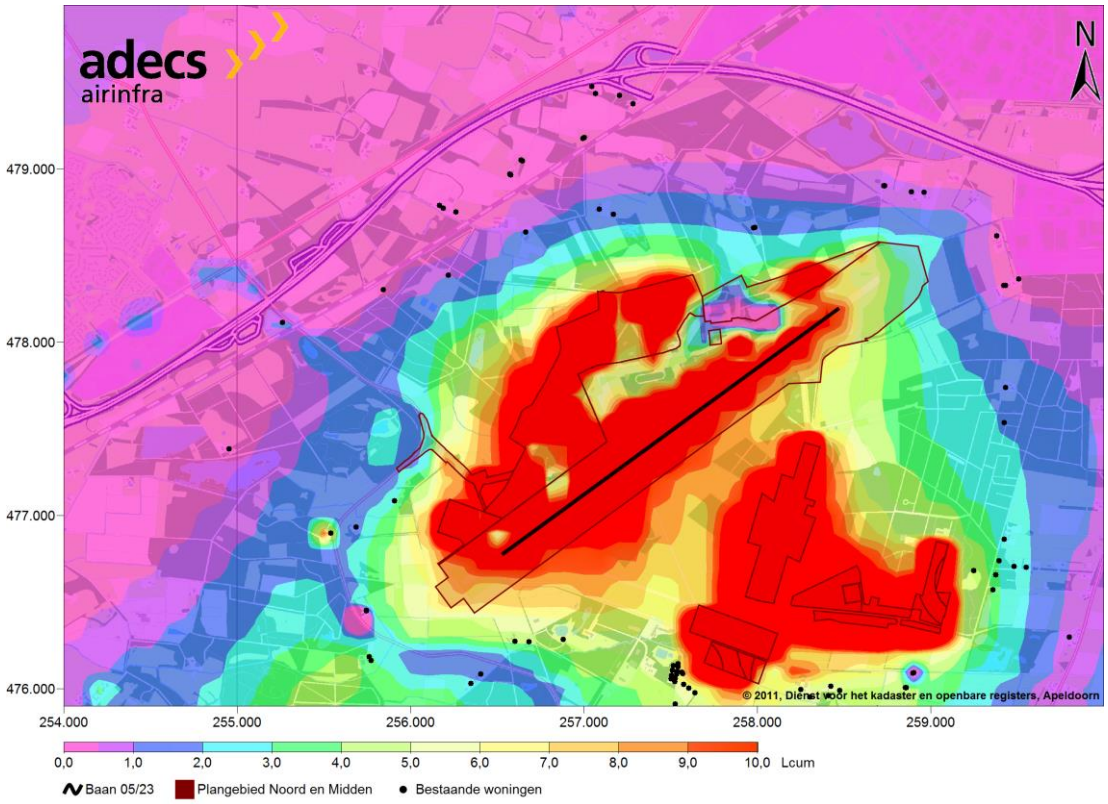



Figuur 72 Weergave van de cumulatie in de maximale invulling (2026).

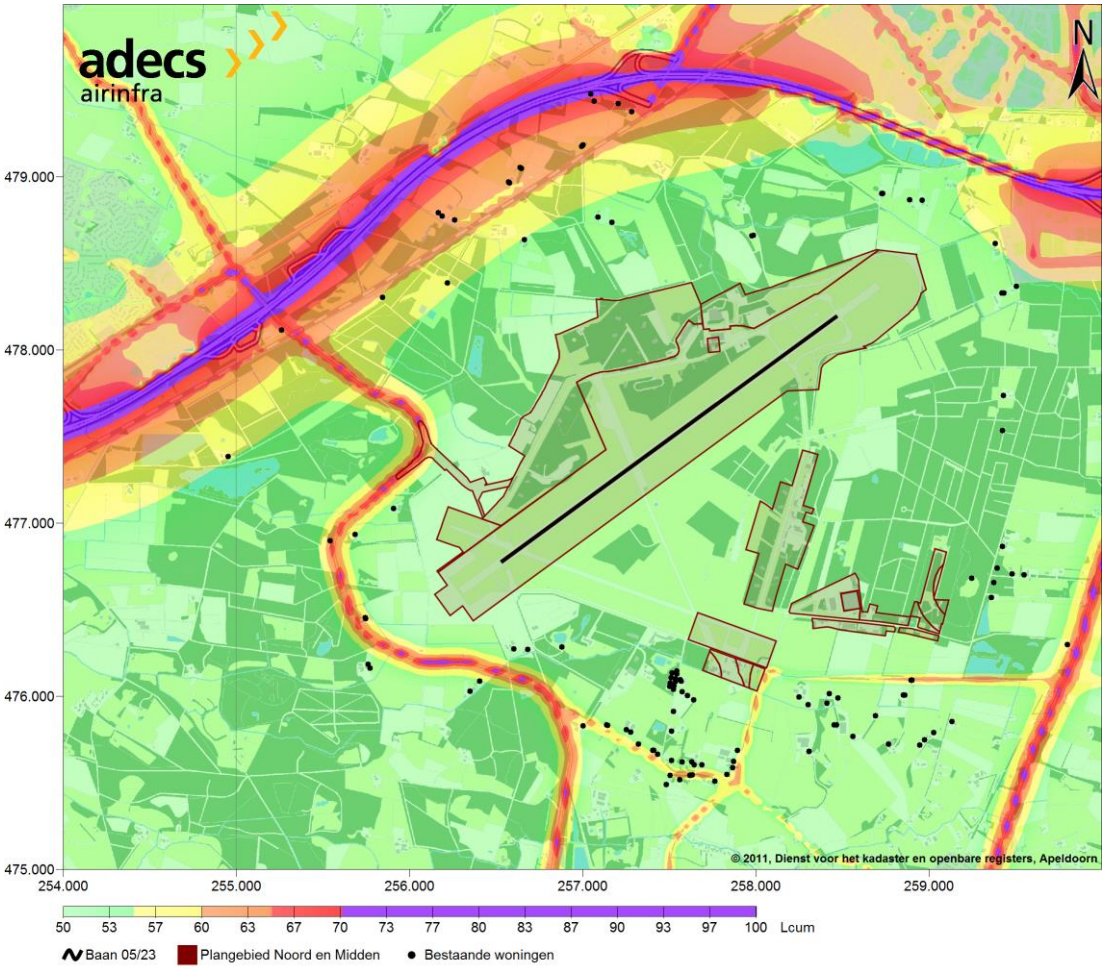



Figuur 73 Weergave resultaten van cumulatie in het voorkeursalternatief (2026).

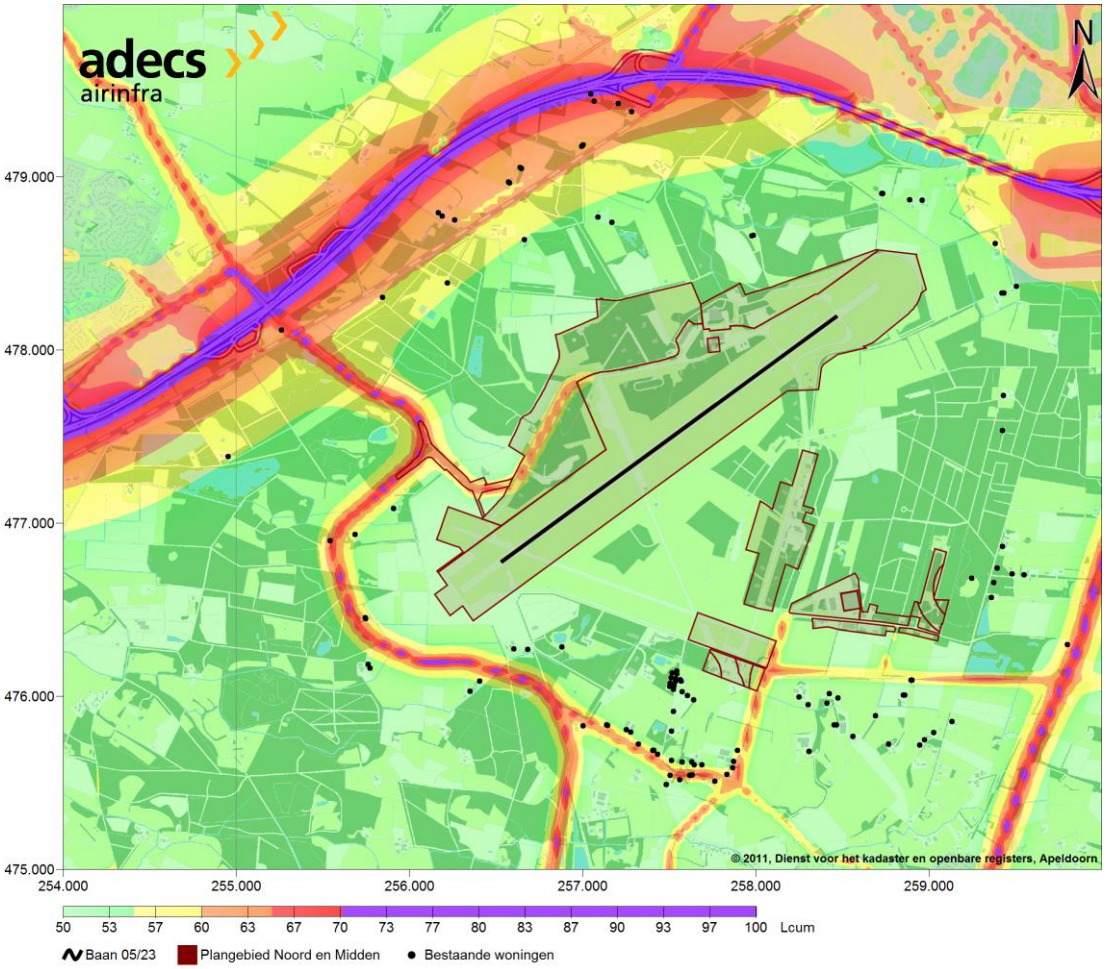
## K.2 Gecumuleerde geluidsbelastingen (verschillen en deelbijdragen)



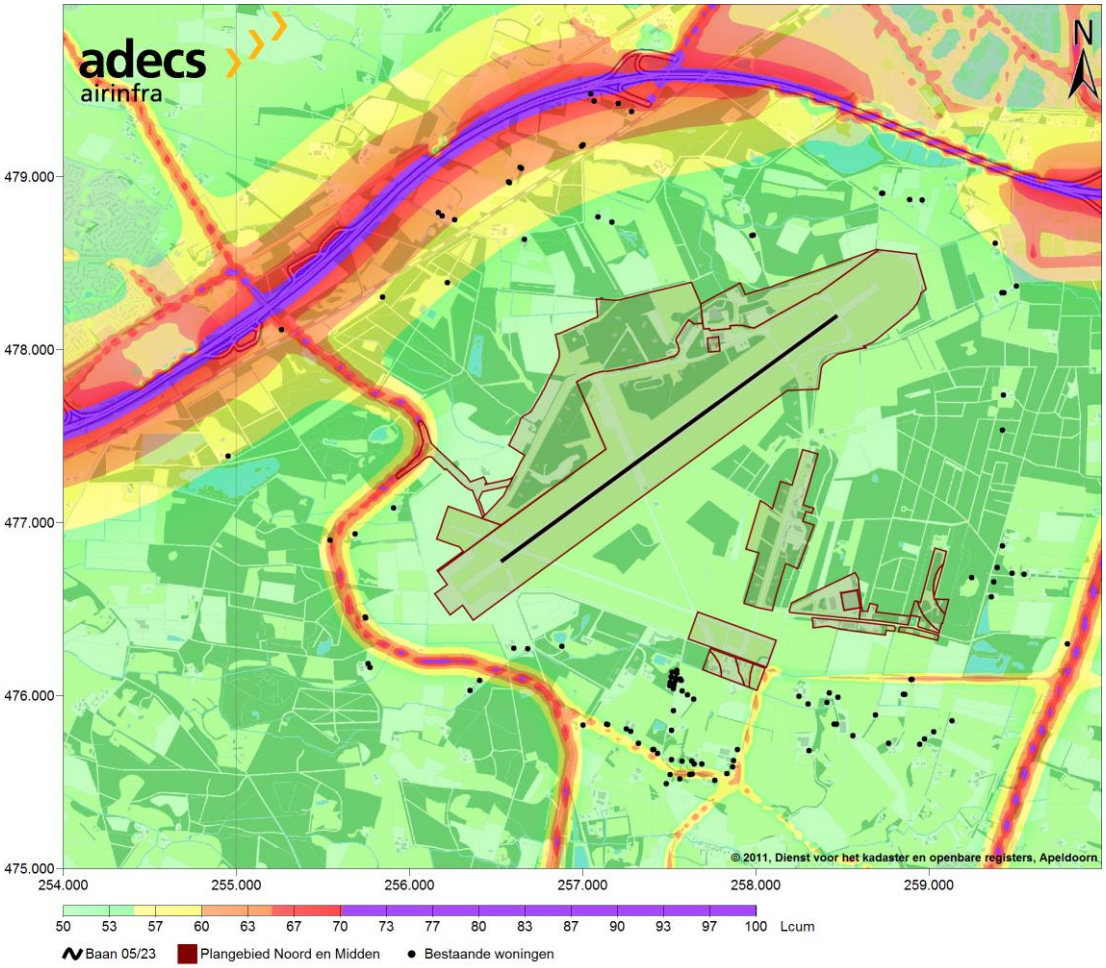

Figuur 74 Verschil in gecumuleerde geluidsbelasting tussen het voorkeursalternatief en de huidige situatie.



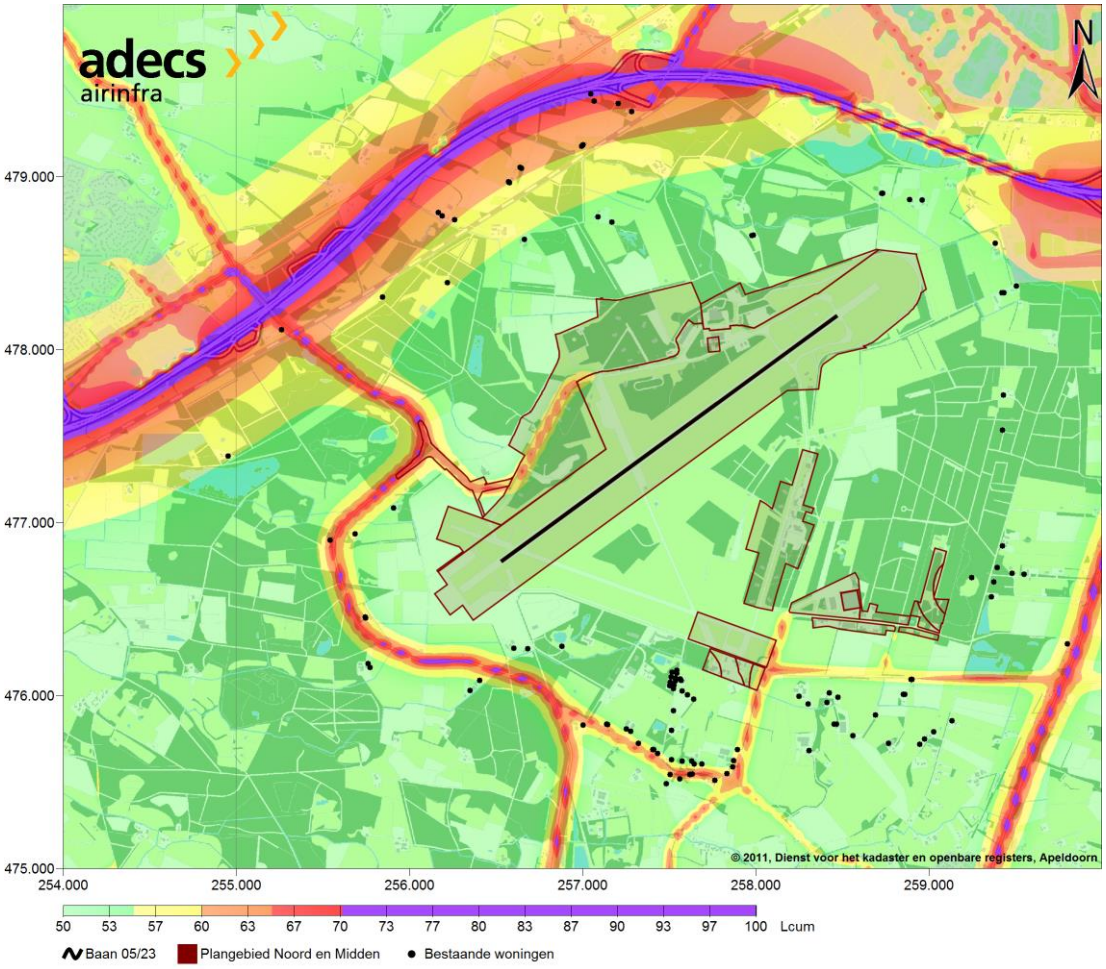

Figuur 75 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het wegverkeer- en spoorweggeluid van de huidige situatie (2015).



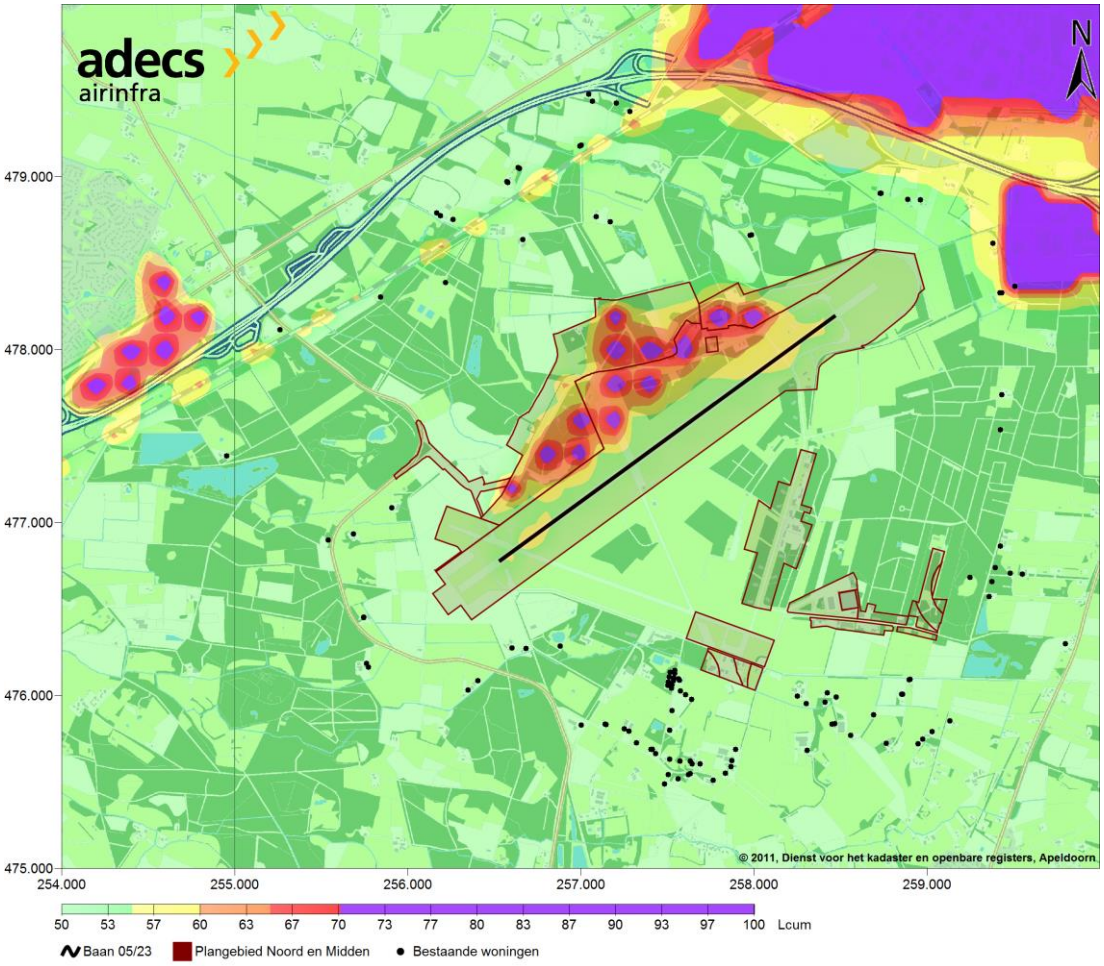

Figuur 76 Gecumuleerde geluidsbelasting van het wegverkeers- en spoorweggeluid van het voorkeursalternatief.



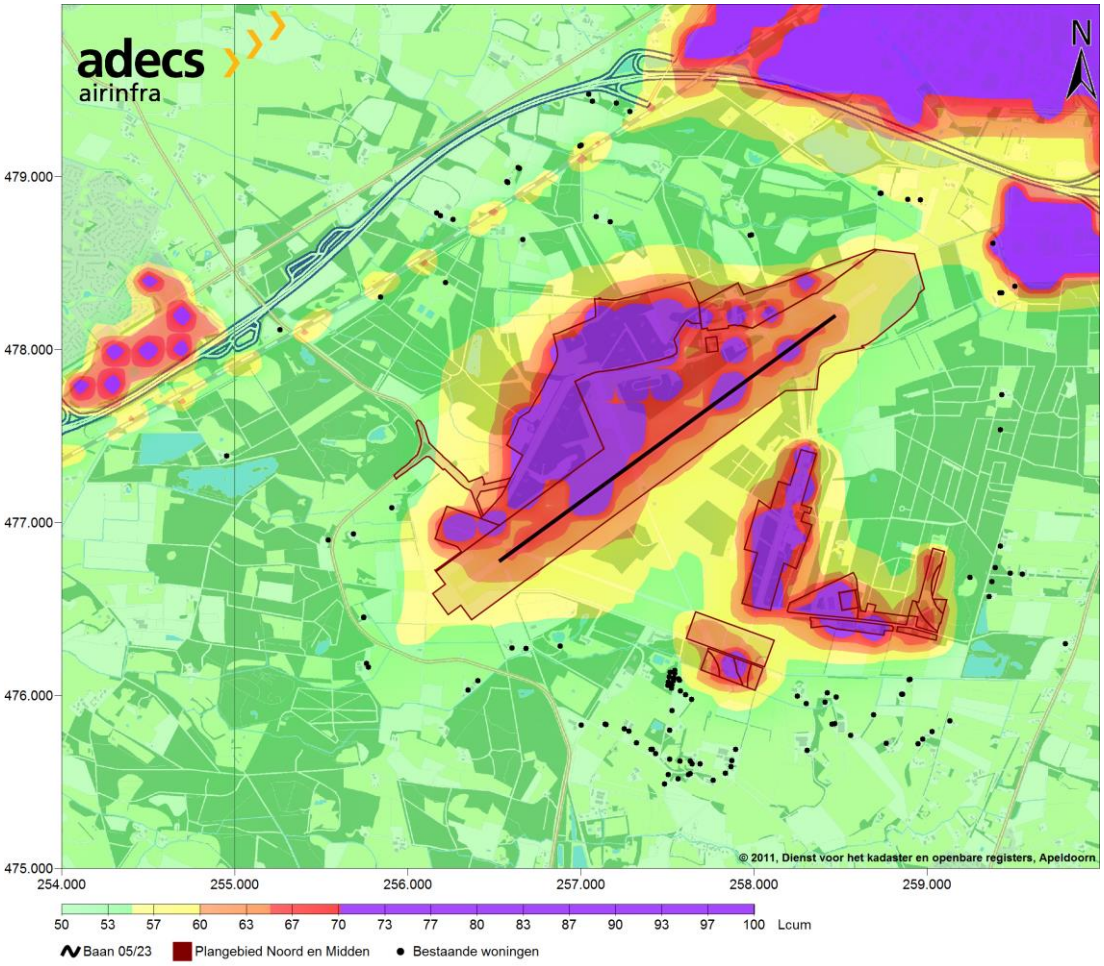

Figuur 77 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het wegverkeersgeluid van de huidige situatie (2015).



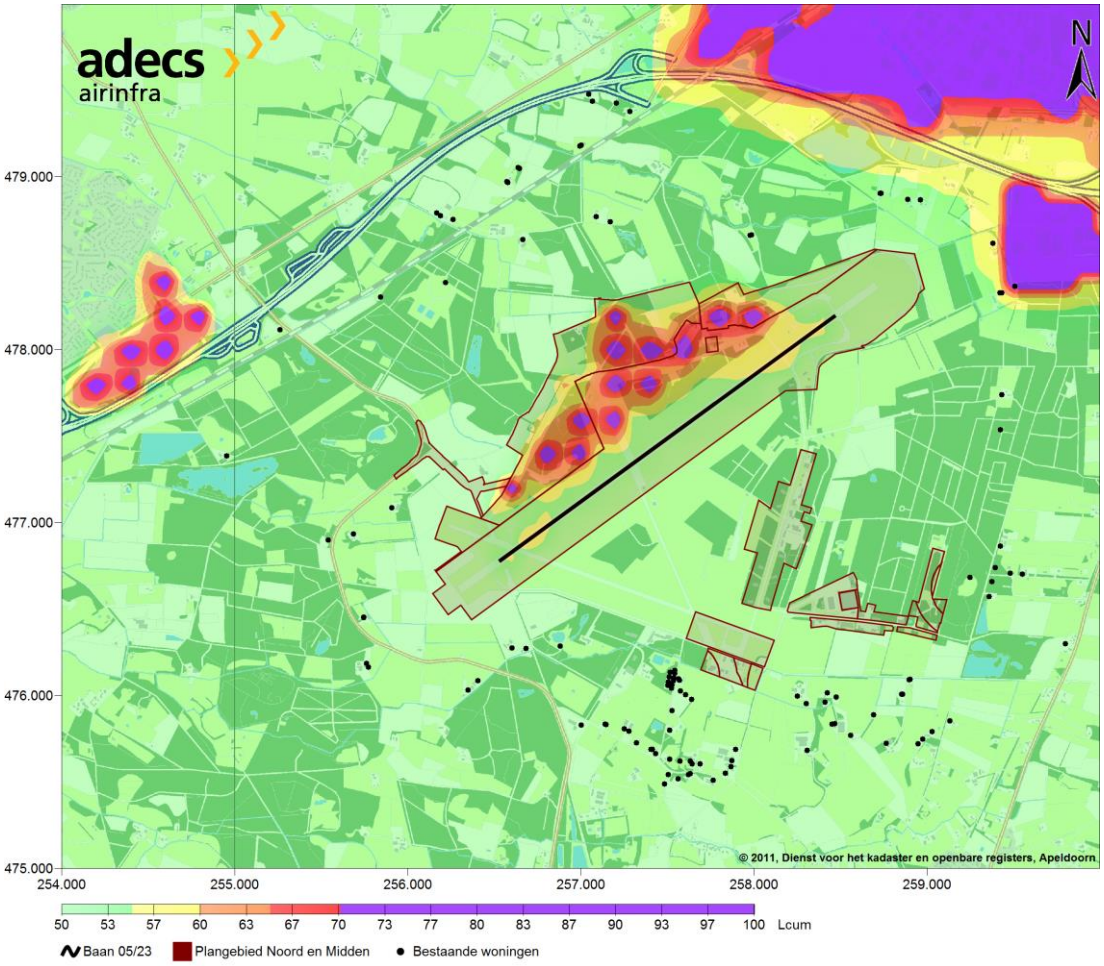

Figuur 78 Gecumuleerde geluidsbelasting van het wegverkeersgeluid van het voorkeursalternatief.



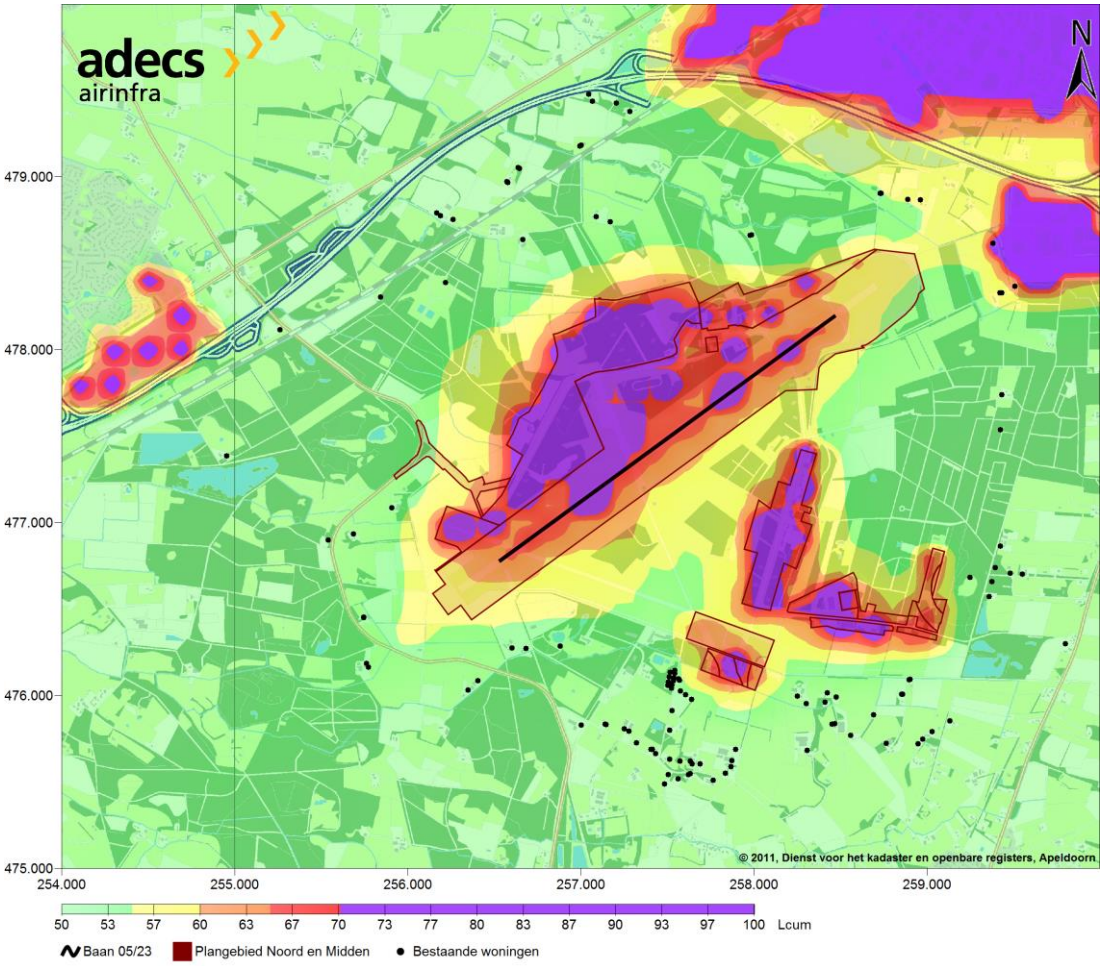

Figuur 79 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het spoorweg-, industrie- en het luchtvaartgeluid van de huidige situatie (2015).



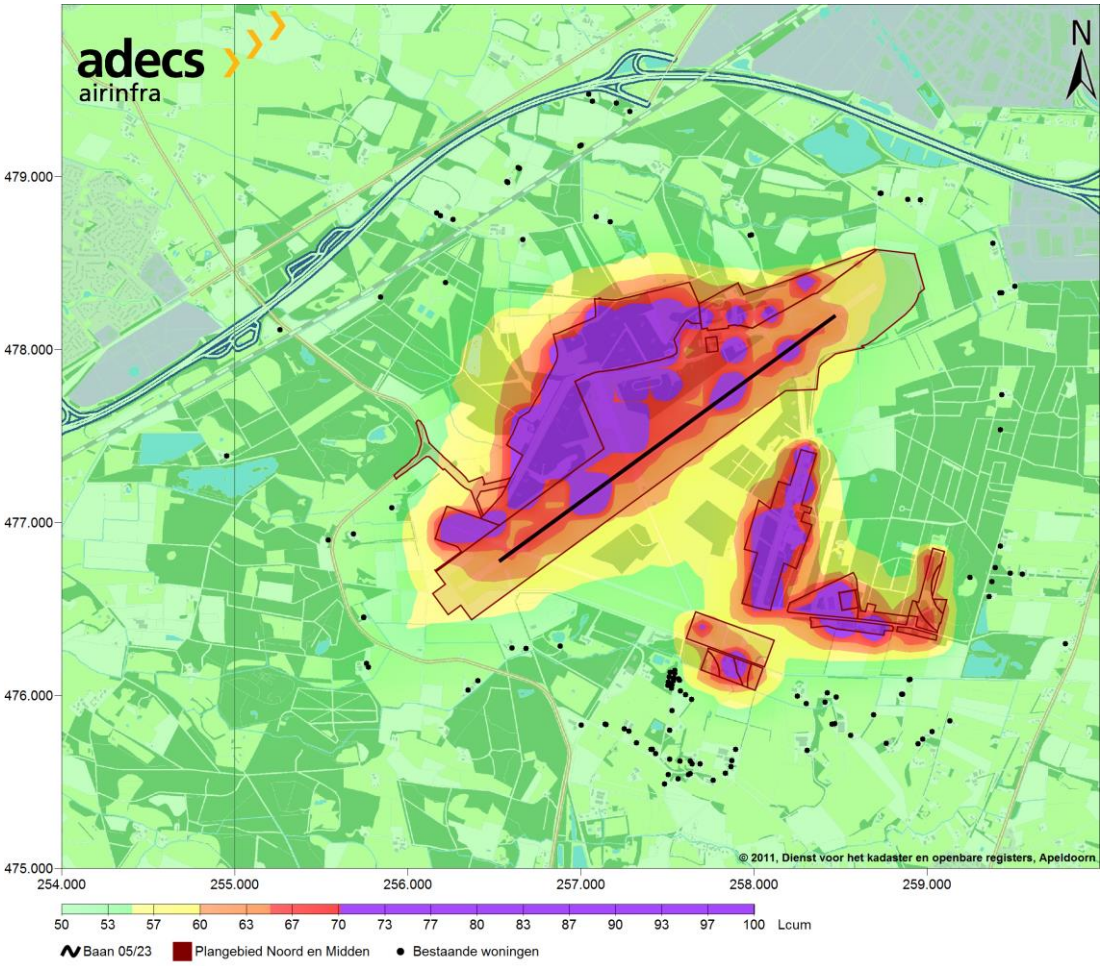

Figuur 80 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het spoorweg-, industrie- en luchtvaartgeluid van het voorkeursalternatief.



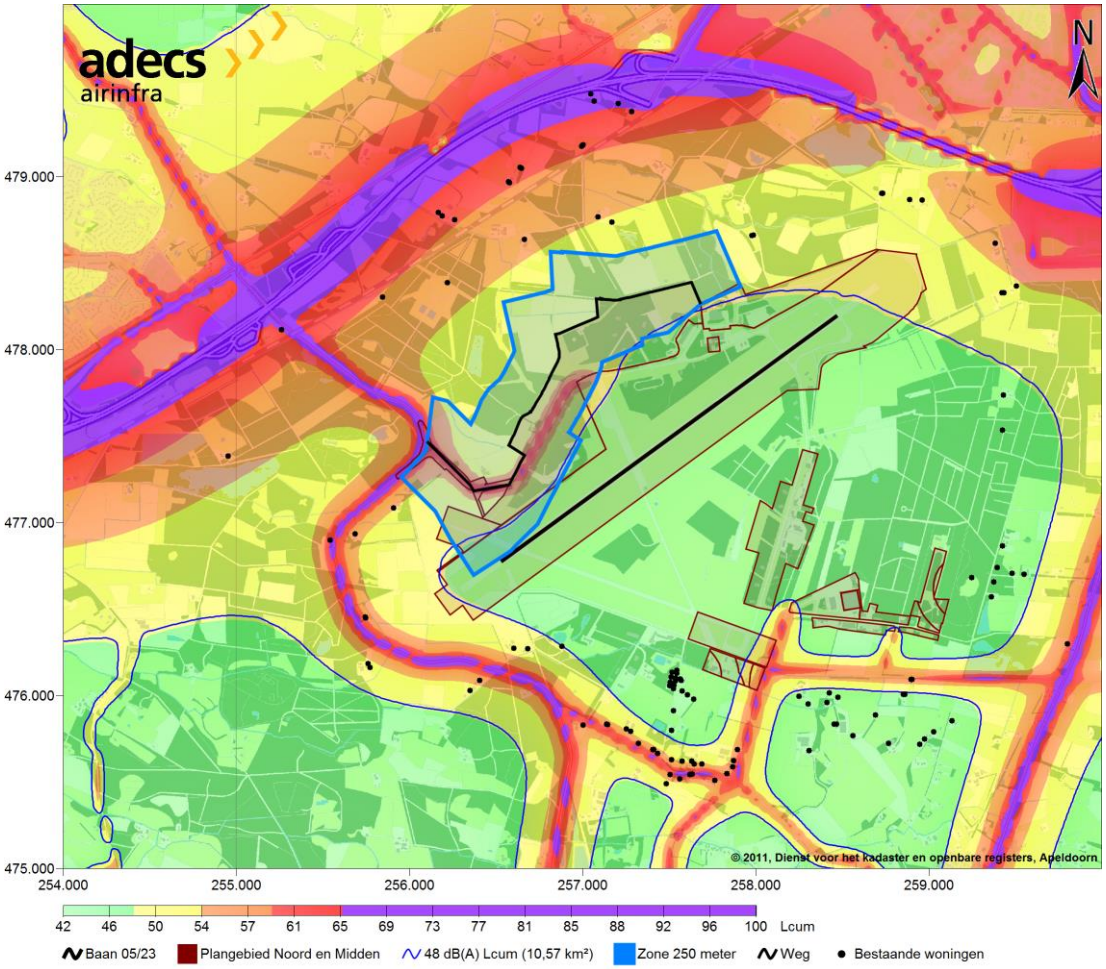

Figuur 81 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het industrie- en luchtvaartgeluid van de huidige situatie (2015).




Figuur 82 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van het industrie- en luchtvaartgeluid van het voorkeursalternatief.




Figuur 83 Gecumuleerde geluidsbelastingbijdrage van uitsluitend industrie binnen het plangebied en de luchtvaart van het voorkeursalternatief.




Figuur 84 Geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer zonder correcties van het voorkeursalternatief. De rijksweg A1 bepaalt grotendeels de belasting. De vastgestelde zone (blauw) is gebaseerd op 250 meter aan beide weerszijden van de weg.

## K.3 Gecumuleerde geluidsbelastingen woningen in gemeente Dinkelland

Op verzoek van de gemeente Dinkelland zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen berekend ter plaatse van de woningen gelegen op het gebied van de gemeente Dinkelland tussen het plangebied en de snelweg A1.

De rekenmethode voor bepaling van de Lcum is toegelicht in de MER rapportage (paragraaf 4.5).

In tabel 53 zijn de resultaten opgenomen.

In de tabel staan voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en voor het voorkeursalternatief de gecumuleerde geluidsbelastingen afgerond naar een gehele waarde. Op basis van de berekende waarde zijn de belastingen voor iedere variant ingedeeld conform de methode Miedema, zoals opgenomen in tabel 52.

Tabel 52 Classificering gecumuleerde geluidsbelasting volgens de methode Miedema.

| Gecumuleerde $L_{den}$ [dB] | Classificering milieukwaliteit |
|---|---|
| <50 | Goed |
| 50-55 | Redelijk |
| 55-60 | Matig |
| 60-65 | Tamelijk slecht |
| 65-70 | Slecht |
| >70 | Zeer slecht |

De Tevens zijn de op gehele dB(A) afgeronde verschillen tussen het voorkeursalternatief (VKA) (zichtjaar 2026) en de huidige situatie (zichtjaar 2015) en tussen het VKA en de autonome variant (zichtjaar 2026) toegevoegd. Dat zijn dus niet de verschillen tussen de afgeronde waarden zoals deze in de tabel zijn opgenomen, maar de afgeronde waarde van het verschil tussen de niet afgeronde berekeningsresultaten.

De verschuivingen van huidig en autonoom naar VKA zijn beperkt. Verschillen van 1 en 2 dB(A) worden gevonden in het gebied tussen het plangebied en het spoor. Tussen spoor en A1 zijn de verschillen kleiner dan 0,5 dB(A), in dit gebied is de bijdrage van de A1 dominant, en zijn de andere bijdragen verwaarloosbaar. Voor enkele woningen bepalen spoor plus weg de gecumuleerde belasting.

Tussen plangebied en spoor is er een bijdrage van industrie en vliegverkeer en het verkeer op de A1 aan de Lcum. De verkeersbijdrage zal op de noordgevel een belasting geven. De belasting op de zuidgevels is het gevolg van de industrie en het vliegverkeer. De industrie bijdrage blijft onder de toetswaarde van 50 dB(A) en daarmee ook onder de ambitiewaarde voor industriegeluid van 50 dB(A) uit de nota geluid van Dinkelland.
Zie verder de analyse van de geluidsbelastingen op de gevels van de woningen rond het plangebied vanaf paragraaf 6.5.2.

Tabel 53 Een overzicht van de resultaten per adres gepresenteerd.

| Adres | Huidig $L_{cum}$ dB(A) | Methode Miedema | Autonoom $L_{cum}$ dB(A) | Methode Miedema | Voorkeurs-alternatief $L_{cum}$ dB(A) | Methode Miedema | Verschil VKA-Huidig dB(A) | Verschil VKA-Autonoom dB(A) | Locatie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vliegveldstraat 61 | 60 | Tamelijk slecht | 60 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Onder spoor |
| Oude postweg 4 | 55 | Matig | 56 | Matig | 57 | Matig | 1 | 1 | Onder spoor |
| Oude postweg 15 | 54 | Redelijk | 55 | Matig | 56 | Matig | **2** | **2** | Onder spoor |
| Oude postweg 14 | 54 | Redelijk | 54 | Redelijk | 55 | Matig | **2** | **2** | Onder spoor |
| Oude postweg 2 | 56 | Matig | 56 | Matig | 57 | Matig | 1 | 1 | Onder spoor |
| Vliegveldstraat 22 | 69 | Slecht | 68 | Slecht | 69 | Slecht | 1 | 1 | Aan spoor |
| Oude postweg 13 | 55 | Matig | 55 | Matig | 56 | Matig | 1 | 1 | Onder spoor |
| Oude postweg 16 | 54 | Redelijk | 54 | Redelijk | 55 | Matig | **2** | **2** | Onder spoor |
| Oude postweg 5 | 61 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor en A1 |
| Oude postweg 3 | 61 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Oude postweg 1 | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Het Beuvink 2 | 60 | Tamelijk slecht | 60 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Het Beuvink 2A | 61 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 61 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Het Beuvink 4 | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Het Beuvink 6 | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Nieuwe grensweg 13A | 56 | Matig | 56 | Matig | 56 | Matig | 0 | 0 | Spoor-A1 |
| Oude postweg 11 | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Aan spoor |
| Oude postweg 11A | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 62 | Tamelijk slecht | 0 | 0 | Aan spoor |
| Zandsteenweg 6 | 65 | Slecht | 65 | Slecht | 65 | Slecht | 0 | 0 | Aan A1 |
| Zandsteenweg 6 SCHU | 67 | Slecht | 67 | Slecht | 67 | Slecht | 0 | 0 | Aan A1 |
| Hengelosestraat 20 | 72 | Zeer slecht | 72 | Zeer slecht | 72 | Zeer slecht | 0 | 0 | Aan A1 |

# Bijlage L Indirecte hinder

In deze bijlage wordt ingezoomd op de verkeerseffecten en de daarmee gepaard gaande indirecte hinder van evenementen.

Binnen het bedrijventerrein behorende bij de zone midden mogen evenementen worden georganiseerd waarvan de geluidsbelasting op de rand van de zone onder de 50 dB(A) $L_{etmaal}$ blijft. Deze evenementen kunnen zeer divers van aard zijn. Voor deze reguliere evenementen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten indirecte hinder.

Op de werkparken De Strip en Oostkamp mogen 12 keer per jaar evenementen worden georganiseerd die niet binnen de geluidszone passen en tot de zoneactiviteiten behoren. In Bijlage J zijn de geluidseffecten van drie bijzondere (muziek)evenementen doorgerekend waarvan wordt verondersteld dat deze het grootste effect hebben op de omgeving. Het eerste voorbeeld betreft een house-evenement in de openlucht, de andere twee een muziekevenement (pop- en house-evenement) in Hangar 11. Naast deze directe vorm van (geluid)hinder is bij evenementen ook sprake van indirecte hinder in de omgeving als gevolg van evenementenverkeer. In deze bijlage wordt ook die te verwachten indirecte hinder berekend.

Voor beide situaties, dus zowel voor de reguliere evenementen binnen de zone als voor de 12 bijzondere evenementen wordt de indirecte hinder door middel van een aantal berekeningen in beeld gebracht. Bij de planning van de reguliere publieksevenementen binnen de zone is het uitgangspunt dat deze niet samenvallen met één van de bijzondere evenementen.

Deze bijlage is opgesteld conform eerdere rapportages gemaakt door Arcadis voor het projectafwijkingsbesluit De Strip:

- Akoestisch onderzoek aanvraag omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit De Strip te Enschede, Arcadis, 11 maart 2015 (ref. 33).
- Memo Aanvullend akoestisch onderzoek aanvraag omgevingsvergunning met projectafwijkingsbesluit, Arcadis, 7 juli 2015 (ref. 34).

## L.1 Representatieve situatie ontsluiting en parkeren

### 7.8 L.1.1 Reguliere evenementen

Voor de reguliere evenementen wordt door ADT uitgegaan van 4.000 bewegingen door bezoekers. Voor deze reguliere evenementen zijn drie scenario's doorgerekend. In het dagscenario vinden de evenementen overdag plaats en komen en gaan de bezoekers in de dagperiode. In het avondscenario vinden de evenementen in de avond plaats en komen en gaan de bezoekers in de avond. In het avond-/nachtscenario komen de bezoekers in de avond en vertrekken ze in de nacht.

Het verkeer van en naar de inrichting van Van Eck, in dit geval vanuit de werkparken de Strip, Oostkamp en het parkeren bij Deventerpoort, dient ook beoordeeld worden als indirecte hinder, daarnaast ook nog in combinatie met het evenementenverkeer.

Er dient ook rekening gehouden te worden met het reguliere verkeer in de omgeving. Dit reguliere verkeer komt voort uit de verkeersbewegingen toegepast in de autonome ontwikkeling (2026).

Als referentie is ook de geluidsbelasting in de huidige situatie doorgerekend op basis van de vervoersbewegingen die in de huidige situatie op de ontsluitingswegen plaatsvinden.

### 7.9 L.1.2 Bijzondere evenementen

Het aantal bezoekers op het house-evenement en voor de feesten in Hangar 11 is naar verwachting vergelijkbaar. In de berekeningen is gebruik gemaakt van het maximale aantal van 8.300 bezoekers. Het festival zal naar verwachting overdag beginnen en in de avond eindigen. De feesten in Hangar 11 zullen in de avond beginnen en in de nacht eindigen. Als extra variant wordt er ook een bijzonder evenement in alleen de dagperiode berekend. Tijdtechnisch is het niet mogelijk om een bijzonder evenement met een dusdanig grote hoeveelheid bezoekers alleen in de avond plaats te laten vinden.

Aan de hand van de drie varianten worden de effecten van beide typen bijzondere evenementen berekend. Vanwege de verwerking van het hoge aantal bezoekers zal er in het geval van een bijzonder evenement een vervoersplan optreden, door middel van capaciteitsberekeningen op basis van de verkeersintensiteiten uit het voorkeursalternatief zijn de resulterende aantallen vervoersbewegingen per voertuigcategorie bepaald.

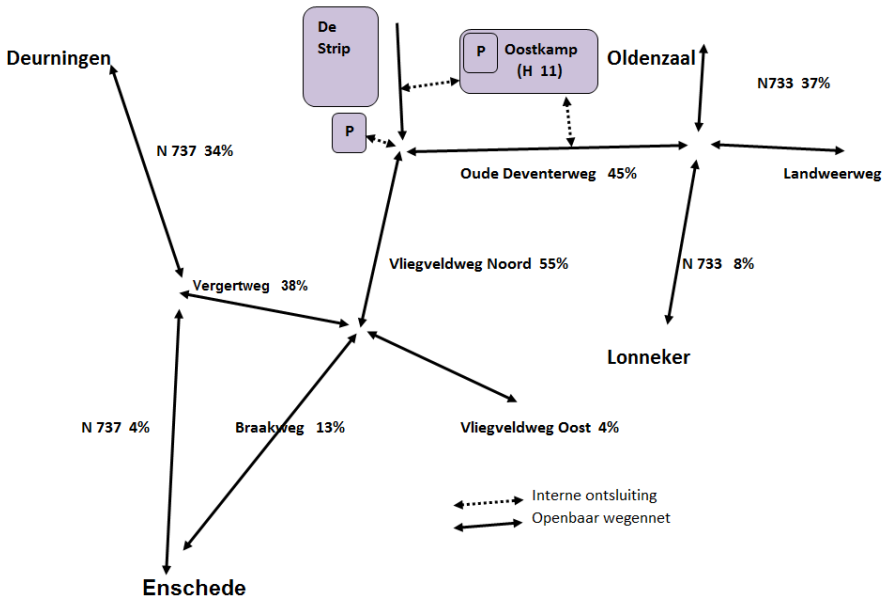
## L.2 Verdeling van het verkeer

Uit de analyse van de verkeersafwikkeling door de gemeente Enschede blijkt dat het verkeer van en naar de Strip en Oostkamp wordt afgewikkeld via de volgende vier routes:

- via de Oldenzaalsestraat, Oude Deventerweg en de Grefteberghoekweg;
- via de Weerseloseweg, de Vergertweg-Snellenweg-Vliegveldweg en de Grefteberghoekweg;
- via de Braakweg-Vliegveldweg en de Grefteberghoekweg;
- vanaf Lonneker via de Vliegveldweg en de Grefteberghoekweg.

Voor de beschouwing van de indirecte hinder vanwege de verkeersaantrekkende werking zijn de Greftenberghoekweg, de Oude Deventerweg en de Vliegveldweg van belang. Als toevoeging op het akoestisch onderzoek (ref. 34) is de Snellenweg en de Vergertweg toegevoegd ter beoordeling van de hinder. De andere afsplitsingen naar de Vliegveldweg Oost en Braakweg zijn niet meegenomen in de berekeningen vanwege een relatief kleine percentages van het evenementenverkeer. Hierna zal het verkeer in het heersende verkeersbeeld zijn opgenomen.

De verkeerswegen met bijbehorende verdelingen en de ontsluitingen naar de parkeerlocaties zijn schematisch weergegeven in figuur 85.




Figuur 85 Schematische weergave van de ontsluitingsroutes naar de parkeerlocaties op Deventerpoort en Oostkamp met de verdeling van het verkeer over de verschillende wegen.

In figuur 85 zijn de twee parkeerlocaties met een capaciteit van circa 2.500 motorvoertuigen weergegeven evenals de interne ontsluitingswegen naar het openbare wegennet. De afwikkeling van het verkeer van en naar de evenementenlocaties vindt plaats op deze structuur met de volgende kenmerken:

- De wegen N733 en N737 zijn in beheer bij de provincie Overijssel en zijn voorzien van vrij liggende tweezijdige fietspaden. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregiem van 80 kilometer per uur.
- De overige met naam genoemde wegen zijn in beheer bij de gemeente Enschede en hebben een rijbaan waarop al het verkeer afgewikkeld wordt. De gemeentewegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen en maken onderdeel uit van een zoneringsgebied waarbinnen een snelheidsregiem geldt van 60 kilometer per uur. Op de Oude Deventerweg gold er in 2015 nog een snelheidsregiem van 80 kilometer per uur.
- Alle kruispunten en aansluitingen zijn gelijkvloers en niet voorzien van verkeersregelinstallaties. De provinciale wegen zijn voorzien van voorsorteervakken ter hoogte van de aansluitingen van de Vergertweg, Oude Deventerweg en de Landweerweg.

## L.3 Verdeling van de aantallen naar de ontsluitende wegen

Uit de in figuur 85 opgenomen verkeersintensiteitsverdelingen volgt dat het verkeer van en naar de parkeerlocaties voor circa 55% wordt afgewikkeld via de Vliegveldweg Noord, voor circa 45% via de Oude Deventerweg en voor circa 38% via de Snellenweg-Vergertweg. Deze gegevens zijn afkomstig

uit een verkeersinventarisatie van november 2014 zoals vermeld in de Notitie Verkeer Evenementen van 14 april 2016.

Er wordt ervan uitgegaan dat het extra verkeer voor de reguliere publieksevenementen voor 50% parkeert op het parkeerterrein Deventerpoort en voor 50% op Oostkamp. Alleen het verkeer dat gebruik maakt van parkeerterrein Oostkamp komt over de Grefteberghoekweg.

## L.4 Verkeersomvang

### L.4.1 Regulier verkeer

Naast de evenementenbezoekers is er sprake van verkeersbewegingen door werknemers en bezoekers bij het reguliere gebruik van De Strip en Oostkamp. De verkeersbewegingen regulier gebruik zijn afgeleid uit Bijlage 7 - Uitgangspunten Verkeer uit de MER Gebiedsontwikkeling Twente (zichtjaar 2026). De verdeling over de ontsluitingswegen en het soort verkeer (licht, middelzwaar, zwaar) is gehandhaafd conform de verkeersdelingen tabel. In de berekeningen van de indirecte hinder is het aantal verkeersbewegingen, afhankelijk van het type evenement, toegevoegd.

In tabel 54 zijn de verkeersbewegingen van het reguliere gebruik van de inrichting, De Strip en Oostkamp, gepresenteerd. Het aantal verkeersbewegingen per periode voor de huidige situatie (2015) en de autonome ontwikkeling (2026) is weergegeven in respectievelijk tabel 55 en tabel 56.

Tabel 54 Verkeersbewegingen regulier gebruik De Strip en Oostkamp.

| Weg | Dag | Avond | Nacht |
|---|---|---|---|
| Oude Deventerweg | | | |
| Licht | 477 | 86 | 30 |
| Middel | 15 | 2 | 0 |
| Zwaar | 11 | 2 | 1 |
| Vliegveldweg Noord | | | |
| Licht | 583 | 106 | 37 |
| Middel | 18 | 3 | 0 |
| Zwaar | 13 | 2 | 1 |
| Grefteberghoekweg tot aan de Strip | | | |
| Licht | 1.060 | 192 | 67 |
| Middel | 32 | 5 | 1 |
| Zwaar | 23 | 3 | 2 |
| Snellenweg - Vergertweg | | | |
| Licht | 403 | 73 | 25 |
| Middel | 12 | 2 | 0 |
| Zwaar | 9 | 1 | 1 |

Tabel 55 Verkeersbewegingen Huidige situatie (2015).

| Weg | Dag | Avond | Nacht |
|---|---|---|---|
| Oude Deventerweg | | | |
| Licht | 1208 | 217 | 76 |
| Middel | 40 | 7 | 1 |
| Zwaar | 29 | 8 | 3 |
| Vliegveldweg Noord | | | |
| Licht | 1464 | 263 | 92 |
| Middel | 42 | 7 | 1 |
| Zwaar | 30 | 5 | 3 |
| Grefteberghoekweg tot aan de Strip | | | |
| Licht | - | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| Snellenweg - Vergertweg | | | |
| Licht | 1523 | 265 | 93 |
| Middel | 32 | 5 | 1 |
| Zwaar | 23 | 4 | 2 |

Tabel 56 Verkeersbewegingen Autonome ontwikkeling (2026).

| Weg | Dag | Avond | Nacht |
|---|---|---|---|
| Oude Deventerweg | | | |
| Licht | 1380 | 247 | 86 |
| Middel | 37 | 7 | 1 |
| Zwaar | 27 | 8 | 3 |
| Vliegveldweg Noord | | | |
| Licht | 1763 | 316 | 110 |
| Middel | 40 | 7 | 1 |
| Zwaar | 29 | 5 | 3 |
| Grefteberghoekweg tot aan de Strip | | | |
| Licht | 180 | 32 | 11 |
| Middel | 3 | 1 | - |
| Zwaar | 2 | - | - |
| Snellenweg - Vergertweg | | | |
| Licht | 2141 | 384 | 134 |
| Middel | 39 | 7 | 1 |
| Zwaar | 28 | 5 | 3 |

### L.4.2 Reguliere evenementen

Voor de exploitatie van de bestaande gebouwen en de voorzieningen van De Strip wordt door ADT uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van 4.000 lichte verkeersbewegingen extra gedurende de reguliere evenementen binnen de zone. Deze aantallen zijn gebaseerd op de gegevens

zoals vermeld in de Memo aanvullend akoestisch onderzoek aanvraag omgevingsvergunning met projectafwijkendbesluit van 7 juli 2015. De verkeersverdeling is uitgegaan van de percentuele gegevens uit de Notitie Verkeer Evenementen van 14 april 2016 te zien in figuur 85.

Tabel 57 Extra verkeersbewegingen regulier evenement in de dagperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| Weg | Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een regulier evenement per periode | | |
|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | 1.800 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | 2.200 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | 2.000 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg - Vergertweg** | | | |
| Licht | 1.520 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |

Tabel 58 Extra verkeersbewegingen regulier evenement in de avondperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| Weg | Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een regulier evenement per periode | | |
|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | - | 1.800 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | - | 2.200 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | - | 2.000 | - |
| Middel | - | - | - |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg - Vergertweg** | | | |
| Licht | - | 1.520 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |

Tabel 59 Extra verkeersbewegingen regulier evenement in de avond- en nachtperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| **Weg** | **Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een regulier evenement per periode** | | |
|---|---|---|---|
| | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | - | 900 | 900 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | - | 1.100 | 1.100 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | - | 1.000 | 1.000 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg - Vergertweg** | | | |
| Licht | - | 760 | 760 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |

### L.4.3 Bijzondere evenementen

Bezoekers van de bijzondere evenementen kiezen afhankelijk van de reistijd, afstand of weersomstandigheden voor een bepaald middel van vervoer. Het aantal bezoekers voor dit evenement is gebaseerd op Bijlage J. Bijzondere Evenementen en betreft 8.300 bezoekers. Voor korte afstanden is dit veelal de fiets (tot 10 kilometer). Van het totaal aantal bezoekers van een bijzonder evenement is het aannemelijk te veronderstellen dat toch 5% van de bezoekers, dat zijn 415 bezoekers, gebruik maakt van de fiets. Binnen het gebied is vooralsnog geen openbaar vervoer beschikbaar. Voor grotere afstanden is dan de auto de aangewezen vervoerwijze. In de regel wordt ervan uitgegaan dat evenementenbezoekers meer samen reizen waardoor de bezettingsgraad van auto's minimaal twee personen bedraagt.

Voor de bijzondere evenementen zijn er drie varianten bepaald om de indirecte hinder te beoordelen. Dit betreft het komen en gaan in de dagperiode, het komen en gaan in respectievelijk de dag- en avondperiode en het komen in de avondperiode en gaan in de nachtperiode. Een variant voor een

dusdanig bijzonder evenement van 8.300 bezoekers alleen in de avondperiode is tijdtechnisch niet haalbaar. Voor deze evenementen geldt dat de bezoekers in betrekkelijk korte tijd naar het evenement komen en weer vertrekken. Voor de berekeningen is aangenomen dat de bezoekers in 2,5 uur worden aangevoerd en weer vertrekken. Aangezien de maximale wegcapaciteit 600 voertuigen per uur per rijstrook is, en er op de wegen al een aantal verkeersbewegingen plaatsvindt dat niet direct met de evenementen samenhangt, wordt de maximale wegcapaciteit hierdoor verder beperkt. Zodra er bepaald wordt dat de maximale wegcapaciteit bereikt gaat worden dan zal er een vervoersplan in werking treden.

Het vervoersplan voorziet in het vervoer van bezoekers vanuit P+R locaties naar het evenemententerrein. De bezoekers worden dan op de parkeerplaats van Deventerpoort afgezet. Met behulp van capaciteitgerelateerde berekeningen, gebaseerd op de intensiteiten uit het voorkeursalternatief exclusief evenementenverkeer, is het aantal auto's en bussen bepaald. De voertuigen die langs de Oude Deventerweg naderen worden op Oostkamp geparkeerd, de voertuigen die langs de Vliegveldweg naderen worden op Deventerpoort geparkeerd.

In tabel 60, tabel 61 en tabel 62 zijn de extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement verwerkt. Naast dit evenementenverkeer wordt op de bijzondere evenementendagen net als voor de berekeningen voor reguliere evenementen de normale verkeersbewegingen vanuit De Strip en Oostkamp meegenomen.

Tabel 60 Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement in de dagperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| **Weg** | **Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement per periode** | | |
|---|---|---|---|
| | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | 2.580 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 38 | - | - |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | 2.286 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 82 | - | - |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | 2.580 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg-Vergertweg** | | | |
| Licht | 1.579 | - | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 57 | - | - |

Tabel 61 Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement in de dag- en avondperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| Weg | Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement per periode | | |
|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | 1.290 | 1.290 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 19 | 19 | - |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | 1.143 | 1.143 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 41 | 41 | - |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | 1.290 | 1.290 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg-Vergertweg** | | | |
| Licht | 790 | 790 | - |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | 39 | 39 | - |

Tabel 62 Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement in de avond- en nachtperiode. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met het reguliere verkeer, zoals vermeld in tabel 54.

| Weg | Extra verkeersbewegingen ten gevolge van een bijzonder evenement per periode | | |
|---|---|---|---|
| | Dag | Avond | Nacht |
| **Oude Deventerweg** | | | |
| Licht | - | 1.355 | 1.355 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | 17 | 17 |
| **Vliegveldweg Noord** | | | |
| Licht | - | 1.238 | 1.238 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | 37 | 37 |
| **Grefteberghoekweg** | | | |
| Licht | - | 1.355 | 1.355 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | - | - |
| **Snellenweg-Vergertweg** | | | |
| Licht | - | 855 | 855 |
| Middel | - | - | - |
| Zwaar | - | 26 | 26 |

## L.5 Berekeningsmethode

Voor de verkeersbewegingen van en naar de inrichting op de openbare weg wordt uitgegaan van de geluidsemissie conform bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012' (ref. 6). Er is geen rekening gehouden met een aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder voor het stiller worden van het verkeer in de toekomst. De berekeningen zijn uitgevoerd met GeoMilieu versie V3.11, module RMW-2012.

In de berekeningen is met alle van belang zijnde factoren rekening gehouden, zoals afstandsreducties, bodem- en luchtdemping en bedrijfsduurcorrecties. Net als voor de overige berekeningen in het MER zijn afschermingen (gebouwen, beplanting) niet meegenomen. Dit geeft een worstcaseresultaat.

Het verharde bedrijfsterrein en de relevante wegen zijn ingevoerd als bodemgebieden met een geluidsreflecterend karakter (bodemfactor 0). Voor het gebied buiten de ingevoerde bodemgebieden is in de berekeningen een bodemfactor 1 gehanteerd (geluidsabsorberend).

Op basis van de beschreven situaties worden de etmaalwaarden van het equivalente geluidsniveau berekend door sommatie van de $L_{etmaal}$-bijdragen. Voor de verkeersbewegingen van en naar de inrichting op de Vliegveldweg, Oude Deventerweg, Snellenweg-Vergertweg en de Grefteberghoekweg zijn deze bepaald met RMW-2012

De beoordelingshoogte ter plaatse van de toetspunten is 1,5 meter hoogte boven maaiveld voor de dagperiode en 5 meter hoogte boven maaiveld voor de avond- en de nachtperiode.

## L.6 Toetsingskader

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van en naar de inrichting wordt beoordeeld op basis van de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet Milieubeheer' van 29 februari 1996. In deze ministeriële circulaire wordt geadviseerd om verkeersbewegingen van en naar de inrichting uitsluitend te beoordelen aan de hand van de etmaalwaarde van het bij die verkeersbewegingen behorende equivalente geluidsniveau. Dit impliceert dat de bijdrage aan het equivalente geluidsniveau van het verkeer van en naar de inrichting niet langer wordt opgeteld bij de bijdrage van de activiteiten op het terrein van de inrichting zelf, maar separaat wordt getoetst. Separate toetsing betekent ook dat er geen optelling plaats vindt bij het overige wegverkeer.

Voor de bandbreedte waarbinnen het bevoegd gezag de maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor de gevels van de betrokken woningen kan vaststellen, wordt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde geadviseerd, en een maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde. Er wordt geadviseerd om geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan, indien deze kan worden voorkomen door het treffen van bronmaatregelen (bijvoorbeeld door beperking van de verkeersbewegingen 's avonds of 's nachts) of door geluidswerende maatregelen in de overdrachtsweg (schermen en dergelijke).

Als dergelijke maatregelen redelijkerwijs niet uitvoerbaar zijn, kan worden uitgeweken naar een hogere grenswaarde. Wanneer het bevoegd gezag een hogere grenswaarde overweegt, wordt geadviseerd om

rekening te houden met de bestaande situatie, de mogelijkheden om geluidsgevoelige ruimten van betrokken woningen door gevelmaatregelen voldoende te beschermen en met de geldende grenswaarden uit de Wet geluidhinder, waaronder de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde.

## L.7 Resultaten

### 7.10 L.7.1 Resultaten reguliere hinder

De berekeningsresultaten voor de onderzochte varianten omtrent de reguliere evenementen zijn vermeld in tabel 64, tabel 65, tabel 66 en tabel 67. De hieronder gepresenteerde waarden zijn inclusief en de geluidsbelasting vanwege de autonome ontwikkeling. De hoogste waarden worden op adressen direct langs de wegen gevonden (tussen haken het betreffende huisnummer).

Uit tabel 64 blijkt dat bij regulier gebruik van de Strip en Oostkamp de geluidsbelasting ten hoogste bedraagt:

- 61 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 62 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 65 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 63 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling als de huidige situatie is een toename van respectievelijk 1 en 2 dB(A) waar te nemen.

Bij een regulier evenement op een dagperiode geldt een vergelijkbare toename, mede omdat de avond- en nachtperiode zwaarder meewegen. De etmaalwaarde wijzigt zich daarom niet. In deze situatie wordt de geluidsbelasting bepaald door het bestaande verkeer.

- 61 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 62 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 65 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 63 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Bij regulier gebruik plus een evenement in de avondperiode bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:

- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 71 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de geluidsbelasting tussen de 7 en 9 dB(A) toe. Als er een vergelijking wordt gemaakt met de huidige situatie dan is een toename van 8 tot 10 dB(A) te constateren.

Bij regulier gebruik plus een evenement in de avond-/nachtperiode bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:

- 67 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 68 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);

- 68 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de geluidsbelasting met 4 tot 7 dB(A) toe. Als er een vergelijking wordt gemaakt met de huidige situatie dan is een toename van 6 tot 8 dB(A) te constateren.

De hoogste waarden worden steeds op dezelfde adressen gevonden, met slechts kleine verschuivingen tussen de varianten doordat er kleine verschillen in de verkeersverdelingen zitten. De bepalende factor in de geluidsbelasting zijn vooral de afstanden van de weg tot de woningen. De woningen die het dichtste aan de weg liggen geven steeds weer de hoogste geluidsbelastingen te zien.

### 7.11 L.7.2 Resultaten Bijzondere evenementen

De berekeningsresultaten voor de onderzochte varianten van de bijzondere evenementen zijn gepresenteerd in Resultaattabellen bijzondere evenementen

, tabel 69 en tabel 70. Deze waarden zijn inclusief de geluidsbelasting vanwege de autonome ontwikkeling.Resultaattabellen bijzondere evenementen

blijkt dat bij een bijzonder evenement in de dagperiode de geluidsbelasting ten hoogste bedraagt:

- 62 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 62 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 65 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 63 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling is een toename van 1 à 2 dB(A) waar te nemen. Ten opzichte van de huidige situatie is een toename waar te nemen van 2 à 3 dB(A).

Bij regulier gebruik plus een bijzonder evenement in de dag-/avondperiode (tabel 69) bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:

- 68 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 68 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 68 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de geluidsbelasting tussen de 5 en 8 dB(A) toe. Als er een vergelijking gemaakt met de huidige situatie dan is een toename van 6 tot 9 dB(A) te constateren.

Bij regulier gebruik plus een evenement in de avond-/nachtperiode (tabel 70) bedraagt de geluidsbelasting ten hoogste:

- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Oude Deventerweg (151);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vliegveldweg (221);
- 70 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Snellenweg (35A);
- 69 dB(A) $L_{etmaal}$ bij de woningen langs de Vergertweg (180).

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling neemt de geluidsbelasting met 6 tot 10 dB(A) toe. Als er een vergelijking wordt gemaakt met de huidige situatie dan is een toename van 7 tot 10 dB(A) te constateren.

Net als voor de reguliere evenementen geldt: de hoogste waarden worden steeds op dezelfde adressen gevonden, met slechts kleine verschuivingen doordat er kleine verschillen in de verkeersverdelingen zitten. De bepalende factoren in de geluidsbelasting zijn vooral de afstanden van de weg tot de woningen. De woningen die het dichtste aan de weg liggen laten de hoogste geluidsbelastingen te zien.

### L.7.3 Aantallen overschrijdingen voorkeurswaarde en grenswaarde

In onderstaande tabel zijn de aantallen overschrijdingen van de voorkeurswaarde en geadviseerde grenswaarde voor de reguliere bedrijfsvoering samengevat. In tabel 63 is dit voor de bijzondere evenementen uitgevoerd, steeds zijn de huidige en autonome aantallen als referenties toegevoegd.

Tabel 63 Aantallen overschrijdingen van de voorkeurswaarde en geadviseerde grenswaarde per variant voor uitsluitend de indirecte hinder en voor de totale hinder (inclusief het autonome verkeer).

| **Variant** | **Aantal overschrijdingen** | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Indirecte hinder** | | **Totale hinder** | |
| | **>50 dB(A)** | **>65 dB(A)** | **>50 dB(A)** | **>65 dB(A)** |
| Huidig situatie (2015) | - | - | 28 | 0 |
| Autonome ontwikkeling (2026) | - | - | 29 | 0 |
| Regulier gebruik inrichting | 19 | 0 | 29 | 0 |
| Regulier Ev. Dag/Dag plus reg. | 23 | 0 | 29 | 0 |
| Regulier Ev. Avond/Avond plus reg. | 39 | 14 | 39 | 14 |
| Regulier Ev. Avond/Nacht plus reg. | 37 | 9 | 39 | 9 |
| Bijzonder Ev. Dag/Dag plus reg. | 23 | 0 | 29 | 0 |
| Bijzonder Ev. Dag/Avond plus reg. | 39 | 9 | 39 | 9 |
| Bijzonder Ev. Avond/Nacht plus reg. | 39 | 11 | 39 | 14 |

De tabel laat zien dat er in de huidige variant 28 en in de autonome variant 29 overschrijdingen van de voorkeurswaarde zijn en geen van de grenswaarde. Indien we alleen naar de indirecte hinder kijken ten gevolge van uitsluitend de inrichting zou het aantal ten gevolge van alleen het regulier gebruik lager liggen. Ook indien er een regulier of bijzonder evenement wordt gehouden van type dag/dag is de belasting ten gevolge van de indirecte hinder geringer dan die door autonoom gebruik van de wegen.

De reguliere en de bijzondere evenementen waarbij verkeer in de avond en nacht plaatsvindt, verhoogt het aantal overschrijdingen van de voorkeurswaarde en grenswaarde. Het reguliere evenement avond/nacht is vergelijkbaar met het bijzondere evenement dag/avond, voor beide neemt het aantal overschrijdingen van voorkeurswaarde en grenswaarde met 10 toe. Het regulier evenement avond/avond is vergelijkbaar met bijzonder evenement avond/nacht, de geluidsbelasting in de avondperiode is dan erg groot doordat deze periode erg kort is en er veel verkeer in wordt afgehandeld (voor beide varianten is de verkeersomvang vergelijkbaar in deze periode). Het aantal overschrijdingen van de voorkeurswaarde neemt dan niet verder toe, wel het aantal overschrijdingen van de grenswaarde.

## L.8 Geluidsreducerende maatregelen

Er is nagegaan of de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de hoogst belaste woningen met bron- of overdrachtsmaatregelen kan worden gereduceerd.

Een alternatieve ontsluiting is verkeerstechnisch niet beschikbaar. De enige andere weg die mogelijk gebruikt zou kunnen worden in plaats van de Oude Deventerweg zou de Grefteberghoekweg zijn. Deze weg is halverwege afgesloten om sluipverkeer te voorkomen en dus niet voor regulier doorgaand verkeer toegankelijk. Daarnaast is het een fietsroute die opgenomen is in het recreatieve netwerk. Indien de weg opengesteld zou worden, zou dat een onevenredig grote hoeveelheid doorgaand autoverkeer aantrekken op de relatie Oldenzaal-Enschede. Het profiel en de inrichting van het noordelijke gedeelte van de weg is absoluut niet toereikend om die grote hoeveelheid autoverkeer en recreatieve fietsers te combineren. Ook is de (omgevings-)capaciteit van de Grefteberghoekweg op zichzelf niet toereikend voor de te verwachten hoeveelheid autoverkeer. Tenslotte doorsnijdt de Grefteberghoekweg de ecologische zone die van het zuidelijk deel van het ADT-ontwikkelingsgebied overgaat in de Lonnekerberg. Een grote verkeersbelasting staat daarmee op gespannen voet.

Een andere bronmaatregel is het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Door het toepassen van geluidsreducerend asfalt met akoestische eigenschappen gelijkwaardig aan ‘dunne deklaag A’ zou een reductie van 2 à 3 dB(A) kunnen worden gerealiseerd. Dit leidt echter tot hoge kosten, met name omdat dit zou betekenen dat de huidige wegdekverharding voortijdig moet worden vervangen. Daarnaast zijn ook de investeringskosten en gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten van een stil wegdek hoger dan voor dicht asfaltbeton.

Er is ook nagegaan of door overdrachtsmaatregelen, het plaatsen van een schermwand of het aanleggen van een geluidswal, de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. De woningen die een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) ondervinden liggen echter direct aan de ontsluitingswegen. De uitritten van de woningen komen uit op deze weg en de bewoners gebruiken de weg dus om te komen en gaan naar hun woning. Het aanleggen van een geluidsscherm of -wal zou deze verbinding onmogelijk maken en is daarom ongewenst. Daarnaast is een scherm of wal vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst.

Een bronmaatregel kan zijn om de omvang te reduceren en de aard van het verkeer aan te passen. Dit betekent het stimuleren van openbaar vervoer, het verhogen van het aantal inzittenden in auto’s van bezoekers, en pendeldiensten met stille bussen.

## L.9 Conclusie

De geluidsbelasting vanwege het verkeer van en naar de inrichting overschrijdt zonder evenementenbezoekers in combinatie met de autonome ontwikkeling voor 29 van de 41 onderzochte woningen de voorkeurswaarde. Bij toevoeging van evenementenbezoekers neemt de geluidsbelasting verder toe. Indien de bezoekers uitsluitend overdag komen en gaan is de toename zeer beperkt, dit geldt ook voor een bijzonder evenement tijdens de dagperiode. Indien de bezoekers komen en gaan in de avondperiode is de geluidsbelasting het hoogst. Dat komt doordat er dan veel verkeer in een korte periode (4 uur) plaatsvindt.

Voor de bijzondere evenementen, in zowel de dag- en avondperiodevariant als de avond- en nachtperiodevariant, geldt dat de geluidsbelasting te vergelijken is met die voor een regulier evenement waarbij de bezoekers komen en gaan in de avond.

Het aantal woningen met een overschrijding van de geadviseerde grenswaarde voor alleen de indirecte hinder (65 dB(A)) is vergelijkbaar met het aantal indien al het verkeer wordt meegenomen. Het maximum aantal wordt gevonden voor de reguliere evenementen bij de variant van komen en gaan in de avond en voor de bijzondere evenementen bij de variant met komen in avond en gaan in de nacht. De maximaal gevonden waarde voor uitsluitend de indirecte hinder is 69 dB(A) (Snellenweg 35A) en 70 dB(A) als alle verkeer wordt meegenomen voor de variant bijzondere evenementen komen in de avond en gaan in de nacht.

De geluidisolatiewaarde van een woning is 20-25 dB(A) afhankelijk van de bouwkundige staat van de woning. Betreffende woningen zijn geen nieuwbouwwoningen. Bij een isolatiewaarde van de woning van 20-25 dB(A) resulteert dat bij een belasting op de gevel van 69 dB(A) buiten op de gevel binnenshuis in een geluidsbelasting tussen 44-49 dB(A). Dit is 9 tot 14 dB(A) hoger dan de geadviseerde maximale waarde van 35 dB(A) $L_{etmaal}$.

Er is nagegaan of de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de hoogst belaste woningen met maatregelen kan worden gereduceerd. Hierbij zijn de volgende maatregelen beschouwd:

- Alternatieve ontsluiting. Dit wordt verkeerstechnisch niet mogelijk geacht. De enige andere weg die gebruikt zou kunnen worden is halverwege afgesloten om sluipverkeer te voorkomen en is ongeschikt om de benodigde hoeveelheid autoverkeer te verwerken.
- Toepassing van geluidreducerend asfalt, dit kan potentieel 2 à 3 dB(A) reductie opleveren.
- Toepassing van overdrachtsmaatregelen. De woningen die een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) ondervinden liggen direct aan de ontsluitingswegen. Hun uitrit komt uit op deze weg en de bewoners gebruiken de weg dus om te komen en gaan naar hun woning. Het aanleggen van een geluidsscherm of -wal zou deze verbinding onmogelijk maken en is daarom ongewenst. Daarnaast is een scherm of wal vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst.
- Extra isolatiemaatregelen aan de woning. Dit is maatwerk en afhankelijk van de toestand van de woning.
- Sturing in het verkeer door met name verkeer uit de avondperiode te houden. Een aanpassing van de openingstijden van de evenementen kan helpen zie de resultaten van de verschillende varianten.
- Verdere reductie van de verkeersomvang.

## L.10 Resultaten

### 7.12 L.10.1 Resultaattabellen regulier gebruik en reguliere evenementen

Tabel 64 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 40 | 48 | 1 | 2 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 33 | 39 | 1 | 2 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 34 | 40 | 1 | 2 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 42 | 47 | 1 | 2 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 42 | 47 | 1 | 2 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 42 | 48 | 1 | 2 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 55 | 61 | 1 | 2 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 46 | 54 | 1 | 2 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 46 | 54 | 1 | 2 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 51 | 59 | 1 | 2 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 52 | 60 | 1 | 2 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 55 | 63 | 1 | 2 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 52 | 60 | 1 | 2 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 52 | 60 | 1 | 2 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 56 | 63 | 1 | 2 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 49 | 57 | 1 | 2 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 47 | 54 | 1 | 2 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 46 | 54 | 1 | 2 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 50 | 58 | 1 | 2 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 50 | 57 | 1 | 2 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 53 | 59 | 1 | 2 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 53 | 59 | 1 | 2 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 52 | 58 | 1 | 2 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 56 | 62 | 1 | 2 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 52 | 60 | 1 | 2 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 55 | 63 | 1 | 2 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 51 | 59 | 1 | 2 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 42 | 49 | 1 | 2 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 55 | 63 | 1 | 2 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 50 | 57 | 1 | 2 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 44 | 52 | 1 | 2 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 46 | 54 | 1 | 2 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 57 | 65 | 1 | 2 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 55 | 63 | 1 | 2 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 49 | 56 | 1 | 2 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 51 | 59 | 1 | 2 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 42 | 50 | 1 | 2 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 40 | 45 | 1 | 2 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 39 | 45 | 1 | 2 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 41 | 46 | 1 | 2 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 55 | 61 | 1 | 2 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 42 | 47 | 1 | 2 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 48 | 56 | 1 | 2 |

Tabel 65 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus regulier evenement in de dagperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 43 | 48 | 1 | 2 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 36 | 39 | 1 | 2 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 36 | 40 | 1 | 2 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 44 | 47 | 1 | 2 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 44 | 47 | 1 | 2 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 44 | 48 | 1 | 2 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 59 | 61 | 1 | 2 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 48 | 54 | 1 | 2 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 48 | 54 | 1 | 2 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 54 | 59 | 1 | 2 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 51 | 57 | 1 | 2 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 49 | 54 | 1 | 2 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 48 | 54 | 1 | 2 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 53 | 58 | 1 | 2 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 52 | 57 | 1 | 2 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling | Toename incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 56 | 59 | 1 | 2 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 55 | 59 | 1 | 2 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 54 | 58 | 1 | 2 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 59 | 62 | 1 | 2 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 55 | 60 | 1 | 2 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 54 | 59 | 1 | 2 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 44 | 49 | 1 | 2 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 52 | 57 | 1 | 2 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 47 | 52 | 1 | 2 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 48 | 54 | 1 | 2 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 61 | 65 | 1 | 2 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 51 | 56 | 1 | 2 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 54 | 59 | 1 | 2 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 44 | 50 | 1 | 2 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 42 | 45 | 1 | 2 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 42 | 45 | 1 | 2 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 43 | 46 | 1 | 2 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 59 | 61 | 1 | 2 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 44 | 47 | 1 | 2 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 50 | 56 | 1 | 2 |

Tabel 66 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus regulier evenement in de avondperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling | Toename incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 53 | 54 | 7 | 8 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 46 | 46 | 8 | 9 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 46 | 47 | 8 | 9 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 54 | 55 | 9 | 10 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 54 | 55 | 9 | 9 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 55 | 55 | 9 | 9 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 68 | 68 | 9 | 9 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 59 | 60 | 7 | 8 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 59 | 60 | 7 | 8 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 64 | 65 | 7 | 8 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 65 | 66 | 7 | 8 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 68 | 69 | 7 | 8 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 65 | 66 | 7 | 8 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 65 | 66 | 7 | 8 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 68 | 69 | 7 | 8 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 62 | 63 | 7 | 8 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 60 | 61 | 7 | 8 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 59 | 60 | 7 | 8 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 63 | 64 | 7 | 8 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 63 | 64 | 7 | 8 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 66 | 67 | 9 | 9 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 65 | 66 | 9 | 9 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 64 | 65 | 8 | 9 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 69 | 69 | 9 | 9 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 65 | 66 | 7 | 9 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 68 | 69 | 7 | 8 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 64 | 65 | 7 | 8 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 54 | 55 | 7 | 8 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 68 | 69 | 7 | 8 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 62 | 63 | 7 | 8 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 57 | 58 | 7 | 8 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 59 | 60 | 7 | 8 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 70 | 71 | 7 | 8 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 68 | 69 | 7 | 8 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 62 | 63 | 7 | 8 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 64 | 65 | 7 | 8 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 55 | 56 | 7 | 8 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 52 | 53 | 9 | 10 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 52 | 52 | 9 | 9 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 53 | 54 | 9 | 9 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 68 | 69 | 9 | 9 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 54 | 55 | 9 | 9 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 61 | 62 | 7 | 8 |

Tabel 67 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus regulier evenement in de avond-/nachtperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling incl. | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 51 | 52 | 5 | 6 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 44 | 44 | 6 | 7 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 44 | 45 | 6 | 7 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 52 | 53 | 7 | 7 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 52 | 53 | 7 | 7 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 52 | 53 | 7 | 7 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 66 | 67 | 7 | 8 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 56 | 57 | 4 | 5 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 56 | 57 | 4 | 5 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 62 | 63 | 5 | 6 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 66 | 67 | 5 | 7 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 67 | 68 | 5 | 7 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 59 | 60 | 4 | 6 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 57 | 58 | 4 | 6 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 56 | 57 | 4 | 6 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 61 | 62 | 4 | 6 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 60 | 61 | 4 | 6 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 64 | 64 | 7 | 7 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 63 | 64 | 6 | 7 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 62 | 63 | 6 | 7 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 67 | 68 | 7 | 8 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 67 | 67 | 5 | 7 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 61 | 62 | 5 | 6 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 52 | 53 | 4 | 6 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 66 | 67 | 5 | 7 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 60 | 61 | 4 | 6 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 54 | 55 | 4 | 6 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 56 | 57 | 4 | 5 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 68 | 69 | 5 | 7 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 66 | 67 | 5 | 7 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 59 | 60 | 4 | 6 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 62 | 63 | 5 | 6 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 52 | 53 | 4 | 6 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 50 | 50 | 7 | 8 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 50 | 50 | 7 | 7 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 51 | 51 | 7 | 7 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 67 | 67 | 7 | 8 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 52 | 53 | 7 | 7 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 58 | 59 | 4 | 5 |

## L.11 Resultaattabellen bijzondere evenementen

Tabel 68 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus bijzonder evenement in de dagperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 44 | 48 | 1 | 2 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 37 | 39 | 1 | 2 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 37 | 40 | 1 | 2 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 46 | 47 | 2 | 2 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 46 | 47 | 1 | 2 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 46 | 48 | 1 | 2 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 60 | 62 | 2 | 3 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 49 | 54 | 1 | 2 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 49 | 54 | 1 | 2 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 55 | 59 | 1 | 2 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 60 | 63 | 1 | 2 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 52 | 57 | 1 | 2 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 49 | 54 | 1 | 2 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 49 | 54 | 1 | 2 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling | Toename incl. t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 54 | 58 | 1 | 2 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 53 | 57 | 1 | 2 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 57 | 59 | 1 | 2 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 56 | 59 | 1 | 2 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 55 | 58 | 1 | 2 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 60 | 62 | 1 | 2 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 56 | 60 | 1 | 2 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 60 | 63 | 1 | 2 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 54 | 59 | 1 | 2 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 45 | 49 | 1 | 2 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 53 | 57 | 1 | 2 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 47 | 52 | 1 | 2 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 49 | 54 | 1 | 2 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 61 | 65 | 1 | 2 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 59 | 63 | 1 | 2 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 52 | 56 | 1 | 2 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 55 | 59 | 1 | 2 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 45 | 50 | 1 | 2 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 43 | 45 | 2 | 2 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 43 | 45 | 2 | 2 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 45 | 46 | 1 | 2 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 60 | 62 | 2 | 3 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 46 | 48 | 1 | 2 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 51 | 56 | 1 | 2 |

Tabel 69 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus bijzonder evenement in de dag-/avondperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling | Toename incl. t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 51 | 52 | 5 | 7 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 44 | 45 | 7 | 8 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 44 | 45 | 7 | 8 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 53 | 54 | 8 | 9 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal Autonome ontwikkeling incl. | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 53 | 54 | 8 | 8 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 53 | 54 | 8 | 8 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 67 | 68 | 8 | 8 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 57 | 58 | 5 | 6 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 57 | 58 | 5 | 6 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 62 | 63 | 5 | 6 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 65 | 67 | 5 | 6 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 63 | 64 | 5 | 6 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 66 | 68 | 5 | 6 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 60 | 61 | 5 | 6 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 57 | 59 | 5 | 7 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 57 | 58 | 5 | 7 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 61 | 62 | 5 | 7 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 60 | 62 | 5 | 7 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 64 | 65 | 7 | 8 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 63 | 64 | 7 | 8 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 62 | 63 | 7 | 7 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 67 | 68 | 7 | 8 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 63 | 64 | 5 | 7 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 66 | 67 | 5 | 7 |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 61 | 63 | 5 | 7 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 52 | 54 | 5 | 7 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 65 | 67 | 5 | 6 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 60 | 62 | 5 | 6 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 55 | 56 | 5 | 6 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 56 | 58 | 5 | 6 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 67 | 69 | 5 | 7 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 65 | 67 | 5 | 7 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 59 | 61 | 5 | 7 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 61 | 63 | 5 | 6 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 52 | 54 | 5 | 7 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 51 | 51 | 8 | 9 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 51 | 51 | 8 | 8 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 52 | 53 | 8 | 8 |

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 67 | 68 | 8 | 8 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 53 | 54 | 8 | 8 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 59 | 60 | 5 | 6 |

Tabel 70 Berekeningsresultaten regulier gebruik De Strip en Oostkamp plus bijzonder evenement in de avond-/nachtperiode.

| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 11 | Vergertweg 185A | 46 | 47 | 53 | 53 | 6 | 8 |
| 12 | Fokkerweg 23, Enschede | 37 | 38 | 46 | 46 | 8 | 9 |
| 13 | Fokkerweg 52, Enschede | 38 | 39 | 46 | 47 | 8 | 9 |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 45 | 46 | 55 | 55 | 9 | 10 |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 46 | 46 | 55 | 56 | 10 | 10 |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 46 | 46 | 55 | 56 | 9 | 10 |
| 17 | Oude Deventerweg 153 | 59 | 60 | 69 | 69 | 9 | 10 |
| 41 | Vergertweg 224 | 52 | 53 | 59 | 59 | 6 | 8 |
| 42 | Vergertweg 222 | 52 | 53 | 59 | 59 | 6 | 7 |
| 43 | Vergertweg 242 | 57 | 58 | 64 | 64 | 6 | 7 |
| 44 | Vergertweg 240 | 58 | 59 | 65 | 65 | 6 | 7 |
| 45 | Vergertweg 200 | 61 | 62 | 67 | 68 | 6 | 7 |
| 46 | Vergertweg 184 | 58 | 60 | 65 | 66 | 6 | 7 |
| 47 | Vergertweg 182 | 58 | 60 | 65 | 66 | 6 | 7 |
| 48 | Vergertweg 180 | 61 | 63 | 68 | 69 | 6 | 7 |
| 50 | Vergertweg 170 | 55 | 56 | 62 | 62 | 6 | 8 |
| 51 | Snellenweg 40 | 52 | 54 | 59 | 60 | 6 | 8 |
| 52 | Snellenweg 38 | 52 | 53 | 59 | 59 | 6 | 8 |
| 53 | Snellenweg 36 | 56 | 58 | 63 | 64 | 6 | 8 |
| 54 | Snellenweg 34 | 55 | 57 | 62 | 63 | 6 | 8 |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 57 | 58 | 66 | 66 | 8 | 9 |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 57 | 58 | 65 | 66 | 8 | 9 |
| 57 a | Vliegveldweg 221-Achter | 56 | 57 | 64 | 65 | 8 | 9 |
| 57 | Vliegveldweg 221-Weg | 60 | 61 | 68 | 69 | 8 | 9 |
| 58 a | Snellenweg 4-Achter | 57 | 59 | 65 | 65 | 7 | 8 |
| 58 | Snellenweg 4-Weg | 61 | 62 | 68 | 68 | 6 | 8 |

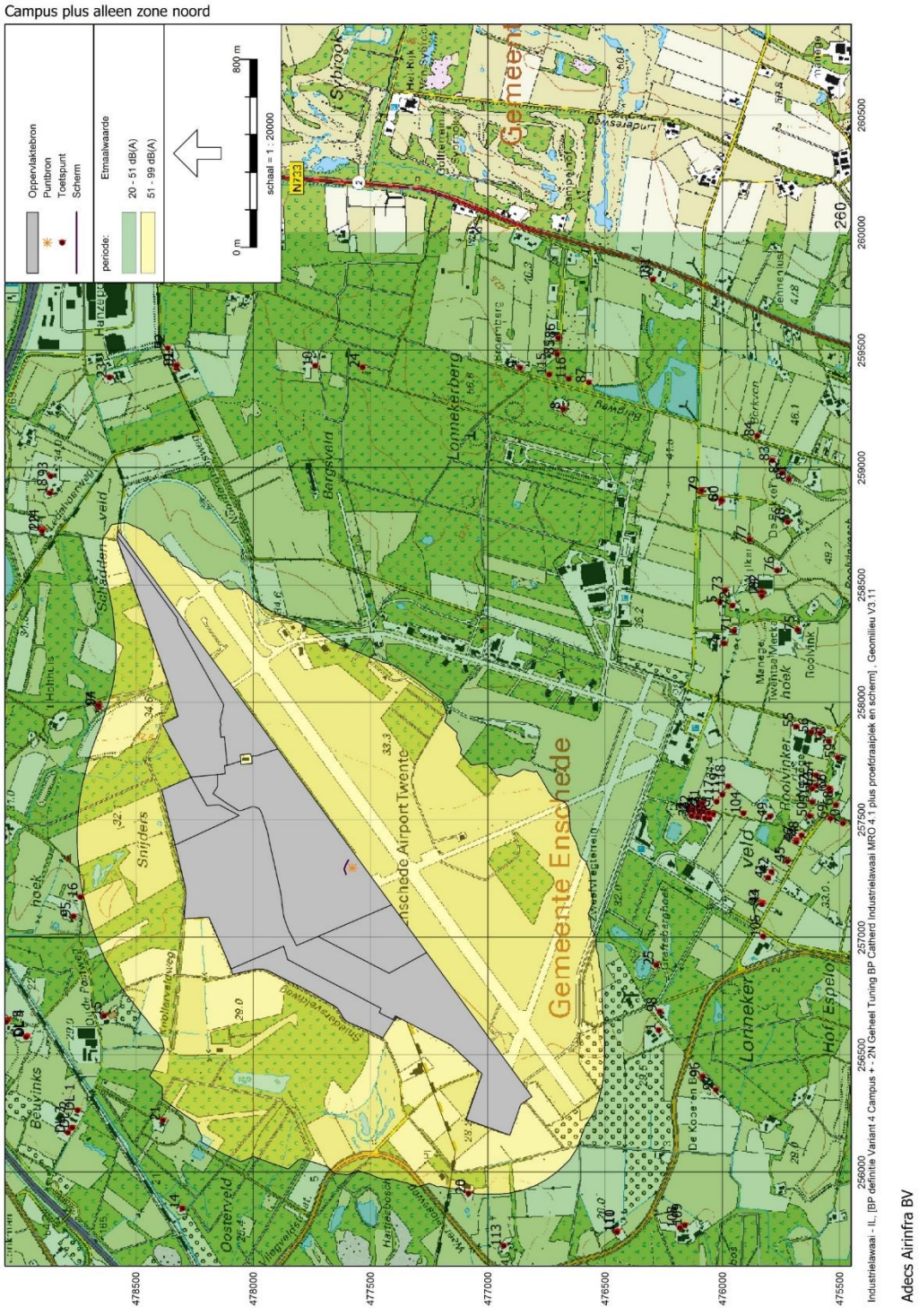
| Beoordelingspunt | | Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Omschrijving | Huidige Situatie | Autonome ontwikkeling | Vanwege regulier gebruik en regulier evenement | Totaal incl. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Autonome ontwikkeling | Toename t.o.v. Huidige situatie |
| 59 | Snellenweg 15 | 56 | 58 | 63 | 64 | 6 | 8 |
| 60 | Vergertweg 185 | 47 | 49 | 54 | 55 | 6 | 8 |
| 61 | Vergertweg 215 | 61 | 62 | 68 | 68 | 6 | 7 |
| 62 | Vergertweg 239 | 55 | 57 | 62 | 63 | 6 | 7 |
| 63 | Vergertweg 221 | 50 | 51 | 57 | 57 | 6 | 8 |
| 64 | Vergertweg 217 | 52 | 53 | 59 | 59 | 6 | 8 |
| 66 | Snellenweg 35A | 62 | 64 | 69 | 70 | 6 | 8 |
| 67 | Snellenweg 35 | 61 | 62 | 68 | 68 | 6 | 8 |
| 68 | Snellenweg 41 | 54 | 56 | 61 | 62 | 6 | 8 |
| 69 | Vergertweg 145 | 57 | 58 | 64 | 64 | 6 | 8 |
| 70 | Vergertweg 135 | 47 | 49 | 54 | 55 | 6 | 8 |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 43 | 44 | 53 | 53 | 9 | 10 |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 43 | 43 | 53 | 53 | 9 | 10 |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 44 | 45 | 54 | 54 | 9 | 10 |
| 79 | Oude Deventerweg 151 | 60 | 60 | 69 | 69 | 9 | 10 |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 46 | 46 | 55 | 56 | 9 | 10 |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 54 | 55 | 61 | 61 | 6 | 8 |

## Bijlage M Zonevoorstel voor de zone noord en de zone midden

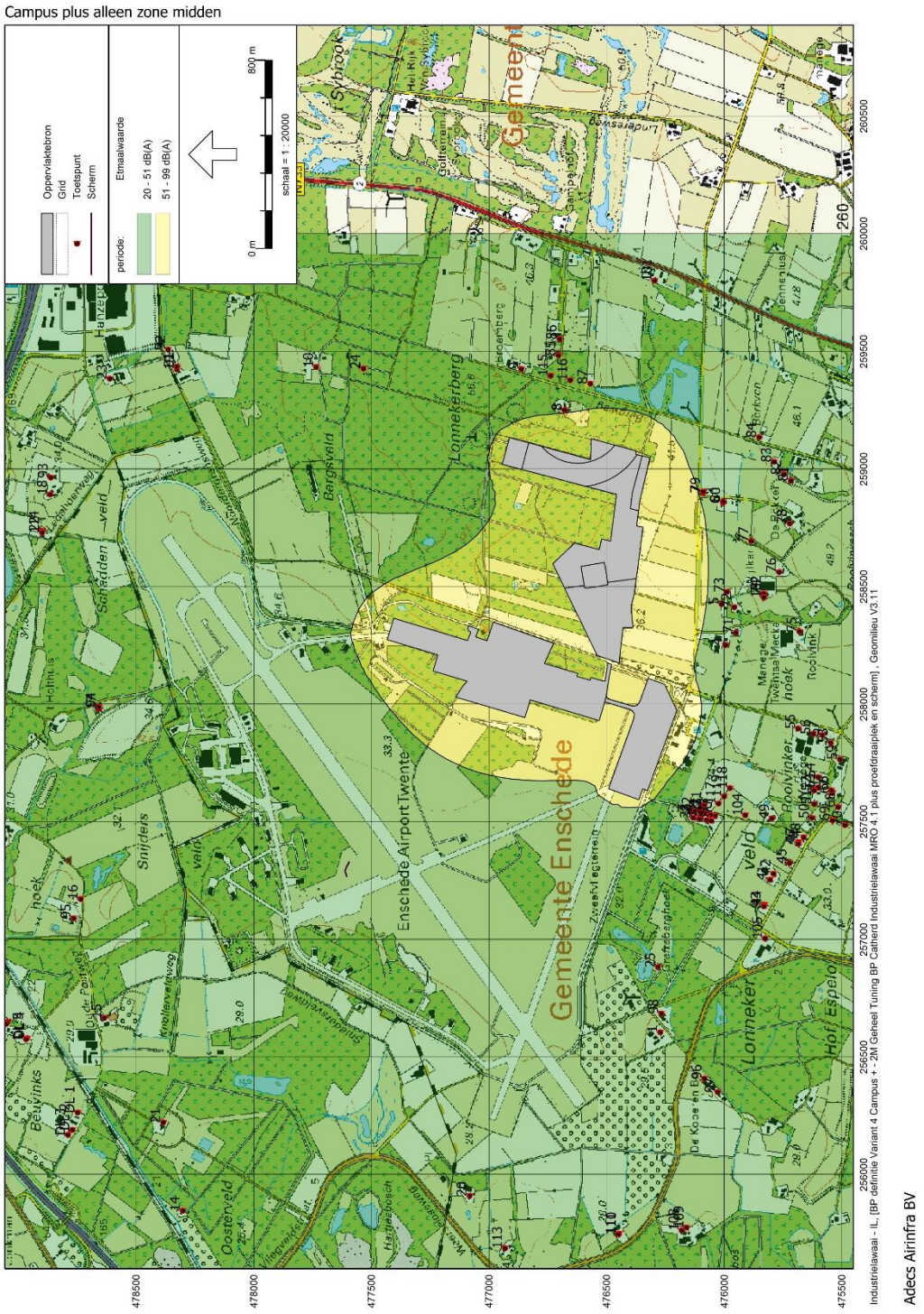
In onderstaande figuren zijn de zonevoorstellen opgenomen voor de zones noord (Figuur 86) en midden (Figuur 87).

De zonevoorstellen zijn voor ieder van de twee zones separaat opgesteld op basis van de 50,5 contouren van het voorkeursalternatief uit het MER voor de bij de zone behorende industriegebieden.

Aanvullende gegevens over de resultaten behorende bij het voorkeursalternatief zijn te vinden in hoofdstuk 6.




Figuur 86 Zonevoorstel zone noord op basis van de 50.5 dB(A) $L_{etmaal}$ contour van de industrie binnen het plangebied Noord.(De software rond de waarde 50.5 in de legenda af op 51, de contour is de contour van 50,5 dB(A)).




Figuur 87 Zonevoorstel zone midden op basis van de 50.5 dB(A) $L_{etmaal}$ contour van de industrie binnen het plangebied midden.(De software rond de waarde 50.5 in de legenda af op 51, de contour is de contour van 50,5 dB(A)).

adecs
airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

adecs airinfra



# Deelonderzoek externe veiligheid

MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
F 015 - 214 57 12
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# Deelonderzoek externe veiligheid

## MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

**Colofon**

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | : Area Development Twente |
| Bestemd voor | : L. van der Ree |
| Auteur(s) | : ir. M.F.F. Berntsen |
| Controle door | : ing. P. Frankena |
| Datum | : 9 juni 2016 |
| Kenmerk | : ar160109.rap/mB/kd |

| | |
|---|---|
| Opgesteld door | : Advanced Decision Systems Airinfra BV |
| Adres | : Bagijnhof 80 |
| Plaats | : 2611 AR Delft |
| Telefoon | : +31 (0)15 - 215 00 40 |
| Telefax | : +31 (0)15 - 214 57 12 |
| E-mail | : info@adecs-airinfra.nl |
| Web | : www.adecs-airinfra.nl |
| KvK nummer | : 08092107 |

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

## Afkortingen en symbolen

| | |
|---|---|
| ADT | Area Development Twente |
| ADR | Accord Européen relatif au Transport International de Marchandises Dangereuses par Route |
| AIP | Aeronautical Information Publication |
| AMM | Advanced Materials and Manufacturing |
| BA | Business Aviation |
| BAG | Basisregistratie Adressen en Gebouwen |
| Bbl | Besluit burgerluchthavens |
| Bevb | Besluit externe veiligheid buisleidingen |
| Bevi | Besluit externe veiligheid inrichtingen |
| BRZO | Besluit risico's zware ongevallen |
| Btev | Besluit transportroutes externe veiligheid |
| CBS | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| cRNVGS | Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen |
| C2C | Cradle To Cradle |
| EHS | Ecologische hoofdstructuur |
| EOL | End Of Life |
| EV | Externe Veiligheid |
| GA | General Aviation |
| GEVERS | Geïntegreerd EV-Rekensysteem |
| GR | Groepsrisico |
| G3 | Generatie 3 |
| HTSM | High Tech Systems and Materials |
| IATA | International Air Transport Association |
| ICAO | International Civil Aviation Organization |
| IFR | Instrument Flight Rules |
| m.e.r. | Milieueffectrapportage (de procedure) |
| MER | Milieueffectrapport |
| MET | Multi Engine Turbine |
| MM | Met meteotoeslag |
| MRO | Maintenance, Repair and Overhaul |
| MTOW | Maximum Take-Off Weight, maximaal startgewicht |
| NLR | Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum |
| NRD | Notitie Reikwijdte en Detailniveau |
| PA | Passagiers |
| PGS | Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen |
| PR | Plaatsgebonden Risico |
| RBML | Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens |
| RD | Rijksdriehoek |
| Revi | Regeling externe veiligheid inrichtingen |
| RIVM | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| RNAV | Area Navigation |

| | |
|---|---|
| SEP | Single Engine Piston |
| SET | Single Engine Turbine |
| TecBT | Technology Base Twente |
| TRG | Totaal Risicogewicht |
| VFR | Visual Flight Rules |
| VMC | Visual Meteorological Conditions |
| VNG | Vereniging van Nederlandse Gemeenten |
| WVGS | Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen |
| ZM | Zonder meteotoeslag |

## Verklarende woordenlijst

*Autonome ontwikkelingen*
Op zichzelf staande ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.

*Beperkingengebied*
In verband met de geluidsbelasting en de veiligheid is het een gebied waarbinnen beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond omdat het in de nabijheid van een luchthaven is gelegen.

*Circuit*
Vast vliegpatroon dat vliegtuigen volgen binnen het circuitgebied.

*C2C/EOL-bedrijven*
Bedrijven die op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen die aan het einde van hun economische levensduur zijn.

*Externe veiligheid*
Het risico voor de omgeving door gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens.

*Groepsrisico*
De kans dat een groep mensen van een gegeven aantal personen in één keer dodelijk wordt getroffen als een direct gevolg van een vliegtuigongeval.

*Groot verkeer*
Vliegtuigen (exclusief helikopters) met een maximaal startgewicht van zesduizend kilogram en meer.

*Helikopterbeweging*
Een start of een landing van een helikopter. Een vlucht bestaat dus uit tenminste twee helikopterbewegingen.

*AMM/HTSM-bedrijven*
Bedrijven die gericht zijn op het vervaardigen van producten voor de luchtvaart met behulp van nieuwe materialen en productiemethoden.

*IFR-routes*
Routes waarvan alleen gebruik mag worden gemaakt als het vliegtuig bepaalde (navigatie)instrumenten aan boord heeft waarmee de routes nauwkeurig kunnen worden gevolgd.

*Klein verkeer*
Vliegtuigen met een maximaal startgewicht van minder dan zesduizend kilogram.

*(Beperkt) kwetsbare objecten/gebouwen*
Gedefinieerd in het Besluit burgerluchthavens als een object of gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie.

*Letaliteit*
De fractie van aanwezige mensen binnen het ongevalgevolggebied dat bij een ongeval overlijdt.

*Locatiekans*
De kans dat een ongeval zich voordoet op een bepaalde locatie.

*Luchthavenbesluit*
In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied, de grenswaarden, het beperkingengebied vanwege geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid en eventuele andere regels vastgesteld.

*Luchthavengebied*
De Wet luchtvaart definieert het luchthavengebied als "het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven". Hierbinnen liggen de start- en landingsbaan, de taxibanen en de verdere inrichting van de luchthaven.

*Maatschappelijk verkeer*
Vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening of politietaken.

*Meteotoeslag*
Extra vliegtuig- en helikopterbewegingen die worden meegenomen in de EV-berekening omdat er in de praktijk een variatie in baangebruik zal bestaan door afwijkingen van de gemiddelde weersomstandigheden. Meestal bedraagt de meteotoeslag 20% van het totale aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen.

*Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)*
Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden met als doel om deze beter te verbinden met elkaar en met het omringende agrarische gebied.

*Nominale route*
De te volgen vliegroute voor een start, een landing of een circuit en die is opgenomen in het AIP.

*Ongevalgevolggebied*
Het gebied waarbinnen een ongeval dodelijke gevolgen zou kunnen hebben voor de personen op de grond.

*Ongevalkans*
De kans dat tijdens een vliegtuig- of helikopterbeweging een ongeval plaatsvindt.

*Overrun (start of landing)*
Een ongeval waarbij het vliegtuig rijdend de baan verlaat aan het einde van de baan na een start of een landing.

*Overshoot (start)*
Een ongeval waarbij het vliegtuig op de grond terecht komt nadat het is opgestegen.

*Plaatsgebonden risico*
De kans per jaar dat een bepaald persoon die zich permanent en onbeschermd op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden als een direct gevolg van een vliegtuigongeval.

*Plasbrand*
Een brand ontstaan door de ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistoffen uit een schip of tankwagen.

*Plasbrandaandachtsgebied*
Het gebied waarin bij het realiseren van kwetsbare objecten rekening moet worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

*PR-contour*
Een lijn die punten verbindt waarvoor eenzelfde waarde van plaatsgebonden risico geldt.

*RD-coördinaten*
De coördinaten in het geodetisch coördinatensysteem die worden gebruikt in geografische aanduidingen en bestanden. De oorsprong van dit systeem is de spits van de Onze Lieve Vrouwetoren in Amersfoort.

*Risicovolle inrichting of risicobron*
Een bedrijf of instelling dat door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen een risico voor de omgeving vormt.

*RNAV-routes*
RNAV (Area Navigation) is een manier van navigeren waarbij op GPS-coördinaten wordt gevlogen en waarbij het niet noodzakelijk is om van baken (VOR, NDB) naar baken te vliegen. Op deze manier kan ieder gewenst vliegpad worden gevolgd.
RNAV-routes kunnen alleen worden gevlogen als het vliegtuig specifieke navigatieapparatuur aan boord heeft die het mogelijk maakt om zeer nauwkeurig langs een route te vliegen.

*Spreiding of spreidingsgebied*
Het gebied dat de horizontale spreiding weergeeft rondom een nominale route.

*TecBT*
De ontwikkeling van het terrein van de voormalige luchtmachtbasis tot een ontwikkel-, demonstratie- en productiezone op het gebied van AMM/HTSM om zo de economie en de werkgelegenheid in de regio te stimuleren.

*Totaal risicogewicht*
Het totale risico waaraan de omgeving van een luchthaven wordt blootgesteld door het luchthavenluchtverkeer.

*Undershoot (landing)*
Een ongeval waarbij het vliegtuig op de grond terecht komt vóór de baan.

*VFR-routes*
Routes die worden gebruikt door vliegverkeer dat "op zicht" (zonder het gebruik van specifieke navigatieapparatuur) vliegt. De vliegtuigen die deze routes volgen, kunnen alleen bij daglicht en onder goede meteorologische condities opereren.

*Zelfredzaamheid*
Het vermogen om een ruimte of gebouw zelfstandig te kunnen verlaten.

*Vliegtuigbeweging*
Een start of een landing van een vliegtuig. Een vlucht bestaat dus uit tenminste twee vliegtuigbewegingen.

**Inhoudsopgave**


**Afkortingen en symbolen ..... 3**

**Verklarende woordenlijst ..... 5**

**Samenvatting ..... 11**

**1 Inleiding ..... 15**

**2 Kader ..... 16**

2.1 Begrippen ..... 16
2.2 Wettelijk kader vliegverkeer ..... 17
2.3 Wettelijk kader transport en opslag gevaarlijke stoffen ..... 18
2.4 Wettelijk kader overige risicobronnen ..... 19

**3 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief ..... 20**

3.1 Referentiesituatie ..... 20
3.1.1 Huidige situatie ..... 20
3.1.2 Autonome ontwikkelingen ..... 21
3.2 Voorgenomen activiteit ..... 22
3.3 Voorkeursalternatief ..... 23

**4 Rekenmethoden en uitgangspunten ..... 25**

4.1 Rekenmodel vliegverkeer ..... 25
4.1.1 Ongevalkansen ..... 25
4.1.2 Ongevalgevolggebied en letaliteit ..... 26
4.1.3 Ongevallocatie ..... 27
4.1.4 Gebruik van meteotoeslag ..... 28
4.2 Modelonzekerheden ..... 28

**5 Invoergegevens ..... 30**

5.1 Studiegebied ..... 30
5.2 Ligging van de start- en landingsbaan, de helispots en de zweefvliegstrip ..... 30
5.3 Baangebruik ..... 31
5.4 Routes ..... 32
5.5 Verkeerssamenstelling ..... 33
5.5.1 Routeverdeling ..... 33
5.5.2 Woningbestand ..... 33

**6 Resultaten ..... 36**

6.1 PR-contouren ..... 36
6.2 Aantallen kwetsbare gebouwen en woningen binnen PR-contouren ..... 41
6.3 Totaal risicogewicht (TRG) ..... 43
6.4 Groepsrisico ..... 44
6.5 Vergelijking met de referentiesituatie ..... 45

**7 Inventarisatie gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen ..... 47**

7.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor ..... 47
7.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg ..... 47
7.3 Buisleidingen ..... 48
7.4 Risicovolle inrichtingen binnen het plangebied ..... 48
7.5 Inventarisatie risicovolle inrichtingen in de omgeving ..... 48

**8 Conclusies ..... 51**

**Referenties ..... 53**

**Bijlage A Berekeningsnummers van de EV-berekeningen ..... 54**

**Bijlage B Beperkingen binnen PR-contouren ..... 55**

**Bijlage C Invoergegevens ..... 56**

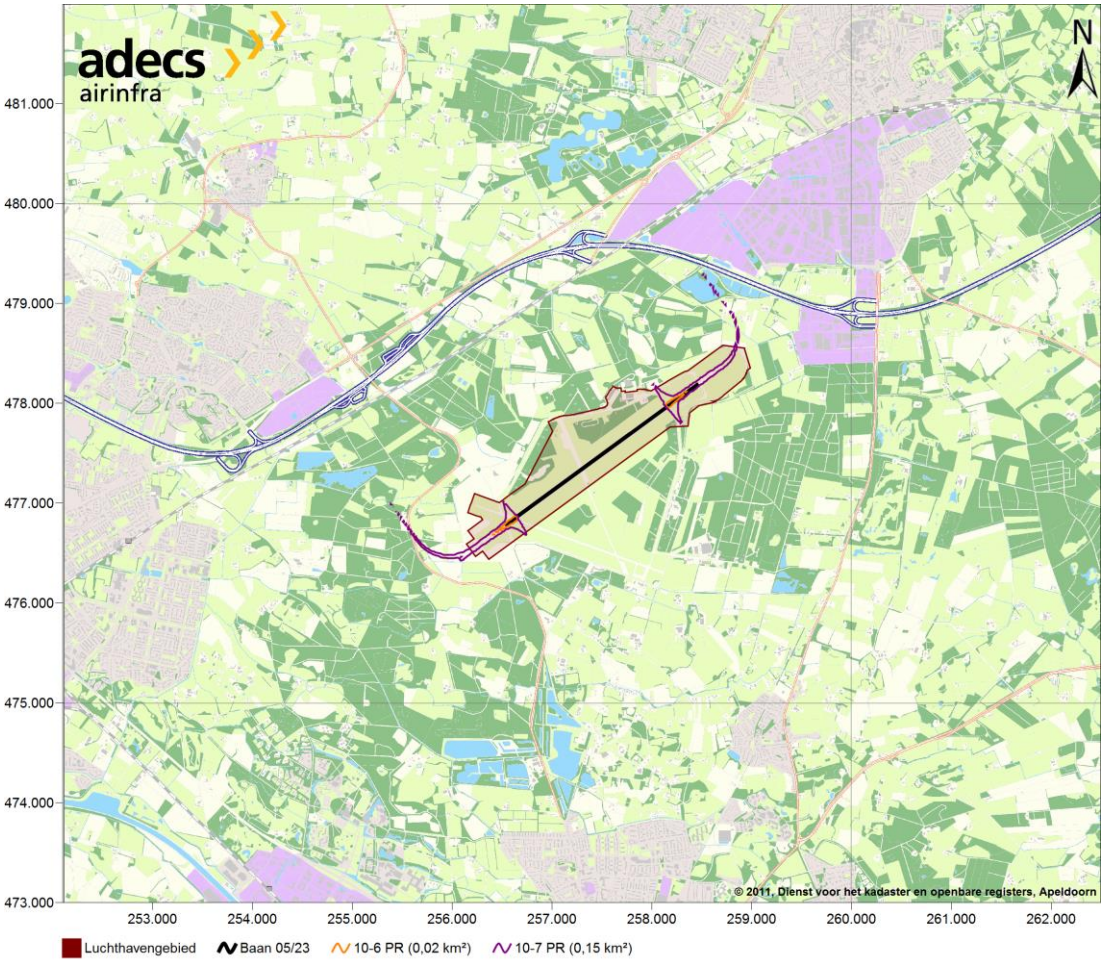
**Bijlage D Routes ..... 60**

## Samenvatting

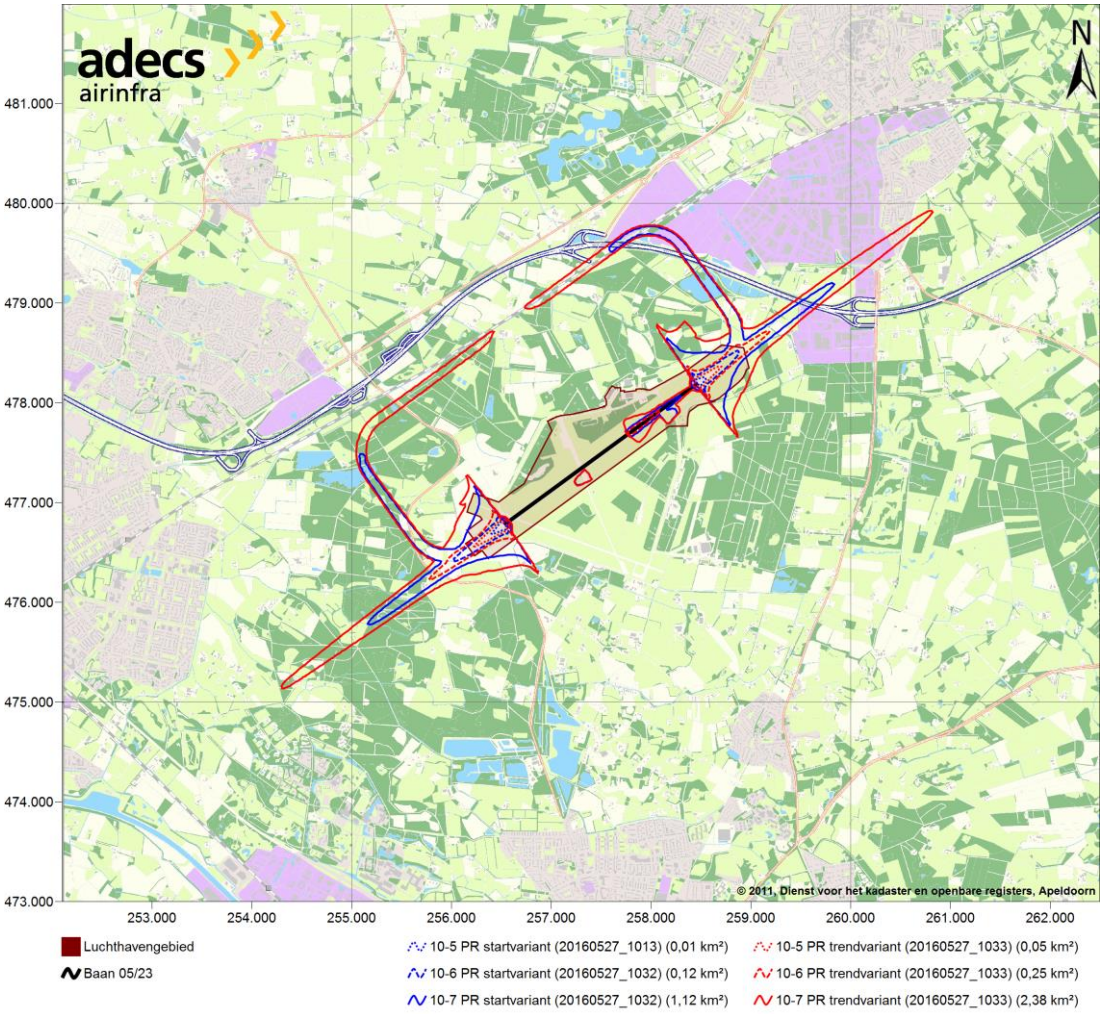
Het doel van dit onderzoek is de externe veiligheid (EV) als gevolg van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente inzichtelijk te maken, zodat dit in de overweging meegenomen kan worden bij het nemen van het luchthavenbesluit van de luchthaven en bij de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente en de omgeving. Hiervoor zijn de EV-effecten van de luchtvaart in de daarvoor geldende risicomaat berekend en is een inventarisatie van overige risicobronnen gemaakt.

*Plaatsgebondenrisicocontouren (PR-contouren)*

In de navolgende figuren zijn de PR-contouren ten gevolge van het vliegverkeer getoond voor de referentiesituatie (figuur 1) en twee varianten van de voorgenomen activiteit in 2026 (figuur 2). De startvariant omvat ongeveer de helft van de vliegtuig- en helikopterbewegingen van de trendvariant, wat ook resulteert in een groter plaatsgebonden risico (PR) bij de trendvariant.




Figuur 1 PR-contouren van de referentiesituatie.




Figuur 2 PR-contouren voor de start- en trendvariant van de voorgenomen activiteit in 2026.

Indien het luchtvaartscenario voor 2026 van de voorgenomen activiteit wordt genomen als invoerscenario van het te nemen luchthavenbesluit zijn de PR-contouren beperkingengebieden. De beperkingen gelden enkel buiten het luchthavengebied, welke ook vastgelegd worden in het luchthavenbesluit. Samengevat dienen woningen binnen de $10^{-5}$ PR-contour aan hun bestemming te worden onttrokken en binnen de $10^{-6}$ PR-contour mag, behalve uitzonderingsgevallen, geen nieuwbouw plaatsvinden.

*Aantallen kwetsbare gebouwen en bestaande woningen binnen PR-contouren*

Bestaande kwetsbare gebouwen en woningen binnen de PR-contouren van het vliegverkeer zijn gegeven in tabel 1. Binnen de $10^{-5}$ en $10^{-6}$ PR-contouren bevinden zich geen woningen en binnen de $10^{-7}$ PR-contour bevinden zich 4 woningen (startvariant) en 84 woningen (trendvariant).

Tabel 1 Tellingen totaal binnen de contouren zonder en met meteotoeslag (ZM/MM).

| | | PR $10^{-5}$ MM | PR $10^{-6}$ ZM | PR $10^{-7}$ ZM |
|---|---|---|---|---|
| Referentie | Oppervlakte [km$^2$] | 0 | 0,02 | 0,05 |
| | Aantal woningen | 0 | 0 | 0 |
| | Kwetsbare bestemmingen/objecten | 0 | 0 | 0 |
| Startvariant 2026 | Oppervlakte [km$^2$] | 0,01 | 0,12 | 1,12 |
| | Aantal woningen | 0 | 0 | 4 |
| | Kwetsbare bestemmingen/objecten | 0 | 0 | 0 |
| Trendvariant 2026 | Oppervlakte [km$^2$] | 0,05 | 0,25 | 2,38 |
| | Aantal woningen | 0 | 0 | 84 |
| | Kwetsbare bestemmingen/objecten | 0 | 0 | 0 |

*Groepsrisico*

Het groepsrisico als gevolg van het vliegverkeer wordt weergegeven door een zogeheten FN-curve. Deze curve beschrijft de kans (F), dat over een jaar genomen, een groep van meer dan een gegeven aantal personen (N slachtoffers) komt te overlijden als direct gevolg van één enkel vliegtuigongeval.

Wettelijk gezien zijn er geen richtlijnen ten aanzien van het groepsrisico door vliegverkeer. Hoe lager de curve ligt, hoe lager het groepsrisico. Wanneer de curve aan de rechterkant van de grafiek hoger wordt, is met name het risico op ongevallen met grotere groepen verhoogd.

De FN-tabel (tabel 2) toont de groepsgrootte (N) en vervolgens de overschrijdingskans (F) in wetenschappelijke notatie en vervolgens de inverse hiervan, uitgedrukt in 'eens per zoveel jaar'.

Tabel 2 FN-tabel.

| Groeps-grootte N | Kans F | Inverse F (afgerond) | Kans F | Inverse F (afgerond) |
|---|---|---|---|---|
| | Startvariant | | Trendvariant | |
| 10 | 7,16 x $10^{-7}$ | 1 op 1.400.000 jaar | 2,54 x $10^{-6}$ | 1 op 395.000 jaar |
| 15 | 4,29 x $10^{-7}$ | 1 op 2.300.000 jaar | 1,58 x $10^{-6}$ | 1 op 632.000 jaar |
| 20 | 2,88 x $10^{-7}$ | 1 op 3.500.000 jaar | 1,08 x $10^{-6}$ | 1 op 929.000 jaar |
| 30 | 1,37 x $10^{-7}$ | 1 op 7.300.000 jaar | 5,32 x $10^{-7}$ | 1 op 1.900.000 jaar |
| 40 | 6,81 x $10^{-8}$ | 1 op 14.700.000 jaar | 2,72 x $10^{-7}$ | 1 op 3.700.000 jaar |
| 60 | 1,71 x $10^{-8}$ | 1 op 58.300.000 jaar | 6,89 x $10^{-8}$ | 1 op 14.500.000 jaar |
| 100 | 4,98 x $10^{-9}$ | 1 op 201.000.000 jaar | 2,02 x $10^{-8}$ | 1 op 49.600.000 jaar |
| 150 | 2,48 x $10^{-9}$ | 1 op 402.500.000 jaar | 9,92 x $10^{-9}$ | 1 op 100.900.000 jaar |
| 200 | 1,59 x $10^{-9}$ | 1 op 628.500.000 jaar | 6,32 x $10^{-9}$ | 1 op 159.000.000 jaar |
| 300 | 6,31 x $10^{-10}$ | 1 op 1.600.000.000 jaar | 2,52 x $10^{-9}$ | 1 op 396.000.000 jaar |
| 500 | 2,71 x $10^{-10}$ | 1 op 3.700.000.000 jaar | 1,08 x $10^{-9}$ | 1 op 923.000.000 jaar |
| 600 | 1,13 x $10^{-10}$ | 1 op 8.900.000.000 jaar | 4,53 x $10^{-10}$ | 1 op 2.200.000.000 jaar |

*Overige bronnen*

De ontwikkeling van de luchthaven heeft geen effect op andere risicobronnen (spoor, weg, industrie). De risico's voor de omgeving vanwege deze risicobronnen worden dus niet vergroot. Bestaande risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.

Binnen de $10^{-8}$ PR-contour van de trendvariant liggen vier risicovolle inrichtingen terwijl de $10^{-8}$ PR-contour van de startvariant geen risicovolle inrichtingen bevat. Ze vormen echter geen belemmering voor de voorgenomen activiteit en er is geen verhoogd risico rondom deze bedrijven in vergelijking tot de referentiesituatie.

*Conclusies*

Door de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente wordt de externe veiligheid rond de luchthaven beïnvloed. In de referentiesituatie valt de PR-contour van $10^{-6}$ binnen het luchthavengebied, maar door de ontwikkeling tot een burgerluchthaven volgens de start- of trendvariant is de PR-contour zodanig dat deze gedeeltelijk ook buiten het luchthavengebied ligt. Hierdoor ontstaan er ruimtelijke beperkingen. Deze beperkingen zijn slechts klein en liggen in het verlengde van de baan.

Ten opzichte van de referentiesituatie is er een toename van het groepsrisico.

Er is geen toename van risico's vanwege andere risicobronnen (spoor, weg, industrie). Bestaande risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.

# 1 Inleiding

Door het beëindigen van de functie van militaire luchtmachtbasis Twenthe in januari 2008 is een gebied in het hart van het stedelijke gebied van Twente ter beschikking gekomen voor nieuwe functies. Tot halverwege 2014 was het doel om van de voormalige luchtmachtbasis een commerciële burgerluchthaven te maken, maar deze ontwikkeling is stopgezet omdat deze niet haalbaar bleek binnen de gestelde politieke kaders en afspraken.
Een commissie onder leiding van Bernard Wientjes heeft in de tweede helft van 2014 geadviseerd om het plangebied te ontwikkelen tot Technology Base Twente (TecBT), een internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor de 'Advanced Materials and Manufacturing'-sector (AMM). Op deze manier zou een duurzamer en economisch sterker Twente gerealiseerd kunnen worden. Daarbij adviseert de commissie om de bestaande start- en landingsbaan te behouden als unieke asset voor de TecBT, waarbij ruimte is voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en General Aviation en Business Aviation.

Om de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente te kunnen realiseren, zijn diverse besluiten noodzakelijk. De ontwikkelingen worden vastgelegd in visies, ruimtelijke plannen en besluiten. De structuurvisies van de provincie Overijssel en de gemeenten Enschede en Dinkelland moeten worden aangepast op basis van de gewenste ontwikkelingen voor de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente.
Tevens zal er op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit moeten worden aangevraagd om de vliegfunctie te kunnen behouden. Dit luchthavenbesluit zal moeten worden overgenomen in de bestemmingsplannen en de omgevingsplannen.
Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente zal een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden uitgevoerd. Voorliggend rapport is het deelonderzoek externe veiligheid voor deze m.e.r.

Met behulp van dit onderzoek van EV-risico's rondom het luchthavengebied wordt inzichtelijk gemaakt welke milieueffecten de ontwikkeling van TecBT met zich mee zouden kunnen brengen, zodat dit in overweging kan worden genomen bij het nemen van het luchthavenbesluit en de andere (ruimtelijke) besluiten die nodig zijn. Hierbij wordt gekeken naar de risicomaten die voor de luchtvaart gelden en wordt een inventarisatie van de overige risicobronnen gemaakt.

*Leeswijzer*
In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader en beleid omschreven op het gebied van externe veiligheid. De beschouwde varianten zijn in hoofdstuk 3 genoemd. De gebruikte rekenmethoden zijn omschreven in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 zijn de invoergegevens gegeven. De resultaten van de berekeningen zijn gegeven in hoofdstuk 6. Ten slotte eindigt dit rapport met de conclusies in hoofdstuk 7.

# 2 Kader

Externe veiligheid (EV) omschrijft de risico's voor de omgeving die voortvloeien uit risicobronnen. Het gaat in dit MER om situaties rondom luchthaven Twente waarbij gevaarlijke stoffen en/of vliegtuigen betrokken zijn. Het doel van het EV-beleid is om (beperkt) kwetsbare objecten en woningen ruimtelijk gescheiden te houden van risicobronnen.
Voor de omgeving van een luchthaven betekent dit dat specifiek de kans wordt bepaald dat een vliegtuigongeval plaatsvindt en wordt er in kaart gebracht wat daar dan de gevolgen van zouden kunnen zijn. Bij de overige risicobronnen op de grond en in de buurt van een luchthaven wordt gekeken naar de gevolgen van ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

In dit hoofdstuk wordt een aantal begrippen op het gebied van externe veiligheid toegelicht. Vervolgens wordt het wettelijk kader ten aanzien van vliegverkeer, transport en opslag van gevaarlijke stoffen en inrichtingen beschreven.

## 2.1 Begrippen

Externe veiligheid kan in verschillende grootheden worden uitgedrukt. De EV-berekeningen voor de luchtvaart in dit MER worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het totaal risicogewicht.

*Plaatsgebonden risico (PR)*
Het plaatsgebonden risico drukt de kans per jaar uit dat een bepaald persoon die zich permanent en onbeschermd op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden als een direct gevolg van een vliegtuig- of helikopterongeval. Het plaatsgebonden risico wordt door middel van PR-contouren op een topografische kaart weergegeven waarbij een contourlijn de locaties met een gelijke PR-waarde met elkaar verbindt.
Een plaatsgebonden risico van $10^{-5}$ (of 1E-5) bijvoorbeeld komt overeen met een overlijdenskans van één keer in de honderdduizend jaar en een plaatsgebonden risico van $10^{-6}$ (of 1E-6) met een kans van één keer in de miljoen jaar.

*Groepsrisico (GR)*
Het groepsrisico definieert de kans dat een groep mensen van een gegeven aantal personen in één keer dodelijk wordt getroffen door de gevolgen van een vliegtuig- of helikopterongeval. Het wordt weergegeven in een FN-curve, waarbij de kans F van optreden is uitgezet tegen de groepsgrootte N van de slachtoffers. Deze risicomaat binnen een bepaald gebied is afhankelijk van het plaatsgebonden risico en zowel het aantal aanwezige personen als de verdeling van hen over het gebied.
Een toename van het aantal personen in de omgeving van een risicovolle bron of het plaatsen van een risicovolle bron in de buurt van groepen personen kan ervoor zorgen dat het groepsrisico toeneemt.

*Totaal risicogewicht (TRG)*
Het totaal risicogewicht is een risicomaat uitgedrukt in tonnen per jaar, die het totale risico aangeeft waaraan de personen die wonen in de omgeving van een luchthaven worden blootgesteld aan het

luchthavenluchtverkeer. Het TRG is afhankelijk van het totale aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per jaar van een luchthaven, de ongevalkans per beweging, en het maximaal startgewicht (MTOW) van de betreffende vliegtuigen en helikopters. De ligging van de luchthaven, de ligging van de vliegroutes, het baangebruik en de routeverdeling zijn niet van invloed op het TRG.

## 2.2 Wettelijk kader vliegverkeer

Het kader van het luchthavenbesluit voor Twente is de Wet luchtvaart en specifiek de wijzigingswet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML). Regels omtrent het luchthavenbesluit voor Twente zijn opgenomen in het Besluit burgerluchthavens (Bbl) en de Regeling burgerluchthavens (Rbl). Het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat het luchthavenbesluit beperkingengebieden dient vast te leggen mede gebaseerd op de PR-contouren, waarbij de beperkingen zijn gedefinieerd in tabel 3.
De Rbl bevat het "*Voorschrift voor de berekening en bepaling van de $10^{-5}$ en $10^{-6}$ PR-contouren en het totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens*", of kortweg het rekenvoorschrift (ref.1).

Volgens het Bbl moeten alleen de $10^{-5}$ en de $10^{-6}$ PR-contour in het luchthavenbesluit worden vastgelegd en heeft de $10^{-7}$ PR-contour geen wettelijke status. Toch wordt op advies van de Commissie voor de m.e.r. ook de $10^{-7}$ PR-contour bepaald in dit deelonderzoek en wordt het aantal woningen binnen deze contour geteld omdat dit bijdraagt aan een goed beeld van de totale kans op een vliegtuigongeval waarbij op de grond slachtoffers vallen.

Tabel 3 Beperkingen ingevolge van PR-contouren.

| PR-contour | Beperking | Wetsartikel |
|---|---|---|
| $10^{-5}$ | › Woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen worden aan hun bestemming onttrokken;<br>› Nieuwbouw van een gebouw is niet toegestaan.<br>Uitzonderingen:<br>› Vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen is toegestaan;<br>› Een verklaring van geen bezwaar kan slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw. | Bbl art. 10 |
| $10^{-6}$ | › Nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, is niet toegestaan.<br>Uitzondering:<br>› Een verklaring van geen bezwaar. Deze wordt ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw slechts afgegeven:<br>› bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing,<br>› bij verandering van de bestemming van een gebouw, of<br>› bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied. | Bbl art. 11 |

Op grond van het Bbl bestaat de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om een totaal risicogewicht als grenswaarde in het luchthavenbesluit op te nemen.

Net zoals voor het totaal risicogewicht zijn er voor het groepsrisico geen wettelijke normen of voorschriften vastgelegd. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de berekeningsmethode beschreven in het "*Voorschrift en procedure voor de berekening van externe veiligheid rond luchthavens*" (ref. 2).

### 2.3 Wettelijk kader transport en opslag gevaarlijke stoffen

De wettelijke basis voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS). Gemeenten mogen binnen hun grenzen de wegen aangeven waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, maar op enkele uitzonderingen na voldoen de meeste provinciale wegen en alle rijkswegen aan de gestelde eisen. Op basis van deze wet gelden voor het nationale vervoer de internationale regels van het 'Accord Européen relatif au Transport International de Marchandises Dangereuses par Route' (ADR), met daarnaast enkele specifieke nationale regels zoals de routering.
Het ADR is het verdrag voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en is afkomstig van de Verenigde Naties. Volgens het ADR moeten stoffen en producten worden ingedeeld op basis van hun gevaareigenschappen. De ADR-indeling of -classificatie is vervolgens de basis voor de vervoersvoorwaarden. In deel 3.2 van het ADR is de lijst opgenomen van veel vervoerde stoffen, hun classificatie en de bijbehorende vervoersvoorwaarden.

De Rijksoverheid, de gemeenten, de provincies en het bedrijfsleven hebben afspraken gemaakt over de routes (autowegen, vaarwegen, spoorwegen) waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd om zo de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen te beperken. Dit zogenaamde Basisnet is vastgelegd in het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) en is tegelijk ingevoerd met de inwerkingtreding van de Wet basisnet op 1 april 2015. Het Btev vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS).

Het Btev gaat uit van een veiligheidszone welke een gegarandeerde maximale $10^6$ PR-contour is op basis van toekomstig (toenemend) vervoer. Het gaat dus om een worstcasescenario, waaraan voldaan moet worden. Binnen deze zone gelden bouwbeperkingen voor nieuwe bestemmingen.

Verder is er een plasbrandaandachtsgebied. Dit is een zone van 30 meter gemeten vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook (exclusief vluchtstrook). Voor bouwplannen binnen deze zone is een verantwoording noodzakelijk welke aangeeft waarom er binnen het plasbrandaandachtsgebied zou moeten worden gebouwd, hoe de zelfredzaamheid kan worden vergroot en hoe de effecten van een plasbrand[1] beperkt zouden kunnen worden.

Het Btev hanteert een groepsrisicoaandachtsgebied met een vaste grens van 200 meter waarbinnen een verantwoording moet worden opgesteld tenzij kan worden aangetoond dat het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde[2]. Buiten 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk.

[1] Een plasbrand is de verbranding van een plas van brandbare vloeistof, bijvoorbeeld een door lekkage ontstane plas uit een tankwagen.
[2] De oriëntatiewaarde is een richtwaarde waaraan het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk moet houden. Bij een goede onderbouwing mag men hiervan wel afwijken.

## 2.4 Wettelijk kader overige risicobronnen

De externe veiligheid van overige risicobronnen is geregeld in verschillende wetten en volgens diverse richtlijnen. De voorschriften met betrekking tot de opslag van stoffen zijn geregeld in het Activiteitenbesluit en de bijhorende ministeriële regeling over diverse activiteiten. Verreweg de meeste bedrijven (80%-90%) vallen hieronder. Het Activiteitenbesluit bevat voorschriften ter bescherming van het milieu en er zijn veiligheidsafstanden in opgenomen die moeten gelden tussen (beperkt) kwetsbare objecten en woningen en risicobronnen.
De opslag van stoffen is een belangrijke factor in de bepaling of het Activiteitenbesluit van toepassing is op een inrichting. De artikelen voor de opslag van gevaarlijke stoffen zijn aan enkele PGS-richtlijnen ontleend. Het Activiteitenbesluit volgt de ADR-definitie van gevaarlijke stoffen.

Mogelijk relevant voor luchthaven Twente is de regelgeving rondom de opslag van brandstof in bovengrondse opslagtanks voor kerosine en voor het gebruik van ondergrondse opslagtanks op de luchthaven. Voor ondergrondse opslag geldt een maximum hoeveelheid van 150 $m^3$. Boven deze waarde valt het niet meer onder het Activiteitenbesluit.

Voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het belangrijkste toetsingskader. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen, lpg-tankstations, opslagplaatsen, ammoniakinstallaties en spoorwegemplacementen. Het besluit bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Het verplicht zowel gemeenten als provincies rekening te houden met veiligheidsnormen bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen.
In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn op grond van het Bevi veiligheidsafstanden opgenomen en regelgeving voor het berekenen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor een aantal bedrijfscategorieën (lpg-tankstations, ammoniakinstallaties, opslagplaatsen).

*Buisleidingen*

Er zijn verschillende ontwikkelingen in het beleid en de regelgeving voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Zo is er een Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dat zoveel mogelijk aansluit bij het Bevi, en bestaat er de Structuurvisie Buisleidingen waarmee het Rijk voor de komende jaren ruimte wil reserveren voor toekomstige ondergrondse buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen zoals aardgas, olieproducten en chemicaliën. Er wordt een hoofdstructuur van verbindingen in aangegeven waarlangs ruimte moet worden vrijgehouden om zo een ongehinderde doorgang van het buisleidingstransport door Nederland mogelijk te maken.

# 3 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief

Het doel van dit MER is om de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen activiteit van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente inzichtelijk te maken, zodat dit meegenomen kan worden in de overwegingen bij het nemen van het luchthavenbesluit en de diverse visies, plannen en ruimtelijke besluiten die aan dit MER gekoppeld zijn.

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente is weergegeven in figuur 3 en bestaat uit twee deelgebieden:

- Het plangebied Noord welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - Het luchthavengebied[3];
  - Het bedrijvencluster van de AMM/HTSM-sector;
  - De ontsluitingsweg op de N737;
  - Twente Safety Campus.
- Het plangebied Midden welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - De natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan die zijn ingericht als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS).
  - De werkparken De Strip en Oostkamp (ontwikkeling tot evenementenlocatie) en Deventerpoort (herstructurering van het bestaande bedrijvencluster met als gevolg ruimte voor nieuwe bedrijven).

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beoordelen is deze afgezet tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden. Dit houdt in dat de voorgenomen activiteit wordt vergeleken met de toekomstige ontwikkeling van het milieu in 2026 zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.

Onderstaande paragrafen beschrijven beknopt de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het voorkeursalternatief voor zover deze relevant zijn voor het onderzoek externe veiligheid. Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het hoofdrapport van de m.e.r. (ref. 3).

## 3.1 Referentiesituatie

Zoals eerder is beschreven bestaat de referentiesituatie uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

### 3.1.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied Noord uit het terrein van de voormalige luchtmachtbasis waarbinnen het luchthavengebied is gelegen, Twente Safety Campus (TSC) en het C2C/EOL-bedrijf AeroNextLife (AXL). Wat betreft Twente Safety Campus is er in de huidige situatie sprake van een groter oppervlak dat minder intensief in gebruik is in vergelijking tot de toekomstige situatie van Twente Safety Campus binnen de voorgenomen activiteit.
Het plangebied Midden bestaat uit de inmiddels ontwikkelde natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast bevinden zich in dit deel van het plangebied de werkparken

[3] De definitieve begrenzing van het luchthavengebied wordt in het luchthavenbesluit vastgelegd.

Van Eck (economische kansenzone De Strip, Oostkamp en het deels verharde terrein ten noorden van de oude terminal binnen Deventerpoort) en Deventerpoort, een gebied van circa 59 ha groot.

Wat betreft het vliegverkeer wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten in de huidige situatie dezelfde omvang hebben als in het jaar 2011, waarin Enschede Airport Twente officieel werd gesloten voor vliegverkeer met uitzondering van lokale gebruikers bestaande uit een motorvliegclub, een zweefvliegclub en een modelvliegclub. In dat jaar hebben ongeveer 2.500 vliegtuigbewegingen plaatsgevonden uit het segment klein verkeer.
Voor de verdeling over het etmaal is aangenomen dat 90% van de vluchten in de dagperiode plaatsvond en 10% in de avondperiode. De verdeling tussen starts en landingen en circuits is gelijk gehouden aan de verdeling als in het planMER 2009 (ref. 4). De verkeersgegevens voor de huidige situatie zijn samengevat in tabel 4.

Tabel 4 Verkeersgegevens luchtvaart van het jaar 2011.

| | |
|---|---|
| Aantal bewegingen | 2.500 |
| Geluidscategorie | 003 |
| Verkeersverdeling | 45% starts en landingen, 55% circuitbewegingen |
| Etmaalverdeling van bewegingen | 90% overdag, 10% in de avond |

### 3.1.2 Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkelingen die worden meegenomen in het MER zijn de volgende:

- Infrastructurele maatregelen zoals de realisatie van een nieuwe aansluiting van de ontsluitingsweg op de N737 met behulp van een rotonde.
- De ontwikkeling van Twente Safety Campus welke bestaat uit een verplaatsing en een verdichting van de activiteiten van de huidige locaties ten noorden van de start- en landingsbaan naar een driehoekig gebied aan de noordwestzijde van de start- en landingsbaan.
- AeroNextLife (AXL, end of life-bedrijf in plangebied Noord): Crade to Cradle of End of Life (C2C/EOL)-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen.
- Woningbouw op de locaties Fokkerweg, Overmaat, Prins Bernhardpark en ’t Vaneker.
- De ontwikkelde natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.
- Hangar 11[4] binnen werkpark Oostkamp in het plangebied Midden (de activiteiten die zijn vastgelegd in een projectafwijkingsbesluit (PAB)/omgevingsvergunning).

Wat betreft de luchtvaart zijn er geen autonome ontwikkelingen. Er wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten dezelfde omvang hebben als in 2011 en geen groei doormaken.

[4] De autonome situatie van Hangar 11 wordt beschreven in dit MER, maar wordt niet als autonoom doorgerekend, omdat deze wordt meegenomen in de beoordeling van het totale project.

### 3.2 Voorgenomen activiteit

De volgende ontwikkelingen en functies spelen een rol binnen het plangebied van de voorgenomen activiteit:

*Plangebied Noord*

- Start- en landingsbaan 05/23, taxibanen en platform met proefdraaiplaatsen plus facilitaire luchthavendiensten.
- Luchthavengebonden bedrijvigheid:
  - Onderhoudsbedrijven (MRO, milieucategorie 5);
  - C2C/EOL-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen.
  - Zakelijk vliegverkeer (BA);
  - Klein verkeer (GA) voor bijvoorbeeld rondvluchten, recreatieve vluchten, zweefsleepvluchten en lesvluchten;
  - Helikopterverkeer in het kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken (maatschappelijk verkeer).
- Bedrijvigheid in de AMM/HTSM-sector: deze bestaat uit bedrijven die producten voor de luchtvaart vervaardigen met nieuwe productiemethoden en nieuwe materialen.
- Doorontwikkeling van Twente Safety Campus, welke bestaat uit de bedrijven Troned, Riskfactory, Safety Fieldlab en een Drone-center voor training met en het testen van drones.

*Plangebied Midden*

- Werkparken De Strip, Oostkamp en Deventerpoort;
- De ontwikkeling van de natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.

Door twee varianten van de invulling van het luchthavengebied te combineren met twee varianten van de inrichting van het bedrijvencluster AMM/HTSM zijn twee scenario's ontstaan waarvan de milieueffecten onderzocht zijn:

- De minimale invulling – de campusinrichting van de AMM/HTSM-sector met de minste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de startvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen laag is. Er zijn geen bewegingen als gevolg van de MRO-bedrijvigheid[5] en het proefdraaien van vliegtuigen speelt daardoor hier geen rol. De gevestigde bedrijven behoren tot milieucategorie 4 of vergelijkbaar.
- De maximale invulling – de hoogwaardig verdichte inrichting van de AMM/HTSM-sector met de meeste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de trendvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen hoog is.

[5] Voor de business aviation (BA) en general aviation (GA) worden wel MRO-activiteiten meegenomen.

In beperkte mate zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden.

- Omdat MRO deel uitmaakt van de luchthavengebonden bedrijvigheid is de mogelijkheid tot proefdraaien noodzakelijk. Deze activiteit kan plaatsvinden in het gehele gebied dat is aangewezen voor de luchthavengebonden bedrijvigheid. Derhalve is dit hele gebied aangewezen als milieucategorie 5.3. Aangezien gedurende de avond en nacht niet is toegestaan om proef te draaien is voor deze perioden aangenomen dat de bedrijvigheid op het deelterrein voldoet aan milieucategorie 4.1.

Het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant zijn weergegeven in tabel 5.

Tabel 5 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant.

| **Segment** | **Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | |
|---|---|---|
| | **Startvariant** | **Trendvariant** |
| MRO | Geen | 200 |
| C2C/EOL | 60 | 240 |
| Business Aviation | 600 | 1.800 |
| General Aviation | 10.000 | 18.000 |
| Helikopters | 40 | 100 |
| **Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | **10.700** | **20.340** |

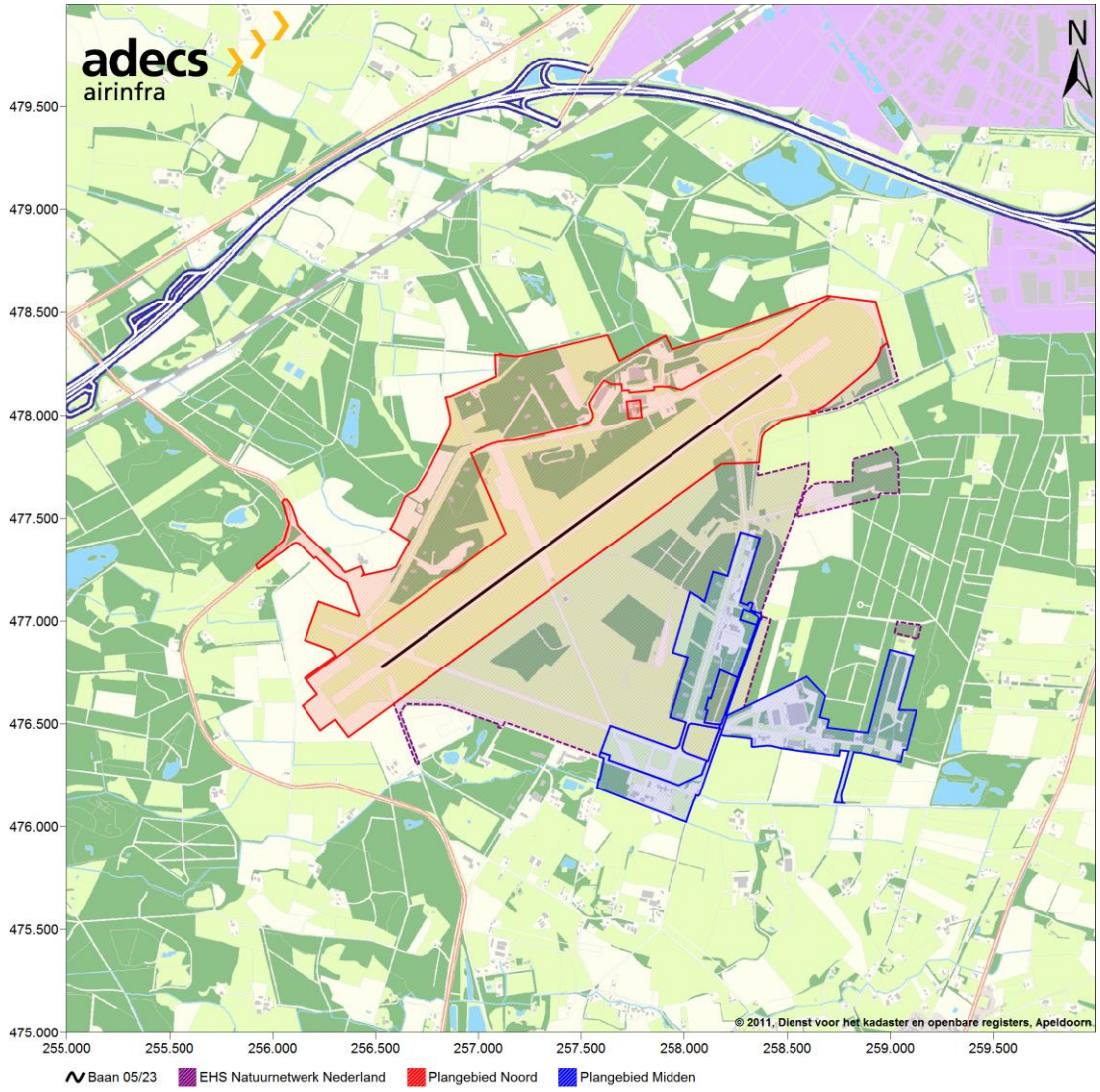
Naast bovengenoemde bewegingen is er per jaar ook ruimte voor 10.000 zweefvliegbewegingen vanaf de zweefvliegstrip. Deze worden conform het rekenvoorschrift dat is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens (paragraaf 2.2) niet meegenomen in de EV-berekeningen. De vliegtuigbewegingen ten gevolge van zweefvliegactiviteiten zoals zweefsleepvluchten zijn wel meegenomen in de berekeningen en vallen onder het segment General Aviation.

### 3.3 Voorkeursalternatief

Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten van zowel de minimale invulling als de maximale invulling is een voorkeursalternatief bepaald mede met het oog op behoud van kwaliteit van het plangebied en een realistische verwachting van de economische ontwikkeling binnen het plangebied en de omgeving.

Het voorkeursalternatief combineert de campusplusinrichting, welke is gebaseerd op de campusinrichting voor de industrie, met de trendvariant van de luchtvaart.

Bij de campusplusinrichting zijn de bedrijven binnen een kleiner gebied gelegen vergeleken met de campusinrichting. De milieucategorie van de AMM/HTSM bedrijvigheid is 4.2 of vergelijkbaar. Voor een beperkt aantal bedrijven zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden. Proefdraaien wordt op een specifieke locatie toegestaan en nader gespecificeerd, teneinde de geluidsbelasting naar de omgeving te minimaliseren. De luchthavengebonden bedrijven (MRO) voldoen voor alle dagperioden aan milieucategorie 4.1 of vergelijkbaar.




Figuur 3 Locaties van het plangebied Noord en het plangebied Midden.

# 4 Rekenmethoden en uitgangspunten

Voor de luchtvaart zijn risicoberekeningen uitgevoerd. De rekenmethodiek die hiervoor gebruikt is, wordt in onderstaand hoofdstuk toegelicht. Voor de overige risicobronnen zijn geen risicoberekeningen uitgevoerd, maar zij worden wel kwalitatief beschouwd.

## 4.1 Rekenmodel vliegverkeer

Voor het berekenen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is gebruik gemaakt door het door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu goedgekeurde rekenprogramma GEVERS. Dit rekenprogramma implementeert het rekenmodel zoals beschreven in het rekenvoorschrift in de Regeling burgerluchthavens. Op het moment dat de EV-berekeningen zijn gedaan was de officiële versie van GEVERS versie 2.1.

De volledige beschrijving van het model kan in de Regeling burgerluchthavens gevonden worden, die bijvoorbeeld via www.wetten.nl is te downloaden. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de belangrijkste kenmerken van het risicomodel.

Het plaatsgebonden risico van een vlucht wordt enerzijds bepaald door de kans dat een ongeval plaatsvindt, gedefinieerd door de ongevalkans. Anderzijds wordt het plaatsgebonden risico bepaald door de kans dat een aanwezig persoon overlijdt ten gevolge van een dergelijk ongeval, afhankelijk van de grootte van het ongevalgevolggebied en de zogeheten letaliteit. Het totale plaatsgebonden risico is sterk afhankelijk van het aantal starts en landingen, de locatie van de vliegtuigen en helikopters en het type vliegtuig of helikopter.

### 4.1.1 Ongevalkansen

De ongevalkansen die gebruikt worden in het rekenmodel zijn gebaseerd op een statistische analyse van historische data van ongevallen bij starts en landingen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen licht (MTOW < 5.700 kg) en zwaar verkeer, waarbij de laatste weer onderverdeeld wordt in vrachtverkeer, business jets en passagiersverkeer. Voor vracht- en passagiersverkeer is de ongevalkans ten slotte nog afhankelijk van de generatie: generatie 1 voor de oudste typen en generatie 3 voor de meest recente typen vliegtuigen. Tabel 6 vat het bovenstaande nog eens samen. Een samenvatting van de ongevalkansen is weergegeven in tabel 7. Wat hieruit onder andere blijkt, is dat landingen over het algemeen hogere ongevalkansen hebben dan starts, vliegtuigcategorieën van generatie 3 veel lagere ongevalkansen dan oudere generaties hebben en dat business jets relatief hoge ongevalkansen hebben.

Tabel 6 Categorisering van vliegtuigen voor regionale luchthavens.

| Omschrijving categorie | Aanduiding in GEVERS |
|---|---|
| Vliegtuig: licht verkeer, MTOW < 1.500 kg | Light1500 |
| Vliegtuig: licht verkeer, 1.500 kg ≤ MTOW < 5.700 kg | Light5700 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg (zakelijk of privé-vervoer) | BJ |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 1 (vrachtvervoer) | CA Gen 1 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 2 (vrachtvervoer) | CA Gen 2 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 3 (vrachtvervoer) | CA Gen 3 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 1 (passagiersvervoer) | PA Gen 1 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 2 (passagiersvervoer) | PA Gen 2 |
| Vliegtuig: zwaar verkeer, MTOW ≥ 5.700 kg, generatie 3 (passagiersvervoer) | PA Gen 3 |
| Helikopter: single engine piston | SEP |
| Helikopter: single engine turbine (met/zonder trainingsdoel) | SET (training/non-training) |
| Helikopter: multi engine turbine | MET |

Tabel 7 Ongevalkansen.

| Categorie | Operatietype | Generatie | Ongevalkans per ongevaltype (x$10^{-6}$) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Start | | Landing | |
| Licht | - | - | 1,579 | | 5,528 | |
| | | | Overrun | Overshoot | Overrun | Undershoot |
| Zwaar | Vracht | 1 | 2,89 | 3,85 | 4,81 | 4,81 |
| | | 2 | 0,87 | 1,16 | 1,45 | 1,45 |
| | | 3 | 0,25 | 0,33 | 0,41 | 0,41 |
| | Business jets | - | 1,83 | 0,029 | 4,58 | 4,58 |
| | Passagiers | 1 | 1,05 | 0,029 | 3,66 | 5,24 |
| | | 2 | 0,066 | 0,029 | 0,90 | 1,95 |
| | | 3 | 0,066 | 0,029 | 0,73 | 0,17 |
| SEP | Helikopter | Training | 4,746 | | 4,524 | |
| | | Overig | 1,482 | | 1,164 | |
| SET | | | 1,482 | | 1,164 | |
| MET | | | 1,051 | | 1,608 | |

### 4.1.2 Ongevalgevolggebied en letaliteit

Het gevolg van een ongeval wordt gekenmerkt door het zogeheten ongevalgevolggebied en de letaliteit. Het ongevalgevolggebied is het gebied waarin personen op de grond schade kunnen ondervinden ten gevolge van een ongeval, ook wel schadegebied genoemd. Het oppervlak van dit gebied is afhankelijk van het MTOW. De letaliteit geeft de mate van dodelijkheid aan en is

gedefinieerd als de fractie van aanwezige mensen binnen het ongevalgevolggebied dat overlijdt. De waarden zijn in tabel 8 samengevat.

Tabel 8 Grootte van het ongevalgevolggebied en de letaliteit.

| Omschrijving categorie | Oppervlakte ongevalgevolggebied | Letaliteit |
|---|---|---|
| Vliegtuig: MTOW < 1.500 kg | 145 $m^2$ | 0,13 |
| Vliegtuig: 1.500 kg ≤ MTOW < 5.700 kg | 28 $m^2$ + 78 $m^2$ per ton | 0,13 |
| Vliegtuig: MTOW ≥ 5.700 kg | 83 $m^2$ per ton | 0,278 |
| Helikopter | 230 $m^2$ per ln (MTOW/1.000) + 330 $m^2$ | 0,17 |

### 4.1.3 Ongevallocatie

Het plaatsgebonden risico op een bepaalde locatie is afhankelijk van de kans dat een ongeval zich daar voordoet, de locatiekans. Voor vliegtuigen wordt deze beschreven door kansverdelingfuncties per vliegtuigcategorie die zowel afhankelijk zijn van de afstand tot de start- en landingsbaan als van de afstand langs en van de route (het grondpad). Voor de kansverdelingsfuncties voor helikopters wordt alleen de afstand tussen de helikopterlandingsplaats en het ongeval beschouwd.

Samenvattend kan gesteld worden dat het plaatsgebonden risico per vlucht sterk afhankelijk is van het type helikopter of vliegtuig (MTOW, generatie en operatietype, motortype) en het type beweging (start of landing). Bij de toewijzing van luchtvaartuigen aan de vliegtuig- en helikoptercategorieën dient uitgegaan te worden van de lijst met standaardgegevens voor vliegtuigen en helikopters welke onder beheer is van het RIVM. In deze lijst wordt per vliegtuigtype (gedefinieerd door het ICAO-type) aangegeven of het een business jet is en welk MTOW en generatie gehanteerd moet worden. Voor helikopters wordt aangegeven per type welk motortype het heeft. Het totale plaatsgebonden risico is afhankelijk van het totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen.

In GEVERS kunnen de meeste modelparameters bij standaardberekeningen niet gewijzigd worden, opdat een dergelijke berekening voldoet aan het rekenvoorschrift. Voor een aantal moet wel een keuze gemaakt worden. In tabel 9 is weergegeven welke keuzes zijn gemaakt met een korte toelichting. Overige keuzes in GEVERS zijn beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 9 Keuze van modelparameters in GEVERS.

| Parameter | Keuze | Beschrijving |
|---|---|---|
| Openingstijden luchthaven Twente | 06.00-23.00 uur | Conform NRD. |
| Gridgrootte | 25 meter x 25 meter | Conform rekenvoorschrift. |
| Model | Regional airports | Dit resulteert in een landingsspreiding die gelijk is aan het rekenvoorschrift voor Maastricht, Eelde, Lelystad en Rotterdam. |
| Terreintype | Obstacle | Dit resulteert in parameterwaarden voor het ongevalgevolggebied die overeenkomen met het rekenvoorschrift. |
| Aggregatie | None | Conform rekenvoorschrift. |

### 4.1.4 Gebruik van meteotoeslag

De berekeningen op basis waarvan de zones met ruimtelijke beperkingen worden vastgesteld, zijn gebaseerd op toekomstige vliegscenario's en niet op de feitelijke situatie. Omdat er in de praktijk een variatie in baangebruik zal bestaan door afwijkingen van de gemiddelde weersomstandigheden, wordt er een zogenaamde meteotoeslag van in totaal 20% toegepast om zo de verschillen tussen het verwachte baangebruik en het werkelijke baangebruik op te vangen. Dit betekent dat er 20% meer vliegtuig- en helikopterbewegingen worden meegenomen in de berekening. Paragraaf 5.3 geeft een verdere toelichting van de meteotoeslag.

Volgens de Regeling burgerluchthavens dient bij de berekening van de $10^{-5}$ PR-contour een meteotoeslag te worden toegepast en bij de PR-contouren met een plaatsgebonden risico van $10^{-6}$ en lager niet. De gepresenteerde contouren in dit onderzoek zijn overeenkomstig het rekenvoorschrift in de Rbl bepaald. Het groepsrisico en het totaal risicogewicht zijn, zoals voorgeschreven, zonder meteotoeslag berekend.

## 4.2 Modelonzekerheden

De risicomaten (PR, GR en TRG) die worden berekend, zijn geen grootheden die gemeten kunnen worden. Het zijn rekenkundige maten om het risico te duiden. Het verschil tussen het berekende risico en het 'werkelijke risico' is dus moeilijk aan te geven. Een aantal onzekerheden is wel aan te geven.

**Ongevalkansen**

De ongevalkansen zijn gebaseerd op statistische gegevens en er zal een bepaalde onzekerheid bestaan over de mate van voorspelbaarheid in de toekomst op basis van historische gebeurtenissen. Goed om te beseffen is dat er wereldwijd relatief weinig vliegtuigongelukken gebeuren. De IATA publiceert jaarlijks data over het aantal ongelukken per miljoen vluchten, waarbij vliegtuigen verloren gaan. De verwachting is dat de ongevalkansen voor nieuwe(re) vliegtuigen lager worden in

de toekomst en dat daarmee de gehanteerde modelkansen een overschatting geven voor de toekomst.

**Routeafhankelijkheid**

In het model wordt ervan uitgegaan dat de locatiekans afhankelijk is van de ligging van de route (van het grondpad). De kansverdeling om de route heen hangt vervolgens af van de operationele spreiding. De historische data die de modelmaker tot zijn beschikking had, was niet geschikt om direct een kansverdeling afhankelijk van de ligging van de route te bepalen. De keuze voor operationele spreiding introduceert een onzekerheid. Daarnaast bestaat er natuurlijk ook een kans dat in het geval van calamiteiten in ieder geval wordt afgeweken van de originele route, wat niet wordt meegenomen in de modellering. De onzekerheid is met name groter naarmate er verder weg van de luchthaven gekeken wordt. Deze onzekerheid treedt dan meer op in de PR-contouren groter dan $10^{-6}$ en in de berekening van het groepsrisico.

**Baankopafhankelijkheid**

In het model wordt er ook van uitgegaan dat de locatiekans afhankelijk is van de ligging van de baankop. Dit betekent dat er bij een baanverlenging de risico's naar buiten worden verschoven, wanneer overige invoergegevens zoals vliegtuigtypen onveranderd blijven. In de praktijk zal een baanverlenging voor startprocedures een onveranderd of zelfs verlaagd risico opleveren, maar dit wordt niet vertaald in het risicomodel.

**Invoer**

Vanzelfsprekend zijn de resultaten met name gevoelig voor de invoer: een prognose bevat per definitie onzekerheid. Het type vliegtuig en met name het MTOW heeft grote invloed op het eindresultaat. Om uniforme rekenresultaten te krijgen zijn er afspraken gemaakt die in het rekenvoorschrift en in de indelingslijst vastliggen. In de wet is tevens opgenomen dat bij een luchthavenbesluit het bevoegd gezag elke vijf jaar het plaatsgebonden risico op basis van actueel gebruik moet berekenen. Dit geeft inzicht in hoeverre het gerealiseerde plaatsgebonden risico zich verhoudt tot de beperkingengebieden die zijn vastgelegd in het luchthavenbesluit.

# 5 Invoergegevens

De invoergegevens die zijn gebruikt voor de EV-berekeningen van zowel de startvariant als de trendvariant worden beschreven in de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 en in detail weergegeven in Bijlage C.

## 5.1 Studiegebied

De RD-coördinaten van het rechthoekige studiegebied waarbinnen de externe veiligheid is berekend, zijn weergegeven in tabel 10.

Tabel 10 Definitie van het studiegebied in RD-coördinaten.

| Hoekpunt | x-coördinaat [m] | y-coördinaat |
|---|---|---|
| Linksonder | 244.000 | 452.500 |
| Rechtsboven | 270.000 | 488.500 |

## 5.2 Ligging van de start- en landingsbaan, de helispots en de zweefvliegstrip

De gebiedsontwikkeling luchthaven Twente heeft een start- en landingsbaan met een operationele lengte van 2.406 meter lang en 45 meter breed. De oriëntatie is 54°/234° (noordoost/zuidwest) waarbij verwezen wordt naar de baanrichtingen als baan 05 of baan 23 afhankelijk van de in gebruik zijnde start- en landingsrichting. Er is verondersteld dat alle verkeer de gehele lengte van de baan kan gebruiken en er dus geen verschoven landingsdrempels zijn.

Parallel aan en ten zuiden van de start- en landingsbaan is een zweefvliegstrip gelegen van 950 meter lang en 150 meter breed. Deze wordt voornamelijk gebruikt voor lierstarts maar er is ook de mogelijkheid voor klein (zweef)vliegverkeer om van deze strip gebruik te maken.

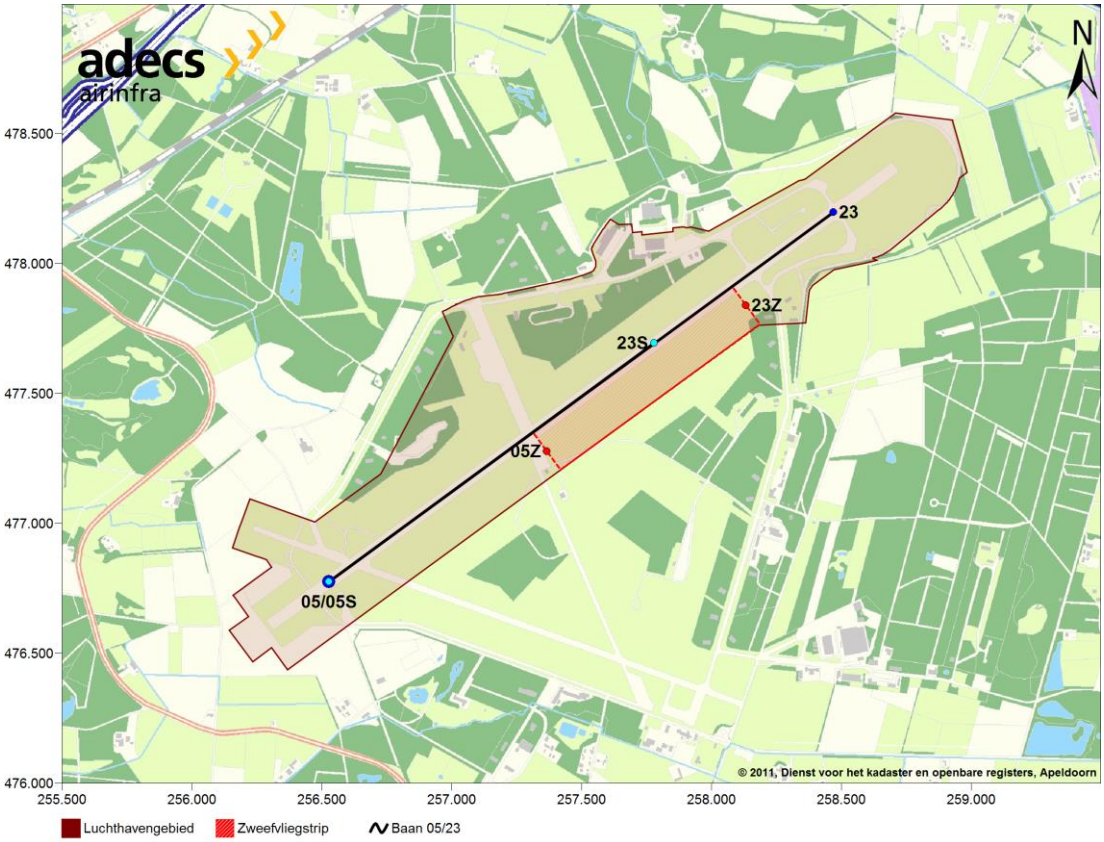
Bij EV-berekeningen met versie 2.0 en hoger van GEVERS is het nodig om een aparte baan te definiëren waarop de routes aansluiten die niet over beide baankoppen heen liggen, wat het geval is als een vliegtuig bij de landing na het begin van de baan (dus achter de baankop) indraait of bij de start al vóór het einde van de baan (dus vóór de baankop) wegdraait. Baan 05S/23S is daarom toegevoegd voor de startroutes via ARTIP (ART-B), SONEB (SON-B) en TEBRO (TEB-B) en is korter dan baan 05/23, maar de ligging en oriëntatie is hetzelfde.
Het gebruik van baan 05S/23S is slechts rekentechnisch noodzakelijk. Om verwarring te voorkomen wordt verder alleen over baan 05/23 geschreven.

Het risico van helikopters wordt berekend door uit te gaan van een helikopterplaats (helispot) die het start- en landingspunt vormt. Op de helispot sluiten de routesectoren aan waarbinnen het helikopterverkeer vertrekt en aankomt. Wat betreft luchthaven Twente is bepaald dat de start- en landingsprocedures voor de helikopters via de baankoppen van baan 05/23 lopen en zijn dit dus de helispots.

De coördinaten van de baankoppen zijn weergegeven in tabel 11. Figuur 4 laat de geografische ligging zien van baan 05/23 en van de zweefvliegstrip en geeft de grenzen van het luchthavengebied weer.

Tabel 11 Ligging van de baankoppen in RD-coördinaten.

| | x-coördinaat [m] | y-coördinaat [m] |
|---|---|---|
| Baankop 05 | 256.527 | 476.776 |
| Baankop 23 | 258.469 | 478.197 |
| Baankop 05S | 256.527 | 476.776 |
| Baankop 23S | 257.779 | 477.693 |
| Baankop 05Z | 257.366 | 477.278 |
| Baankop 23Z | 258.132 | 477.839 |




Figuur 4 Geografische ligging van de baankoppen van baan 05/23.

### 5.3 Baangebruik

De optredende weersomstandigheden bepalen in belangrijke mate het baangebruik.

Het nominale baangebruik is gebaseerd op de historische verdeling van de militaire luchthaven over meerdere jaren bekeken en komt overeen met de gemiddelde windrichtingen. Deze verdeling is ook gebruikt in eerdere onderzoeken zoals in het planMER 2009 (ref. 4).

Voor de berekeningen inclusief meteotoeslag wordt de baanverdeling vermeerderd met 10% per baanrichting. Dit resulteert in een totale toename van het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van 20%. Bovenstaande is weergegeven in tabel 12.

Er is aangenomen dat er geen verschil in baangebruik is tussen de vliegtuig- en helikopterbewegingen overdag en die in de nacht. Ook is verondersteld dat het baangebruik van het groot verkeer, het klein verkeer en de helikopters hetzelfde is.

Tabel 12 Baangebruik.

| Baan | Zonder meteotoeslag | Met meteotoeslag |
|---|---|---|
| 05 / 05Z | 40% | 50% |
| 23 / 23Z | 60% | 70% |
| **Totaal** | **100%** | **120%** |

### 5.4 Routes

Er is een onderscheid gemaakt tussen routes voor het VFR-verkeer[6] dat "op zicht" vliegt en voor het (grote) IFR-verkeer dat gebruik maakt van speciale (navigatie)instrumenten om de route nauwkeurig te kunnen volgen.

De IFR-routes zijn gebaseerd op het nieuwe routeontwerp voor de luchthaven (ref. 5). Het zijn zogenaamde RNAV-routes waarbij het vliegtuig zelf navigeert tussen verschillende waypoints.
Voor de EV-berekeningen wordt wat betreft deze routes met nominalen gerekend in plaats van met spreidingsgebieden zoals bij de geluidsberekeningen wel het geval is, omdat een spreiding rondom de routes al in het EV-rekenmodel verwerkt is.
De routes voor het klein verkeer zijn gebaseerd op de AIP en zijn gelijk aan de routes die gebruikt zijn in het planMER 2009.

Het vliegverkeer dat van de zweefvliegstrip gebruik maakt, volgt de routes die ten zuiden van de start- en landingsbaan zijn gedefinieerd om zo het zweefvliegverkeer en het zweefsleepverkeer op een veilige manier uit elkaar te houden.

De vliegtuigen van het type Boeing 737 die in de prognose zijn opgenomen zullen worden ontmanteld op de luchthaven. Voor deze vliegtuigen zijn aparte VFR-naderingsprocedures ontworpen om zo de dorpskernen van de omliggende gemeenten te ontwijken.

In figuur 15 tot en met Figuur 25 van Bijlage D is de ligging weergegeven van de nominale routes voor het IFR-verkeer en het VFR-verkeer.

De routes voor het helikopterverkeer, zoals toegepast bij de geluidsberekeningen, kunnen niet rechtstreeks gebruikt worden omdat het risico voor helikopters conform het rekenvoorschrift wordt gemodelleerd door aan te nemen dat er per helispot in- en uitvliegsectoren worden gebruikt. Deze sectoren hebben een spreiding van 20°, ze sluiten aan op de baankoppen en ze liggen in het verlengde van baan 05/23 zoals is weergegeven in figuur 23.

[6] VFR-verkeer vliegt in VMC-condities, wat betekent dat de vlucht bij daglicht plaatsvindt en onder meteorologische condities met voldoende zicht. In aanvulling hierop bestaat er ook "night-VFR": dan wordt er ook buiten de daglichtperiode gevlogen. De politie- en de traumahelikopter mogen night-VFR vliegen.

## 5.5 Verkeerssamenstelling

In tabel 22 en in tabel 23 zijn de vliegtuig- en helikopterbewegingen verdeeld over de dag en de avond/nacht weergegeven.Voor de EV-berekeningen geldt een dagperiode van 07.00-17.30 uur en een avond-/nachtperiode van 17.30-07.00 uur.

In de berekeningen wordt uitgegaan van een indeling van de vliegtuigtypen in EV-typen op basis van de indelingslijst (ref. 7). De vliegtuigtypen die in de berekeningen zijn opgenomen volgen uit de invoerset in de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)(ref. 6).

De vliegtuigtypen uit de invoerset resulteren in de indeling in EV-typen met bijbehorend MTOW en generatie zoals in tabel 13 is opgenomen.

Tabel 13 Indeling vliegtuig- en helikoptertypen in EV-type met bijbehorend MTOW.

| Soort | Indeling | EV-categorie | EV-type | ICAO-type | MTOW [kg] |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klein verkeer** | GA | L1500 | AA-5 Traveler | AA5 | 1.000 |
| | GA | L1500 | Cessna 150 | C150 | 730 |
| | GA | L1500 | Cessna 172 | C172 | 1.090 |
| | GA | L1500 | Cessna 182 | C182 | 1.340 |
| | GA | L5700 | Cessna 310 | C310 | 2.500 |
| **Groot verkeer** | BA/MRO BA | BJ | Cessna 510 Citation Mustang | C510 | 3.920 |
| | BA/MRO BA | BJ | Cessna 525A Citation CJ2 | C25A | 5.610 |
| | BA/MRO BA | BJ | Cessna 560XL Citation Excel | C56X | 9.080 |
| | BA/MRO BA | BJ | British Aerospace BAe-125-700 | H25B | 12.700 |
| | EOL | CA G3 | Airbus A300B4-600 | A306 | 165.000 |
| | EOL | PA G3 | Boeing 737-300 | B733 | 59.000 |
| | EOL | PA G3 | Boeing 737-400 | B734 | 66.000 |
| **Helikopter** | Politie/trauma | SET | Eurocopter EC-120 Colibri | EC20 | 1.720 |
| | Politie/trauma | SEP | Robinson R-44 Astro | R44 | 1.090 |

### 5.5.1 Routeverdeling

De verdeling van het vliegverkeer over de routes is overgenomen uit het geluidsonderzoek behorend bij dit MER (ref. 8) en is vastgesteld op basis van herkomst en bestemming.
Tabel 24 tot en met tabel 26 in Bijlage C geeft de routeverdeling weer van het klein verkeer, het groot verkeer en het helikopterverkeer voor zowel de startvariant als de trendvariant.

### 5.5.2 Woningbestand

Voor de tellingen van de aantallen woningen en kwetsbare objecten binnen de PR-contouren is een invoerbestand gebruikt met hierin de verblijfsobjecten zoals geregistreerd bij de Basisregistratie

Adressen en Gebouwen (BAG). De verblijfsobjecten met woonfunctie zijn geteld als woning. De verblijfsobjecten met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie zijn geteld als kwetsbaar object, conform de definitie in het Besluit burgerluchthavens (ref. 9).
Het bestand van de BAG, geüpdatet in oktober 2013, bevat geen aantallen bewoners. Hiervoor zijn de woningen gekoppeld aan de bevolkingsdichtheid uit gegevens van het CBS. De CBS-gegevens bevatten aantallen bewoners per cel (gebiedje) van 100 x 100 meter. Per cel wordt het aantal bewoners evenredig toebedeeld aan het aantal woningen binnen die cel. Op deze manier is per locatie (woning) het aantal bewoners bepaald.

In dit rapport wordt met bovenstaand beschreven bestand het "bestaand aantal woningen" binnen bepaalde PR-contouren in kaart gebracht. Met "bestaande woningen" worden woningen die ten tijde van de laatste update van het BAG-bestand als woning gekenmerkt waren.
Om een meer realistisch beeld van de situatie in 2026 te krijgen, worden er ook vier nieuwbouwprojecten meegenomen in de autonome ontwikkeling zoals genoemd in paragraaf 3.1.2. Omdat deze projecten nog niet zijn gerealiseerd, zijn de toekomstige woningen niet opgenomen in de BAG. Figuur 5 geeft de ligging van de nieuwbouwprojecten ten opzichte van het luchthavengebied weer.




Figuur 5 Ligging van de nieuwbouwprojecten ten opzichte van het luchthavengebied.

# 6 Resultaten

De resultaten van de risicoberekeningen van de luchtvaart zijn de PR-contouren, de FN-curve die het groepsrisico beschrijft en de uitkomst van het totaal risicogewicht. In onderstaande paragrafen zijn deze resultaten opgenomen.

## 6.1 PR-contouren

In figuur 6 tot en met figuur 8 worden de PR-contouren getoond voor de referentiesituatie, de startvariant en de trendvariant. Deze scenario's bevatten opeenvolgend meer vliegtuig- en helikopterbewegingen, wat ook resulteert in een toenemend plaatsgebonden risico. De oppervlakten van de PR-contouren worden weergegeven in tabel 14.

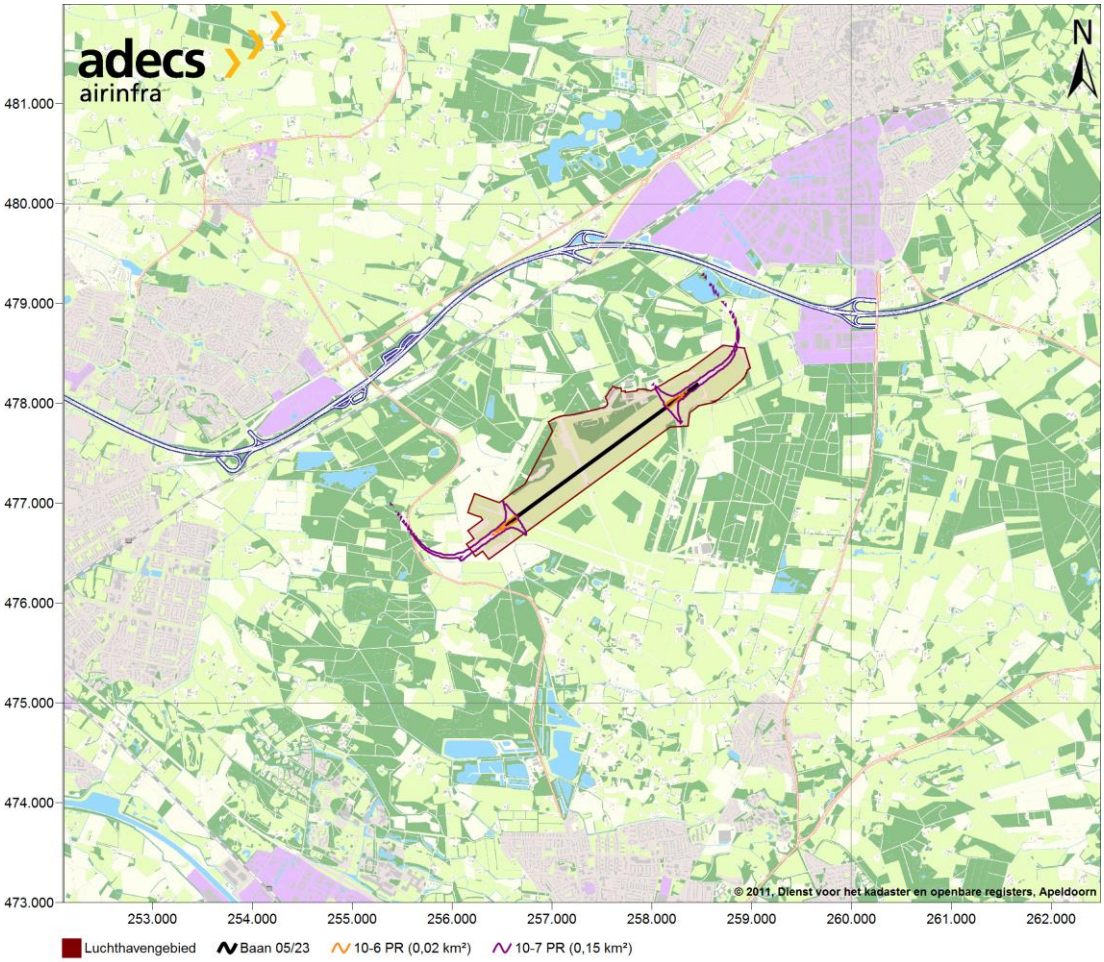
Het definiëren van een aparte baan 05S/23S voor een aantal startroutes (zie paragraaf 5.2) zorgt ervoor dat er een $10^{-7}$ PR-contour verschijnt op de plaats waar baankop 23S ligt. Deze is dus het gevolg van het eerder afbuigen van de startroutes ART-B, SON-B en TEB-B in noordoostelijke richting.
Aan de baankoppen van de zweefvliegstrip vormen zich $10^{-7}$ PR-contouren als gevolg van de zweefvliegactiviteiten.

In de referentiesituatie is het plaatsgebonden risico nergens hoger dan $10^{-5}$ waardoor hiervan geen PR-contour is. De PR-contour van $10^{-6}$ van de startvariant valt binnen het luchthavengebied. Omdat de $10^{-7}$ PR-contour de circuitroute voor het klein verkeer volgt, is de vorm van het circuit duidelijk in de contouren te herkennen.

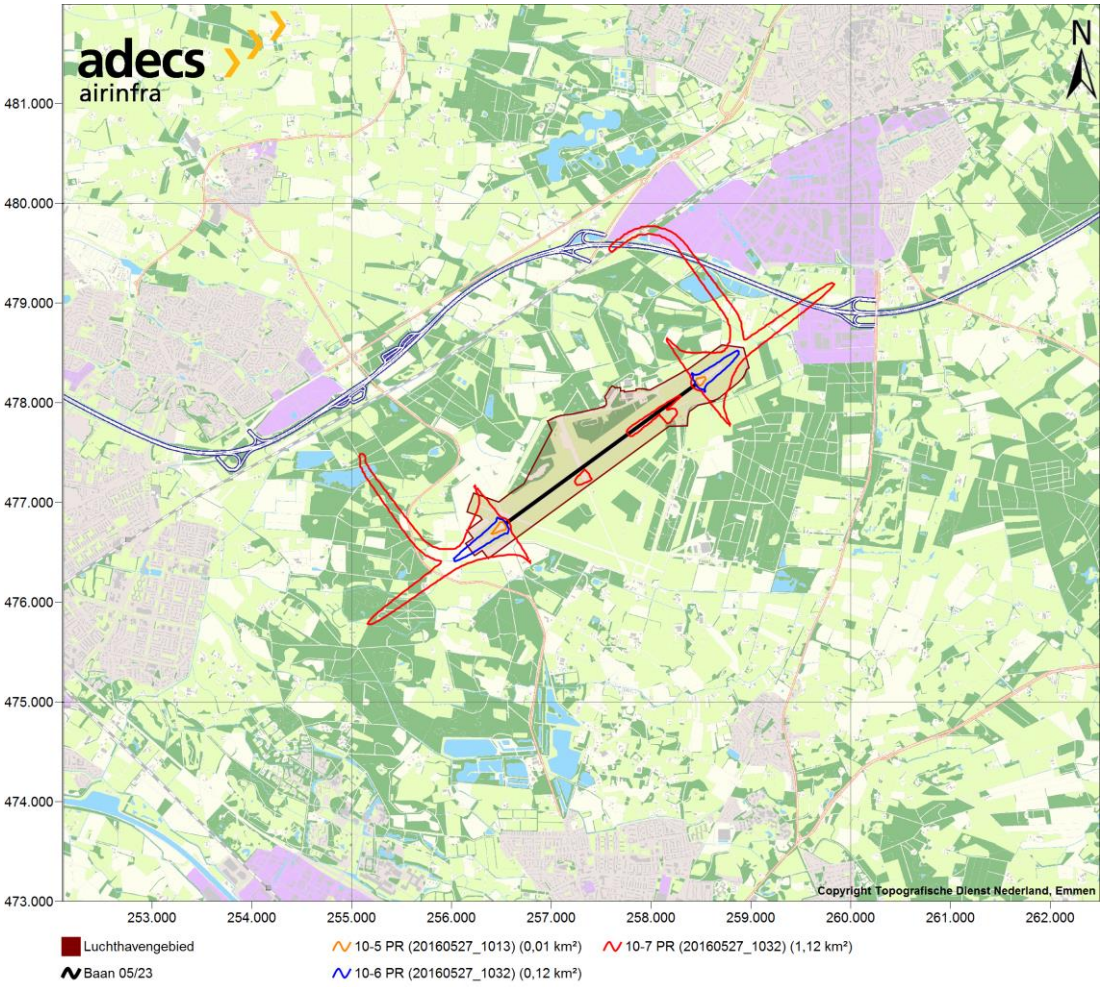
De $10^{-5}$ PR-contouren van de start- en de trendvariant liggen binnen het luchthavengebied. De $10^{-6}$ PR-contouren van de twee varianten liggen rondom de start- en landingsroutes in het verlengde van de baan. Hetzelfde geldt voor de $10^{-7}$ PR-contouren die daarnaast ook de route van het circuit voor het klein verkeer volgen net zoals in de referentiesituatie.

Tabel 14 Totale oppervlakte van de PR-contouren.

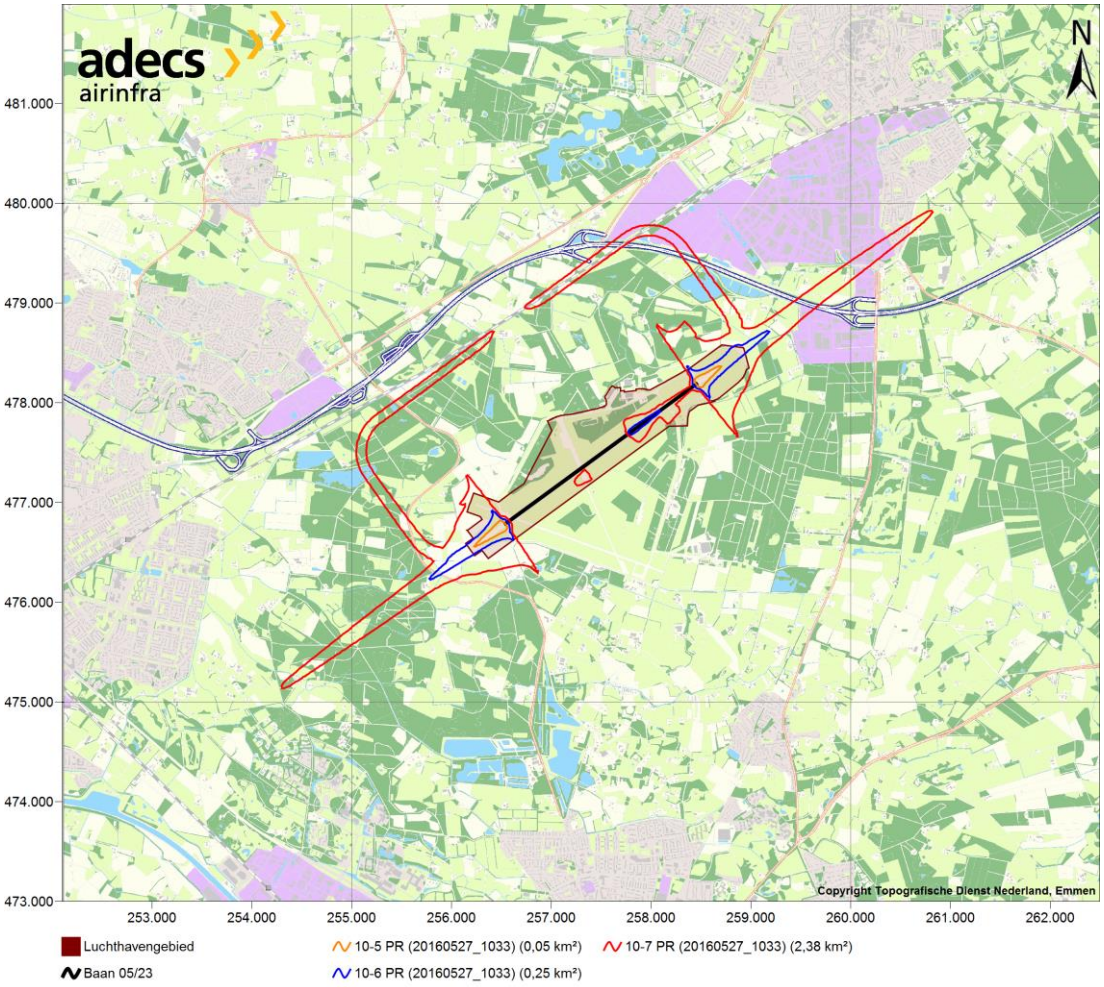
| **Totale oppervlakte PR-contouren [km²]** | **PR $10^{-5}$** | **PR $10^{-6}$** | **PR $10^{-7}$** |
|---|---|---|---|
| Referentiesituatie | 0 | 0,015 | 0,15 |
| Startvariant | 0,01 | 0,12 | 1,12 |
| Trendvariant | 0,05 | 0,25 | 2,38 |




Figuur 6 PR-contouren van de referentiesituatie.

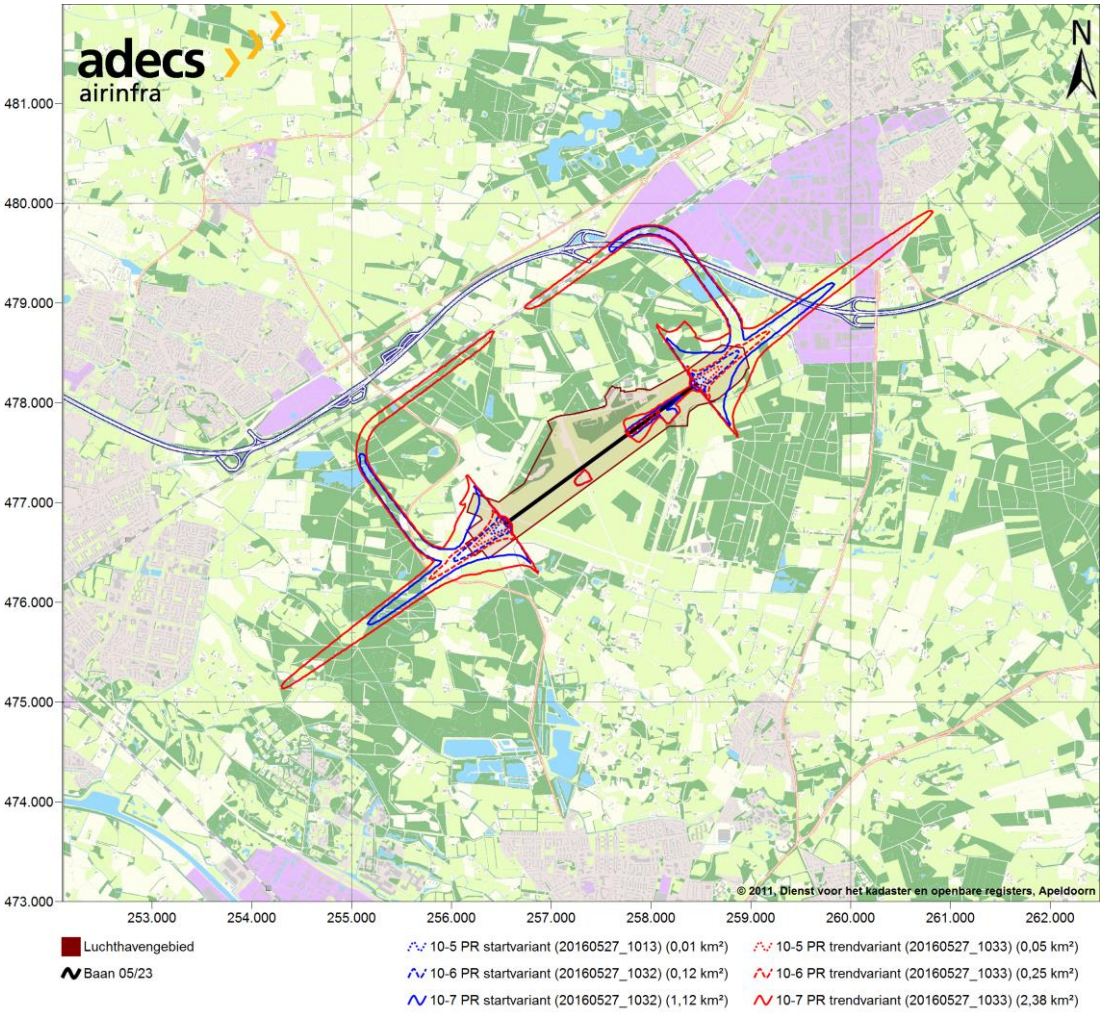



Figuur 7 PR-contouren van de startvariant.




Figuur 8 PR-contouren van de trendvariant.

In figuur 9 worden PR-contouren van zowel de start- als de trendvariant weergegeven. Omdat het enige verschil tussen beide varianten het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen is en andere aspecten zoals de ligging van de routes, de routeverdeling en de typen vliegtuigen hetzelfde blijven, is de vorm van de PR-contouren hetzelfde en verschillen ze alleen in grootte van elkaar.




Figuur 9 PR-contouren van de startvariant en de trendvariant.

Indien de luchtvaart van de trendvariant over wordt genomen als invoer voor het te nemen luchthavenbesluit, zijn de PR-contouren hiervan beperkingengebieden. De beperkingen gelden enkel buiten het luchthavengebied, welke ook vastgelegd wordt in het luchthavenbesluit. Binnen de PR-contour van $10^{-5}$ en $10^{-6}$ gelden beperkingen zoals genoemd in paragraaf 2.2 en in Bijlage A. Samengevat dienen binnen de $10^{-5}$ PR-contour woningen zich aan hun bestemming te onttrekken en binnen de $10^{-6}$ PR-contour mag, behalve uitzonderingsgevallen, geen nieuwbouw plaatsvinden.

### 6.2 Aantallen kwetsbare gebouwen en woningen binnen PR-contouren

Woningen en kwetsbare objecten zijn geïnventariseerd zoals getoond in tabel 15 en in tabel 16. Voor zowel de startvariant als de trendvariant geldt dat binnen de PR-contouren zich geen kwetsbare objecten en woningen bevinden. Het aantal bestaande woningen binnen de $10^{-7}$ PR-contour is 4 woningen voor de startvariant en 84 woningen voor de trendvariant. In figuur 10 en figuur 11 worden de locaties van de woningen binnen de $10^{-7}$ PR-contouren voor de startvariant en de trendvariant getoond.

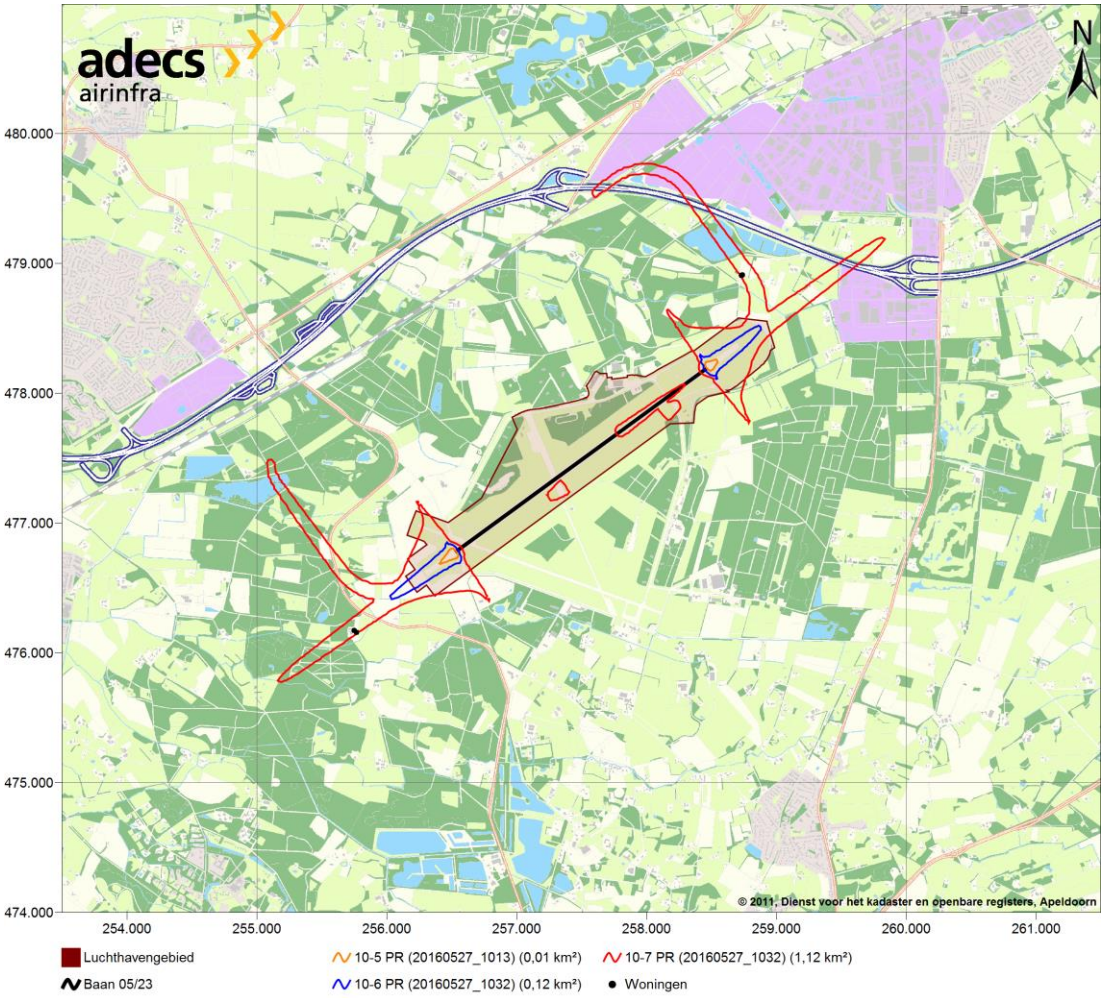
Uit figuur 5 blijkt dat de meegenomen nieuwbouwprojecten in het zuidoosten liggen ten opzichte van de start- en landingsbaan terwijl de PR-contouren van zowel de startvariant als de trendvariant ten noorden van de start- en landingsbaan liggen. Er bevinden zich daardoor geen nieuwbouwhuizen binnen de berekende PR-contouren.

Tabel 15 Aantallen woningen en kwetsbare objecten gelegen binnen de PR-contouren.

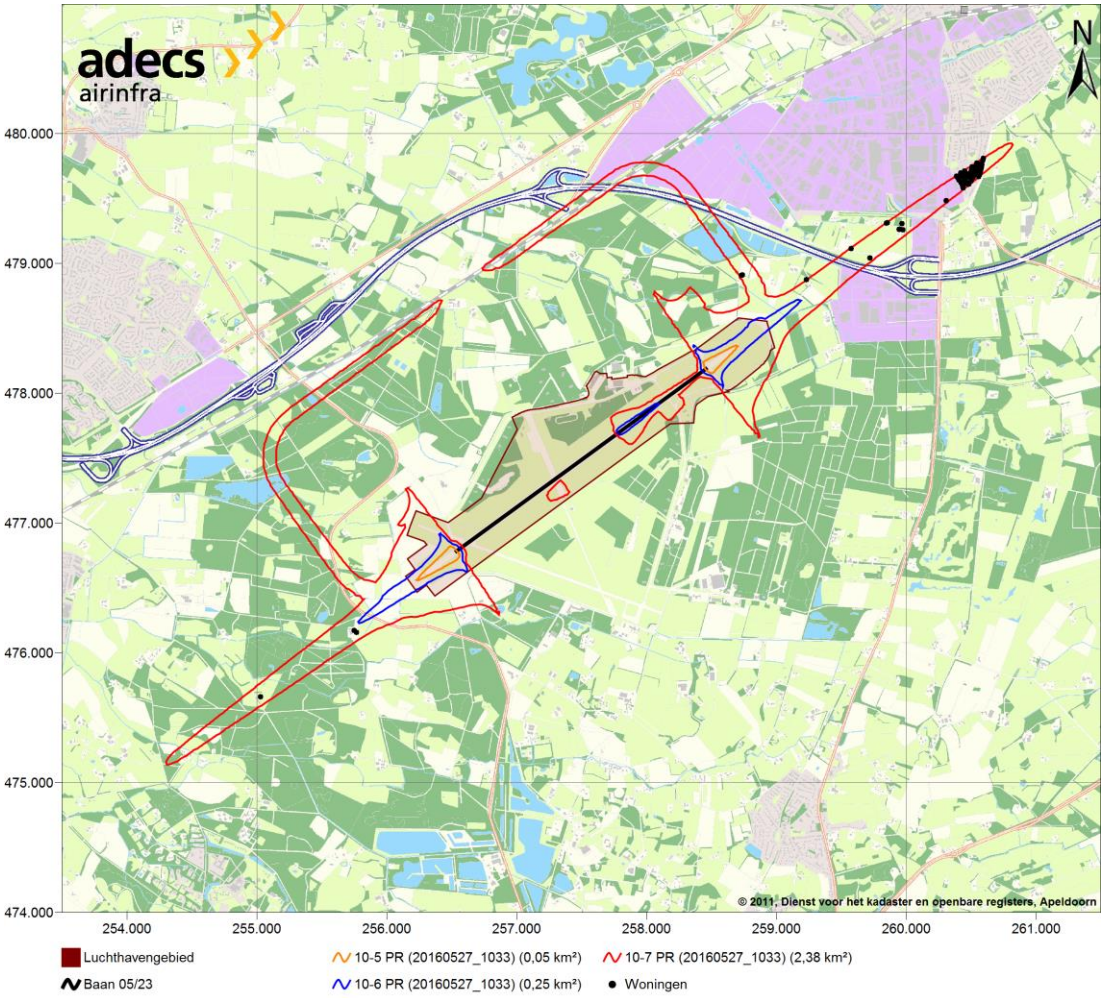
| | **Soort** | **PR $10^{-5}$** | **PR $10^{-6}$** | **PR $10^{-7}$** |
|---|---|---|---|---|
| Startvariant | Woningen | 0 | 0 | 4 |
| | Kwetsbare objecten | 0 | 0 | 0 |
| | **Totaal** | **0** | **0** | **4** |
| Trendvariant | Woningen | 0 | 0 | 84 |
| | Kwetsbare objecten | 0 | 0 | 0 |
| | **Totaal** | **0** | **0** | **84** |

Tabel 16 Aantallen woningen binnen de PR-contouren per woonplaats.

| | | **Aantallen woningen** | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Gemeente** | **PR $10^{-5}$** | **PR $10^{-6}$** | **PR $10^{-7}$** |
| Startvariant | Deurningen | 0 | 0 | 2 |
| | Enschede | 0 | 0 | 2 |
| | **Totaal** | **0** | **0** | **4** |
| Trendvariant | Deurningen | 0 | 0 | 3 |
| | Enschede | 0 | 0 | 3 |
| | Oldenzaal | 0 | 0 | 78 |
| | **Totaal** | **0** | **0** | **84** |




Figuur 10 Ligging van woningen binnen de $10^{-7}$ PR-contour (startvariant).




Figuur 11 Ligging van woningen binnen de $10^{-7}$ PR-contour (trendvariant).

### 6.3 Totaal risicogewicht (TRG)

Het totaal risicogewicht drukt het risico van de luchthaven uit in één getal. Het is afhankelijk van de typen vliegtuigen (ongevalkansen), het MTOW en het totaal aantal bewegingen. Het is niet plaatsgebonden, waardoor routes en baangebruik geen invloed hebben op het TRG.

Het totaal risicogewicht is vooral nuttig om verschillende ontwikkelingen van de luchtvaart onderling te beoordelen op het risico. Er is echter geen norm of een richtlijn waartegen het TRG afgezet kan worden. Optioneel kan een TRG als grenswaarde worden opgenomen in een luchthavenbesluit om te voorkomen dat het risico van de luchthaven groeit. Tabel 17 toont de waarden voor de TRG's voor de verschillende ontwikkelingen.

Tabel 17 Totaal risicogewicht.

| Scenario | Totaal risicogewicht [ton/jaar] |
|---|---|
| Referentiesituatie | 0,01 |
| Startvariant | 0,053 |
| Trendvariant | 0,126 |

### 6.4 Groepsrisico

Het groepsrisico wordt weergegeven door een FN-curve, zoals beschreven in paragraaf 2.1. Deze curve beschrijft de kans F dat over een jaar genomen, een groep van meer dan een gegeven aantal personen (N slachtoffers) komt te overlijden als direct gevolg van één enkel vliegtuigongeval.

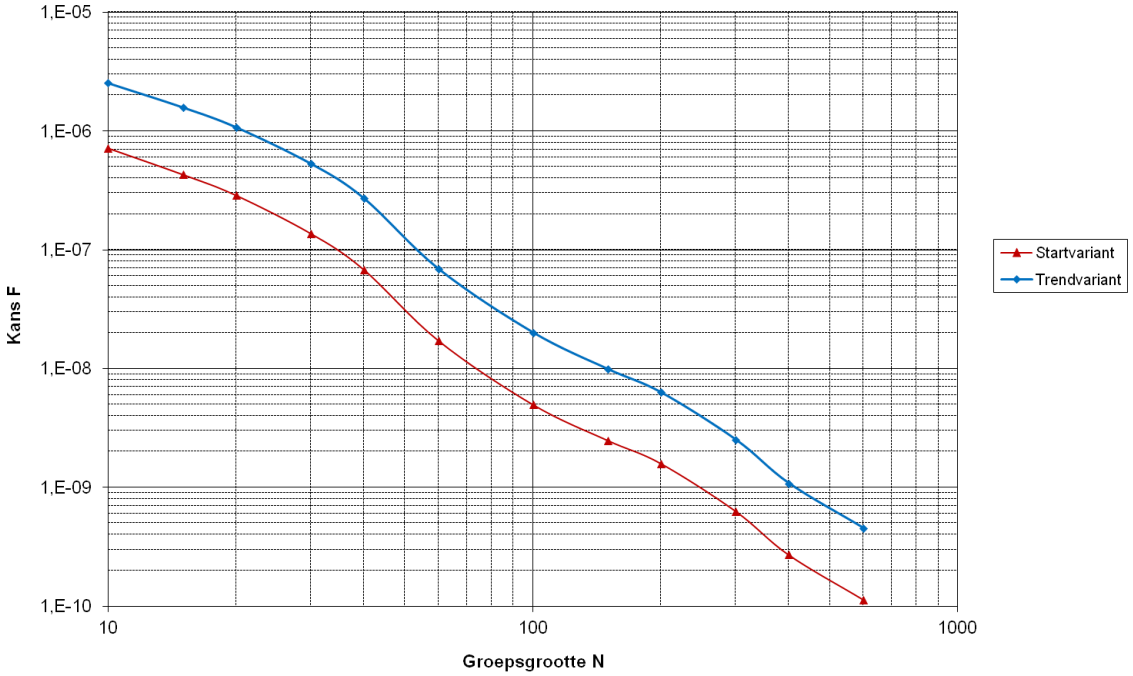
Wettelijk gezien zijn er geen richtlijnen ten aanzien van het groepsrisico door vliegverkeer. Hoe lager de curve ligt, hoe lager het groepsrisico. Wanneer de curve aan de rechterkant van de grafiek hoger wordt, is het risico op ongevallen met grotere groepen verhoogd.

De FN-tabel in tabel 18 toont de groepsgrootte N en de overschrijdingskans F in een wetenschappelijk notatie en vervolgens de inverse hiervan, uitgedrukt in 'eens per zoveel jaar'.

Tabel 18 FN-tabel.

| Groeps-grootte N | Kans F | Inverse F (afgerond) | Kans F | Inverse F (afgerond) |
|---|---|---|---|---|
| | Startvariant | | Trendvariant | |
| 10 | $7{,}16 \times 10^{-7}$ | 1 op 1.400.000 jaar | $2{,}54 \times 10^{-6}$ | 1 op 395.000 jaar |
| 15 | $4{,}29 \times 10^{-7}$ | 1 op 2.300.000 jaar | $1{,}58 \times 10^{-6}$ | 1 op 632.000 jaar |
| 20 | $2{,}88 \times 10^{-7}$ | 1 op 3.500.000 jaar | $1{,}08 \times 10^{-6}$ | 1 op 929.000 jaar |
| 30 | $1{,}37 \times 10^{-7}$ | 1 op 7.300.000 jaar | $5{,}32 \times 10^{-7}$ | 1 op 1.900.000 jaar |
| 40 | $6{,}81 \times 10^{-8}$ | 1 op 14.700.000 jaar | $2{,}72 \times 10^{-7}$ | 1 op 3.700.000 jaar |
| 60 | $1{,}71 \times 10^{-8}$ | 1 op 58.300.000 jaar | $6{,}89 \times 10^{-8}$ | 1 op 14.500.000 jaar |
| 100 | $4{,}98 \times 10^{-9}$ | 1 op 201.000.000 jaar | $2{,}02 \times 10^{-8}$ | 1 op 49.600.000 jaar |
| 150 | $2{,}48 \times 10^{-9}$ | 1 op 402.500.000 jaar | $9{,}92 \times 10^{-9}$ | 1 op 100.900.000 jaar |
| 200 | $1{,}59 \times 10^{-9}$ | 1 op 628.500.000 jaar | $6{,}32 \times 10^{-9}$ | 1 op 159.000.000 jaar |
| 300 | $6{,}31 \times 10^{-10}$ | 1 op 1.600.000.000 jaar | $2{,}52 \times 10^{-9}$ | 1 op 396.000.000 jaar |
| 500 | $2{,}71 \times 10^{-10}$ | 1 op 3.700.000.000 jaar | $1{,}08 \times 10^{-9}$ | 1 op 923.000.000 jaar |
| 600 | $1{,}13 \times 10^{-10}$ | 1 op 8.900.000.000 jaar | $4{,}53 \times 10^{-10}$ | 1 op 2.200.000.000 jaar |

In figuur 12 zijn de FN-curves weergegeven voor zowel de startvariant als de trendvariant. Voor de berekeningen van het groepsrisico is verondersteld dat het aantal mensen dat in een woning aanwezig is gedurende het hele etmaal niet constant is. Er wordt dus onderscheid gemaakt tussen het aantal bewoners overdag en het aantal in de nacht.



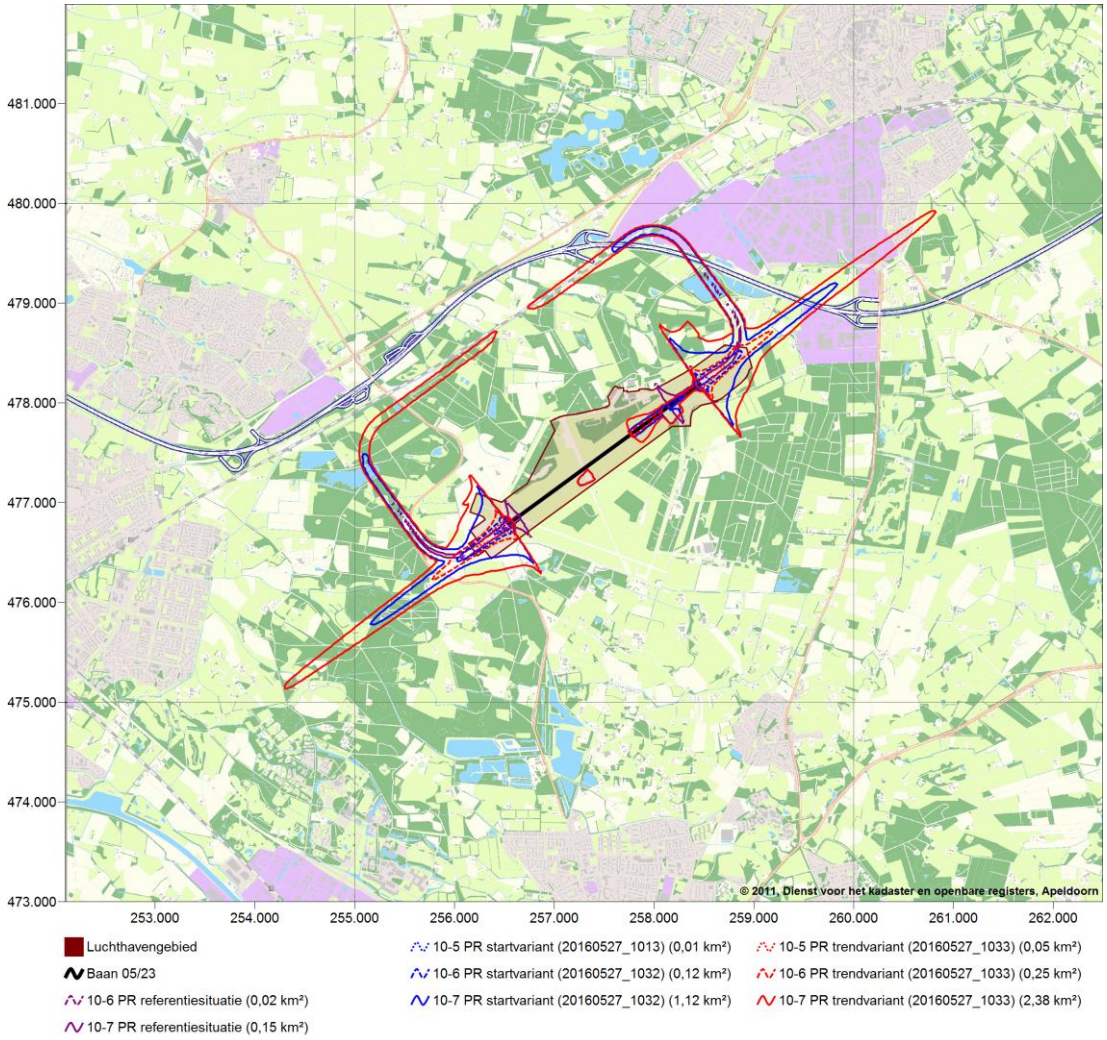

Figuur 12 FN-curves van de startvariant en de trendvariant.

### 6.5 Vergelijking met de referentiesituatie

In deze paragraaf worden de PR-contouren van de startvariant en de trendvariant vergeleken met die van de referentiesituatie. In figuur 13 zijn de PR-contouren van de drie situaties weergegeven.

Omdat de kansverdeling in het risicomodel is gedefinieerd ten opzichte van de baankop is er een verschil in ligging van de PR-contouren van de start- en trendvariant in vergelijking met de referentiesituatie. Dit verschil ontstaat doordat het klein verkeer in de referentiesituatie niet van de gehele baanlengte gebruik maakt. De PR-contouren hiervan liggen meer naar binnen vergeleken met de PR-contouren van de start- en trendvariant waarbij wel de gehele operationele baanlengte van 2.406 meter wordt gebruikt.
In de referentiesituatie zijn er slechts vliegtuigbewegingen als gevolg van klein verkeer terwijl de startvariant en de trendvariant ook vliegtuig- en helikopterbewegingen bevatten van groot verkeer en helikopters. Om deze reden zijn de oppervlakten van de PR-contouren van de start- en trendvariant duidelijk toegenomen ten opzichte van de referentiesituatie.
De vorm van de PR-contouren van de referentiesituatie is ook te herkennen in het deel van de PR-contouren van de start- en trendvariant dat de VFR-routes van het circuit volgt ten noorden van de start- en landingsbaan. Dit is een logisch gevolg van het feit dat het klein verkeer in de start- en trendvariant dezelfde start- en landingsroutes volgt als het klein verkeer in de referentiesituatie.

Vergeleken met de referentiesituatie hebben de PR-contouren van zowel de startvariant als de trendvariant uitlopers in het verlengde van de start- en landingsbaan. Dit is het gevolg van de vliegtuigbewegingen van het groot verkeer die worden gekenmerkt door een kleinere spreiding geconcentreerd langs de start- en landingsroutes.




Figuur 13 Vergelijking van de PR-contouren met de referentiesituatie.

# 7 Inventarisatie gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen

Voor de cumulatie van risico's tussen luchtvaart en activiteiten met gevaarlijke stoffen op en rondom luchthavens is geen wettelijke normering. Daarom is alleen een kwalitatieve beschouwing opgenomen van de EV-risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen, waaronder vliegtuigbrandstof. Ook de externe veiligheid van risicovolle inrichtingen met gevaarlijke stoffen in de omgeving van de luchthaven is in dit kader niet apart berekend. Wel is op advies van de Commissie voor de m.e.r. kwalitatief aandacht besteed aan de situering van dergelijke bedrijven binnen de $10^{-8}$ PR-contouren.

## 7.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

In de omgeving van het plangebied lopen twee spoorlijnen. Over het traject Hengelo-Enschede worden geen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het traject Hengelo-Oldenzaal is wel aangewezen voor transporten met gevaarlijke stoffen. In het planMER 2009 (ref. 4) zijn risicoberekeningen uitgevoerd aan de hand van prognoses van ProRail over de verwachte aantallen per stofcategorie aangeleverd voor dit traject.

Zowel de risicocontouren die uit de berekeningen voor het planMER 2009 volgden als de veiligheidsafstanden uit het basisnet reiken niet tot het plangebied. Dit betekent dat er geen ruimtelijke beperkingen gelden waarmee rekening zou moeten worden gehouden. Ook is de verwachting dat een toename van het aantal mensen binnen het plangebied geen invloed heeft op het groepsrisico, omdat dit buiten het groepsrisicoaandachtsgebied (200 meter vanaf het spoor) ligt.

## 7.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

De snelweg A1 is aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het planMER 2009 zijn risicoberekeningen uitgevoerd aan de hand van prognoses. Inmiddels is het Basisnet Weg vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

Zowel de risicocontouren die uit de berekeningen uit 2009 volgden als de veiligheidsafstanden en het plasbrandaandachtsgebied uit het basisnet reiken niet tot het plangebied. Ook hier betekent dit dat er geen ruimtelijke beperkingen gelden waarmee rekening gehouden zou moeten worden. De toename van het aantal mensen binnen het plangebied heeft geen invloed op het groepsrisico, omdat dit buiten het groepsrisicoaandachtsgebied (200 meter vanaf de weg) ligt.

Uitgangspunt voor de toelevering van brandstof naar de luchthaven is dat dit over de weg gebeurt met tankwagens. De brandstof die vliegtuigen gebruiken is Jet A-1 (kerosine) en Avgas (benzine). Zowel kerosine als benzine zijn volgens de ADR-database op de website van het RIVM in klasse 3 ingedeeld. Volgens de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (zie www.wetten-overheid.nl) zijn deze brandstoffen hierdoor niet routeplichtig en hoeven ze dus niet te worden vervoerd over voorgeschreven routes.

Vergeleken met de referentiesituatie zal het gebruik van Avgas voor het klein verkeer constant blijven terwijl het gebruik van Jet A-1 is toegenomen in de start- en de trendvariant. Met een

toename van het brandstofverbruik neemt ook de aanvoerfrequentie van de vliegtuigbrandstof toe. Dit zal een risicoverhogend effect hebben, maar het precieze effect is niet gekwantificeerd.

### 7.3 Buisleidingen

Met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen valt het plangebied buiten de effectafstand (dus de afstand vanaf een buisleiding tot waar dodelijke slachtoffers kunnen vallen bij een ongevalsituatie en schade aan de lichamelijke gezondheid kan optreden) omdat er geen buisleidingen[7] in de directe nabijheid van het plangebied aanwezig zijn waarop het Bevb van toepassing is.

### 7.4 Risicovolle inrichtingen binnen het plangebied

Er is geen sprake van inrichtingen die Bevi-plichtig zijn. Wanneer bedrijven zich willen vestigen die vliegtuigonderhoud of fabricage van vliegtuigonderhoud als activiteit hebben, zullen deze onder een aparte milieuvergunning vallen. Hiervoor zullen dan apart milieugevolgen inclusief externe veiligheid worden onderzocht. Voor nu kan er bijvoorbeeld in het kader van het bestemmingsplan uitgegaan worden van de VNG uitgave "Bedrijven en Milieuzonering".

Op het terrein van de luchthaven bevindt zich een ingeterpte[8] opslagtank met een inhoud van 2.500 $m^3$. De toekomstige exploitant van de luchthaven zou hiervan gebruik kunnen maken voor het opslaan van vliegtuigbrandstof. De opslagtank valt niet onder het Activiteitenbesluit of onder het Bevi. Hiervoor zal een apart milieuvergunningtraject doorlopen moeten worden.

### 7.5 Inventarisatie risicovolle inrichtingen in de omgeving

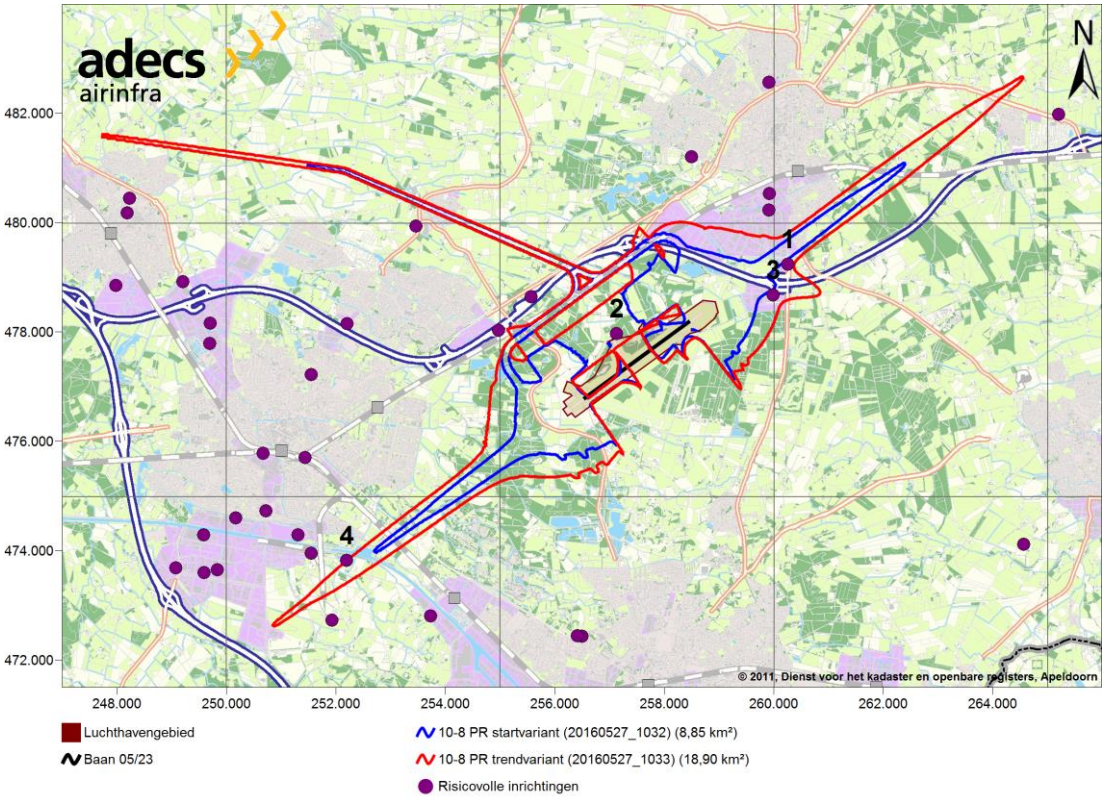
Binnen het studiegebied is op basis van de risicokaart (ref. 10) geïnventariseerd welke risicobronnen er zich in de omgeving van de luchthaven bevinden. De definities van de soort bedrijven die gevonden zijn, zijn opgenomen in de verklarende woordenlijst.

Voor dit onderzoek zijn alleen de risicovolle bedrijven binnen de $10^{-8}$ PR-contour meegenomen. Het resultaat is een lijst met de bedrijven die binnen de contouren liggen in tabel 19 en een grafisch overzicht van de locatie van de betreffende bedrijven in figuur 14. De nummers in de figuur corresponderen met de nummers in de tabel.
Binnen de PR-contouren van de startvariant liggen geen risicovolle bedrijven. Wat betreft de trendvariant liggen de risicovolle bedrijven uit tabel 19 allemaal tussen de $10^{-7}$ PR-contour en de $10^{-8}$ PR-contour. Risicovolle bedrijven die binnen de $10^{-8}$ PR-contour vallen, leiden tot een verhoogd risico. In welke mate het risico rondom deze bedrijven toeneemt, is geen onderdeel van dit MER.
Omdat de kans op incidenten (de faalfrequentie) van de risicovolle inrichtingen onafhankelijk is van het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen is er bij de startvariant en de trendvariant geen verhoogd risico rondom deze bedrijven in vergelijking tot de referentiesituatie.

[7] Op de risicokaart (www.risicokaart.nl) is een militaire buisleiding zichtbaar die in het noorden grenst aan het plangebied. Deze is echter buiten gebruik gesteld.
[8] Een ingeterpte tank is een kunststof of stalen tank die geheel of gedeeltelijk ondergronds in of onder een heuvel is ingegraven.

Tabel 19 Risicovolle inrichtingen binnen de $10^{-8}$ PR-contouren (trendvariant).

| Nummer | Type inrichting | Naam inrichting | Hoofdactiviteit inrichting |
|---|---|---|---|
| 1 | Overige inrichtingen gevaarlijke stoffen | Camping de Waarbeek B.V. | Camping |
| 2 | Overige inrichtingen gevaarlijke stoffen | Dutch Firearms Trading | Wapenhandel |
| 3 | LPG | De Elsmors B.V. | Tankstation |
| 4 | BRZO | Schenker-BTL B.V. | Tussenpersonen in het goederenvervoer |




Figuur 14 Inventarisatie risicobronnen in de omgeving van de luchthaven.

De risicovolle inrichtingen die zijn geïnventariseerd rondom de luchthaven liggen niet in het luchthavengebied zelf. Het karakter en de invulling van de bedrijventerreinen (AMM/HTSM, MRO) binnen het luchthavengebied zijn nog niet ingevuld waardoor het niet bekend is of er zich risicovolle inrichtingen in het ontwikkelingsgebied zullen bevinden.

*Ligging nucleaire installaties ten opzichte van het luchthavengebied en de vliegroutes*

Binnen de $10^{-8}$ PR-contouren van zowel de startvariant als de trendvariant bevinden zich geen nucleaire installaties. De voormalige Duitse kerncentrale van Lingen (Nedersaksen), de opslagplaats voor radioactief afval in Ahaus (Noordrijn-Westfalen) en de uraniumverrijkingsfabriek van Urenco in Gronau (Nedersaksen) bevinden zich niet onder de voor luchthaven Twente ontworpen start- en landingsroutes omdat deze routes niet boven Duits grondgebied liggen. En wat betreft de verrijkingsfabriek van Urenco te Almelo is de minimale afstand tussen de fabriek en de dichtstbijzijnde vliegroute gelijk aan 2 kilometer.

# 8 Conclusies

Ter ondersteuning van de aanvraag van het luchthavenbesluit voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente zijn in dit deelonderzoek de EV-effecten in kaart gebracht voor de startvariant en de trendvariant van de voorgenomen activiteit. Vervolgens zijn deze vergeleken met de referentiesituatie.

*Ligging en grootte PR-contouren*
Omdat zowel de startvariant als de trendvariant niet alleen vliegtuigbewegingen van klein verkeer omvatten maar ook vliegtuig- en helikopterbewegingen van groot verkeer en helikopterverkeer, zijn de oppervlakten van de PR-contouren (en dus het plaatsgebonden risico) toegenomen in vergelijking met de referentiesituatie welke alleen vliegtuigbewegingen van klein verkeer bevat. Het toegenomen plaatsgebonden risico wordt daarnaast veroorzaakt door het hogere aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen in de start- en trendvariant.

Indien het luchtvaartscenario van de trendvariant over wordt genomen als invoerscenario van het te nemen luchthavenbesluit zijn de $10^{-5}$ en de $10^{-6}$ PR-contouren hiervan beperkingengebieden zoals genoemd in paragraaf 2.2. De beperkingen gelden enkel buiten het luchthavengebied, welke ook vastgelegd wordt in het luchthavenbesluit.

Omdat de kansverdeling in het risicomodel is gedefinieerd ten opzichte van de baankop is er een verschil in ligging van de PR-contouren van de start- en trendvariant in vergelijking met de referentiesituatie. Omdat het klein verkeer in de referentiesituatie niet van de gehele baanlengte gebruik maakt, liggen de PR-contouren hiervan meer naar binnen vergeleken met de PR-contouren van de start- en trendvariant waarbij wel de gehele operationele baanlengte van 2.406 meter wordt gebruikt.

*Tellingen van woningen en kwetsbare objecten binnen de PR-contouren*
Voor zowel de referentiesituatie als de startvariant en de trendvariant geldt dat er binnen de $10^{-5}$ en de $10^{-6}$ PR-contour geen woningen of kwetsbare objecten liggen. Er hoeven dus geen woningen aan hun bestemming onttrokken te worden vanwege het luchthavenbesluit.
Binnen de $10^{-7}$ PR-contour bevinden zich in het geval van beide varianten geen kwetsbare objecten, maar wel woningen. In de $10^{-7}$ PR-contour van de startvariant liggen 4 bestaande woningen en in die van de trendvariant liggen 84 bestaande woningen. Dit heeft echter geen gevolgen voor de besluitvorming aangezien alleen de $10^{-5}$ en de $10^{-6}$ PR-contouren in het luchthavenbesluit worden vastgelegd en de $10^{-7}$ PR-contour geen wettelijke status heeft.

De plangebieden van de nieuwbouwprojecten die bij de autonome ontwikkelingen horen, vallen niet binnen de PR-contouren van de start- en de trendvariant. Er hoeft dus niet met nieuwbouw rekening te worden gehouden wat betreft de woningtellingen.

*Groepsrisico*

Het groepsrisico is berekend en geeft een indicatie voor het risico op ongevallen met grote groepen mensen. Er zijn echter wettelijk gezien nog geen bruikbare richtlijnen voor.

Ten opzichte van de referentiesituatie is er wel een toename van het groepsrisico bij zowel de startvariant als de trendvariant.

*Totaal risicogewicht*

Voor de start- en de trendvariant is het totaal risicogewicht bepaald. Er is echter nog geen norm of richtlijn waaraan het zou moeten voldoen. Voor beide varianten is het TRG toegenomen ten opzichte van de referentiesituatie door toename van het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen en toevoeging van groot verkeer.

*Inventarisatie transport en opslag gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen*

De ontwikkeling van de luchthaven heeft geen effect op risicobronnen zoals het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor.

Binnen de $10^{-8}$ PR-contour van de trendvariant liggen vier risicovolle inrichtingen terwijl de $10^{-8}$ PR-contour van de startvariant geen risicovolle inrichtingen bevat. Ze vormen echter geen belemmering voor de voorgenomen activiteit en er is geen verhoogd risico rondom deze bedrijven in vergelijking tot de referentiesituatie.

## Referenties


1) Voorschrift voor de berekening en bepaling van de $10^{-5}$ en $10^{-6}$ PR-contouren en het totaal risicogewicht voor overige burgerluchthavens, publicatie Staatscourant 2012, nr. 12507, 27 juni 2012.
2) J. Weijts, R.W.A. Vercammen, Y.A.J.R. van de Vijver en J.W. Smeltink, Voorschrift en procedure voor de berekening van externe veiligheid rond luchthavens, NLR-CR-2004-083, februari 2004.
3) ProjectMER/BesluitMER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente deel A, Arcadis, maart 2016.
4) PlanMER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o., Arcadis–Adecs Airinfra, B02022/CE9/059/300007, 23 juni 2009.
5) Luchtzijdige bereikbaarheid Twente, ontwerpschetsen (Concept 0.9d-26/01/2012, TO70/LVNL).
6) Notitie Reikwijdte en detailniveau i.k.v. ontwikkeling Technology base Twente, M.E.R.-procedure luchthavenbesluit Twente, Arcadis en ADT, 29 september 2015.
7) R. de Jong, Samenstellen van standaard vliegtuiggegevens voor de berekening van het externeveiligheidsrisico voor overige burgerluchthavens, NLR-TR-2010-454, april 2011.
8) Deelonderzoek geluid, MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, Adecs Airinfra, maart 2016.
9) Besluit van 30 september 2009, houdende regels voor burgerluchthavens (Besluit burgerluchthavens), http://wetten.overheid.nl (BWBR0026525).
10) Risicokaart. Geraadpleegd op 11-12-2015, http://nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html.

## Bijlage A Berekeningsnummers van de EV-berekeningen

Tabel 20 Berekeningsnummers.

| Omschrijving | Berekening | Berekeningsnummer |
|---|---|---|
| $10^{-5}$ PR-contour | Startvariant | 27-05-2016 10:13 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |
| | | |
| $10^{-6}$ PR-contour | Referentiesituatie (2011) | 07-05-2012 15:07 |
| | Startvariant | 27-05-2016 10:32 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |
| | | |
| $10^{-7}$ PR-contour | Referentiesituatie (2011) | 07-05-2012 15:07 |
| | Startvariant | 27-05-2016 10:32 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |
| | | |
| $10^{-8}$ PR-contour | Startvariant | 27-05-2016 10:32 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |
| | | |
| Totaal risicogewicht | Referentiesituatie (2011) | |
| | Startvariant | 27-05-2016 10:32 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |
| | | |
| Groepsrisico | Startvariant | 27-05-2016 10:32 |
| | Trendvariant | 27-05-2016 10:33 |

## Bijlage B Beperkingen binnen PR-contouren

Tabel 21 Omschrijving beperkingengebieden uit Besluit burgerluchthavens.

| PR-contour | Beperking | Wetsartikel |
|---|---|---|
| $10^{-5}$ | In het gebied dat gelegen is op en binnen een $10^{-5}$-plaatsgebonden risicocontour:<br>a. worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken;<br>b. is nieuwbouw van een gebouw niet toegestaan.<br>2. Beëindiging van bestaand gebruik van een woning gelegen in het gebied, bedoeld in het eerste lid, kan niet worden gevergd.<br>3. Van bestaand gebruik als bedoeld in het tweede lid is sprake indien op de dag voor inwerkingtreding van het luchthavenbesluit:<br>a. een woning rechtmatig aanwezig was en voor bewoning werd gebruikt, of<br>b. een bouwvergunning is verleend voor een woning op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.<br>4. Ten aanzien van degene die op de datum van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit rechtmatige gebruiker is van een woning bedoeld in het eerste lid, kan indien sprake is van bestaand gebruik, beëindiging van dit gebruik niet worden gevergd.<br>5. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b:<br>a. is vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen toegestaan;<br>b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw. | Bbl art. 10 |
| $10^{-6}$ | 1. In het gebied dat gelegen is op een $10^{-6}$-plaatsgebonden risicocontour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende $10^{-5}$-plaatsgebonden risicocontour is nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan.<br>2. In afwijking van het eerste lid kan voor nieuwbouw van een gebouw een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven.<br>3. Ten aanzien van een woning en een kwetsbaar gebouw wordt de verklaring, bedoeld in het tweede lid, slechts afgegeven:<br>a. bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing,<br>b. bij verandering van de bestemming van een gebouw, of<br>c. bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.<br>4. Het derde lid, aanhef en onder c, wordt niet eerder toegepast dan nadat de oude woning of het oude kwetsbare gebouw aan de bestemming is onttrokken. | Bbl art. 11 |

## Bijlage C Invoergegevens

Tabel 22 Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per EV-categorie voor de startvariant (ZM).

| Soort verkeer | Segment | ICAO-type | Aantal bewegingen (dag) | Aantal bewegingen (avond/nacht) | Totaal aantal bewegingen |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klein verkeer** | GA | AA5 | 380 | 20 | 400 |
| | GA | C150 | 5.036 | 265 | 5.301 |
| | GA | C172 | 2.766 | 145 | 2.911 |
| | GA | C182 | 974 | 51 | 1.025 |
| | GA | C310 | 345 | 18 | 363 |
| **Totaal klein verkeer** | | | **9.501** | **499** | **10.000** |
| **Groot verkeer** | BA | C25A | 147 | 93 | 240 |
| | BA | C510 | 147 | 93 | 240 |
| | BA | C56X | 37 | 23 | 60 |
| | BA | H25B | 37 | 23 | 60 |
| | MRO BA | C25A | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | C510 | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | C56X | 0 | 0 | 0 |
| | MRO BA | H25B | 0 | 0 | 0 |
| | EOL | A306 | c | 2 | 36 |
| | EOL | B733 | 11 | 1 | 12 |
| | EOL | B734 | 11 | 1 | 12 |
| **Totaal groot verkeer** | | | **424** | **236** | **660** |
| **Helikopters** | | EC20 | 16 | 4 | 20 |
| | | R44 | 16 | 4 | 20 |
| **Totaal helikopters** | | | **32** | **8** | **40** |
| **Totaal** | | | **9.957** | **743** | **10.700** |

Tabel 23 Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per EV-categorie voor de trendvariant (ZM).

| Soort verkeer | Seg-ment | ICAO -type | Aantal bewegingen (dag) | Aantal bewegingen (avond/nacht) | Totaal aantal bewegingen |
|---|---|---|---|---|---|
| **Klein verkeer** | GA | AA5 | 380 | 20 | 400 |
| | GA | C150 | 9.065 | 477 | 9.542 |
| | GA | C172 | 5.282 | 278 | 5.560 |
| | GA | C182 | 1.752 | 92 | 1.844 |
| | GA | C310 | 621 | 33 | 654 |
| **Totaal klein verkeer** | | | **17.100** | **900** | **18.000** |
| **Groot verkeer** | BA | C25A | 441 | 279 | 720 |
| | BA | C510 | 441 | 279 | 720 |
| | BA | C56X | 110 | 70 | 180 |
| | BA | H25B | 110 | 70 | 180 |
| | MRO BA | C25A | 57 | 23 | 80 |
| | MRO BA | C510 | 57 | 23 | 80 |
| | MRO BA | C56X | 14 | 6 | 20 |
| | MRO BA | H25B | 14 | 6 | 20 |
| | EOL | A306 | 137 | 7 | 144 |
| | EOL | B733 | 46 | 2 | 48 |
| | EOL | B734 | 46 | 2 | 48 |
| **Totaal groot verkeer** | | | **1.473** | **767** | **2.240** |
| **Helikopters** | | EC20 | 40 | 10 | 50 |
| | | R44 | 40 | 10 | 50 |
| **Totaal helikopters** | | | **80** | **20** | **100** |
| **Totaal** | | | **18.653** | **1.687** | **20.340** |

Tabel 24 Verdeling van groot verkeer over de routes.

| Aantal vliegtuigbewegingen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Absoluut | | Percentage[9] |
| **Baan** | **Vluchtsoort** | **Route** | **Startvariant** | **Trendvariant** | **[%]** |
| 05 | Start | ART-B | 10 | 32 | 7,5 |
| | | ART-C | 1 | 2 | 0,5 |
| | | SON-B | 32 | 108 | 25 |
| | | SON-C | 2 | 8 | 2 |
| | | TEB-B | 78 | 260 | 61 |
| | | TEB-C | 5 | 19 | 4 |
| | **Totaal start 05** | | **128** | **429** | **100** |
| 05 | Landing | ARN | 70 | 236 | 51 |
| | | ARN (EOL) | 5 | 21 | 4 |
| | | REK-U | 46 | 154 | 33,5 |
| | | REK-U (EOL) | 3 | 14 | 2,5 |
| | | REK-W | 11 | 39 | 8 |
| | | REK-W (EOL) | 1 | 3 | 1 |
| | **Totaal landing 05** | | **136** | **467** | **100** |
| 23 | Start | SON | 52 | 174 | 27 |
| | | TEB | 124 | 418 | 65 |
| | | TEN | 15 | 51 | 8 |
| | **Totaal start 23** | | **191** | **643** | **100** |
| 23 | Landing | BAS | 191 | 643 | 92,5 |
| | | BAS (EOL) | 14 | 58 | 7,5 |
| | **Totaal 23 landing** | | **205** | **701** | **100** |

[9] De percentages kunnen iets wijken als gevolg van afronding.

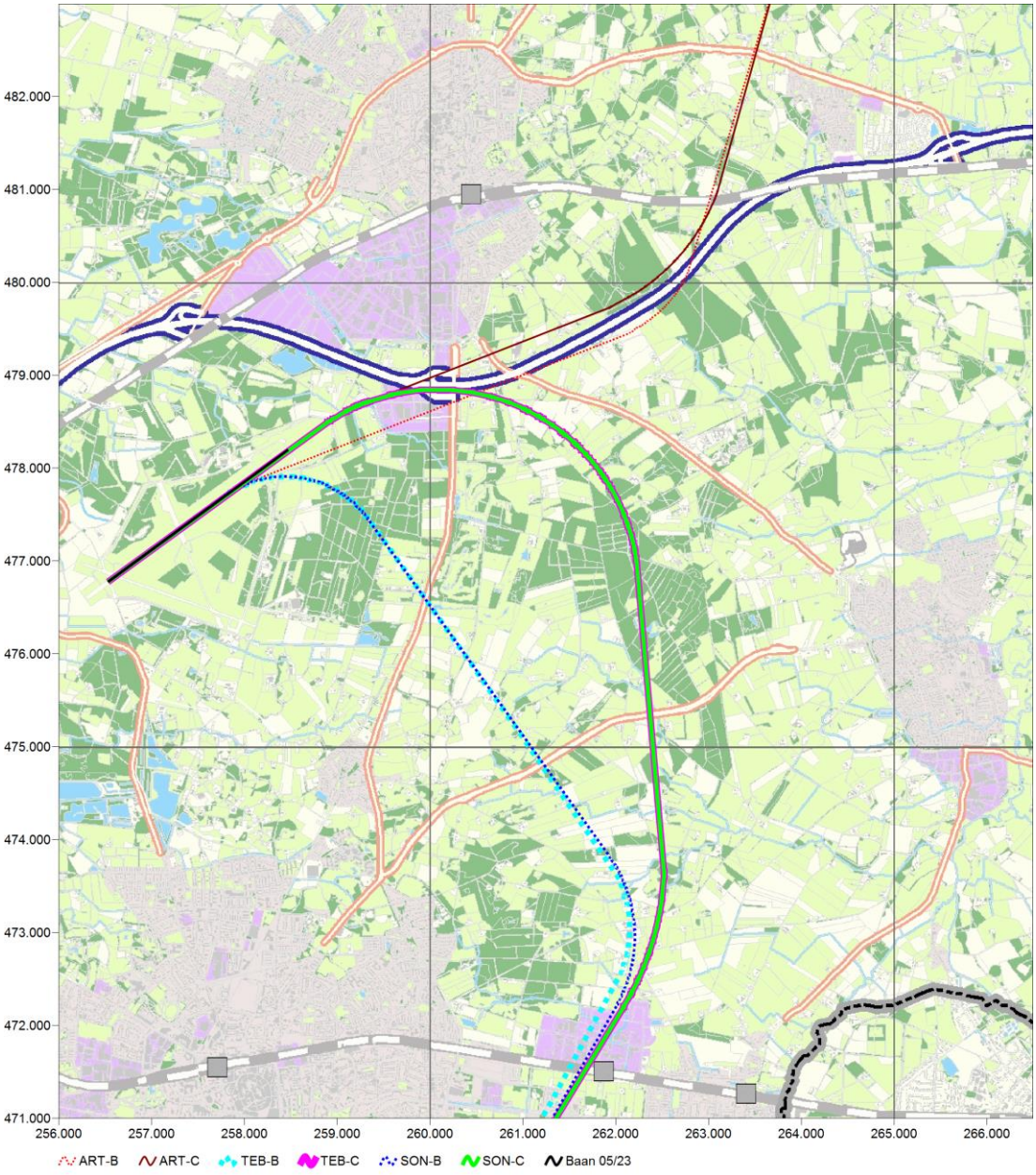
Tabel 25 Verdeling van klein verkeer over de routes.

| Aantal vliegtuigbewegingen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Baan** | **Vluchtsoort** | **Route** | **Absoluut** | | **Percentage** |
| | | | **Startvariant** | **Trendvariant** | **[%]** |
| 05 | Start | Straight | 864 | 1.584 | 22,5 |
| | Landing | Tango | 864 | 1.584 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 2.112 | 3.872 | 55,0 |
| | | **Totaal 05** | **3.840** | **7.040** | **100** |
| 23 | Start | Straight | 1.296 | 2.376 | 22,5 |
| | Landing | Tango | 1.296 | 2.376 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 3.168 | 5.808 | 55,0 |
| | | **Totaal 23** | **5.760** | **10.560** | **100** |
| 05Z | Start | Start1 | 36 | 36 | 22,5 |
| | Landing | Landing1 | 36 | 36 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 88 | 88 | 55,0 |
| | | **Totaal 05Z** | **160** | **160** | **100** |
| 23Z | Start | Start2 | 54 | 54 | 22,5 |
| | Landing | Landing2 | 54 | 54 | 22,5 |
| | Circuit | Circuit | 132 | 132 | 55,0 |
| | | **Totaal 23Z** | **240** | **240** | **100** |

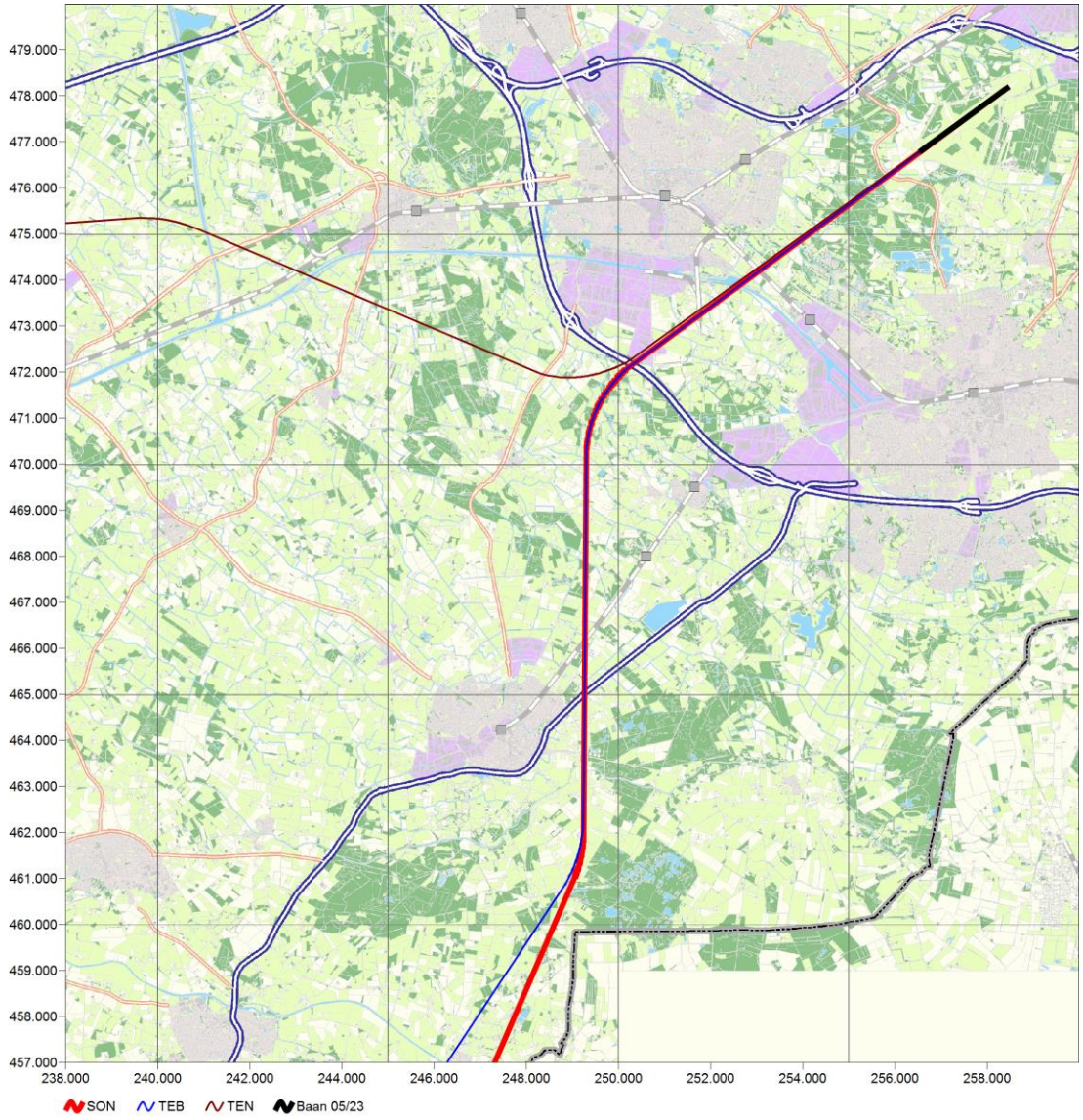
Tabel 26 Verdeling van helikopterverkeer over de routes.

| Aantal helikopterbewegingen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Baan** | **Vluchtsoort** | **Route** | **Startvariant** | | **Trendvariant** | |
| | | | **Absoluut** | **Percentage [%]** | **Absoluut** | **Percentage [%]** |
| 05 | Start | Straight | 8 | 50 | 20 | 50 |
| 05 | Landing | Straight | 8 | 50 | 20 | 50 |
| | | **Totaal 05** | **16** | **100** | **40** | **100** |
| 23 | Start | Straight | 12 | 50 | 30 | 50 |
| 23 | Landing | Straight | 12 | 50 | 30 | 50 |
| | | **Totaal 23** | **24** | **100** | **60** | **100** |

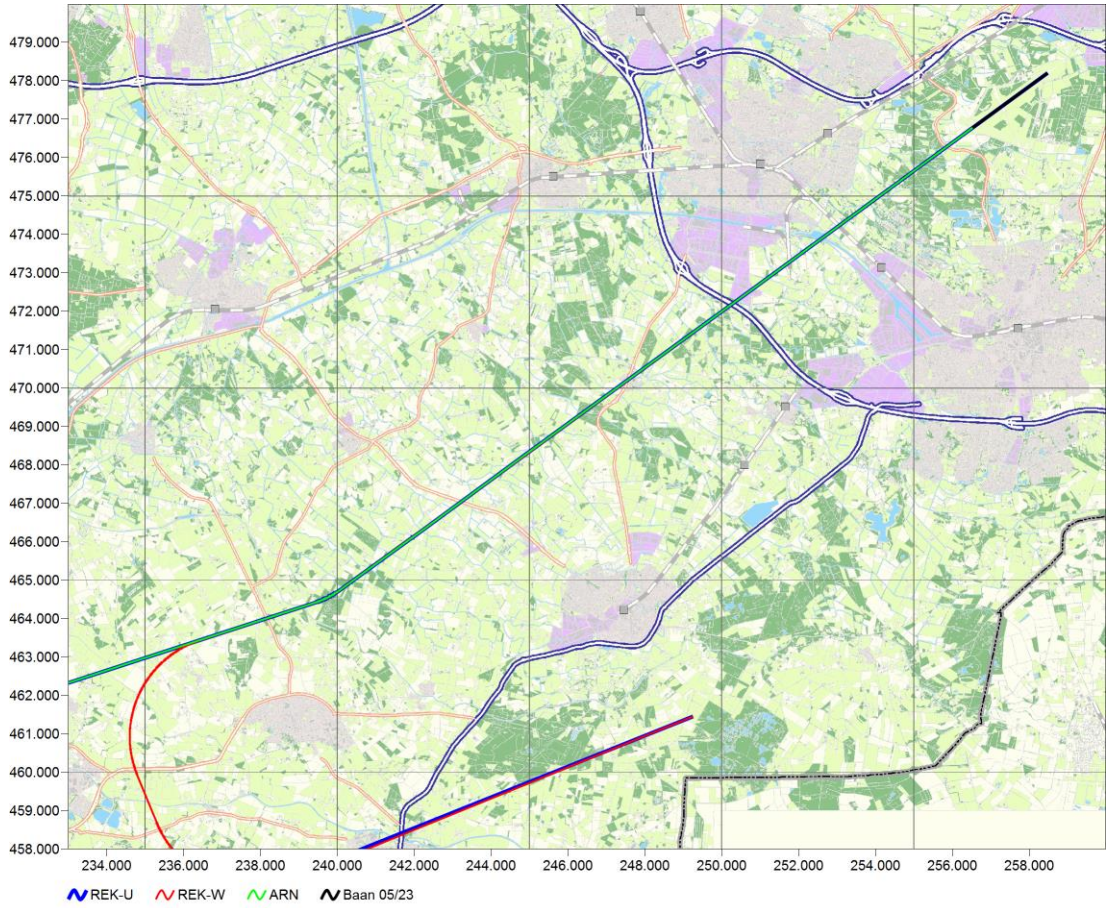
## Bijlage D Routes



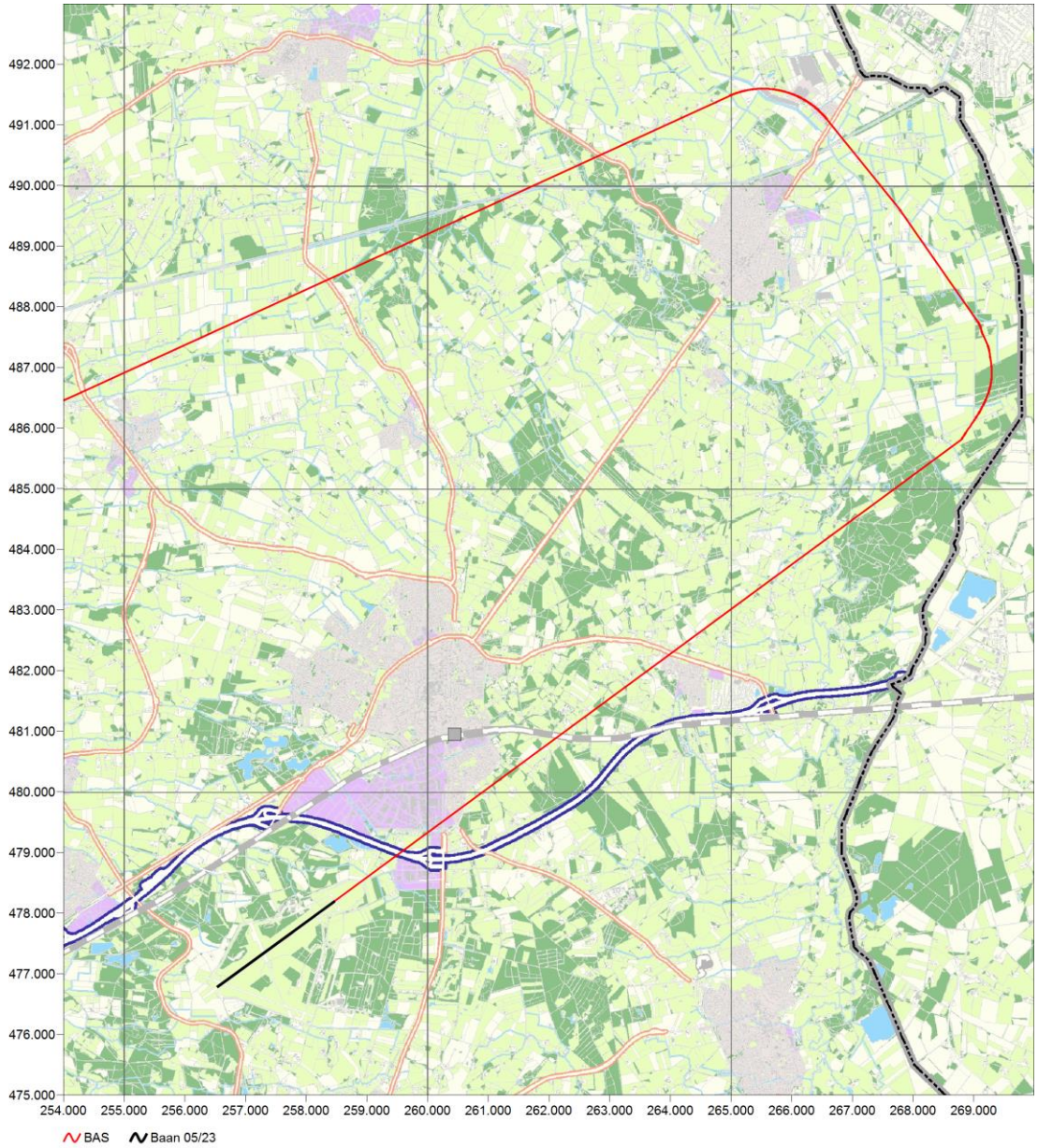

Figuur 15 Startroutes IFR groot verkeer baan 05.



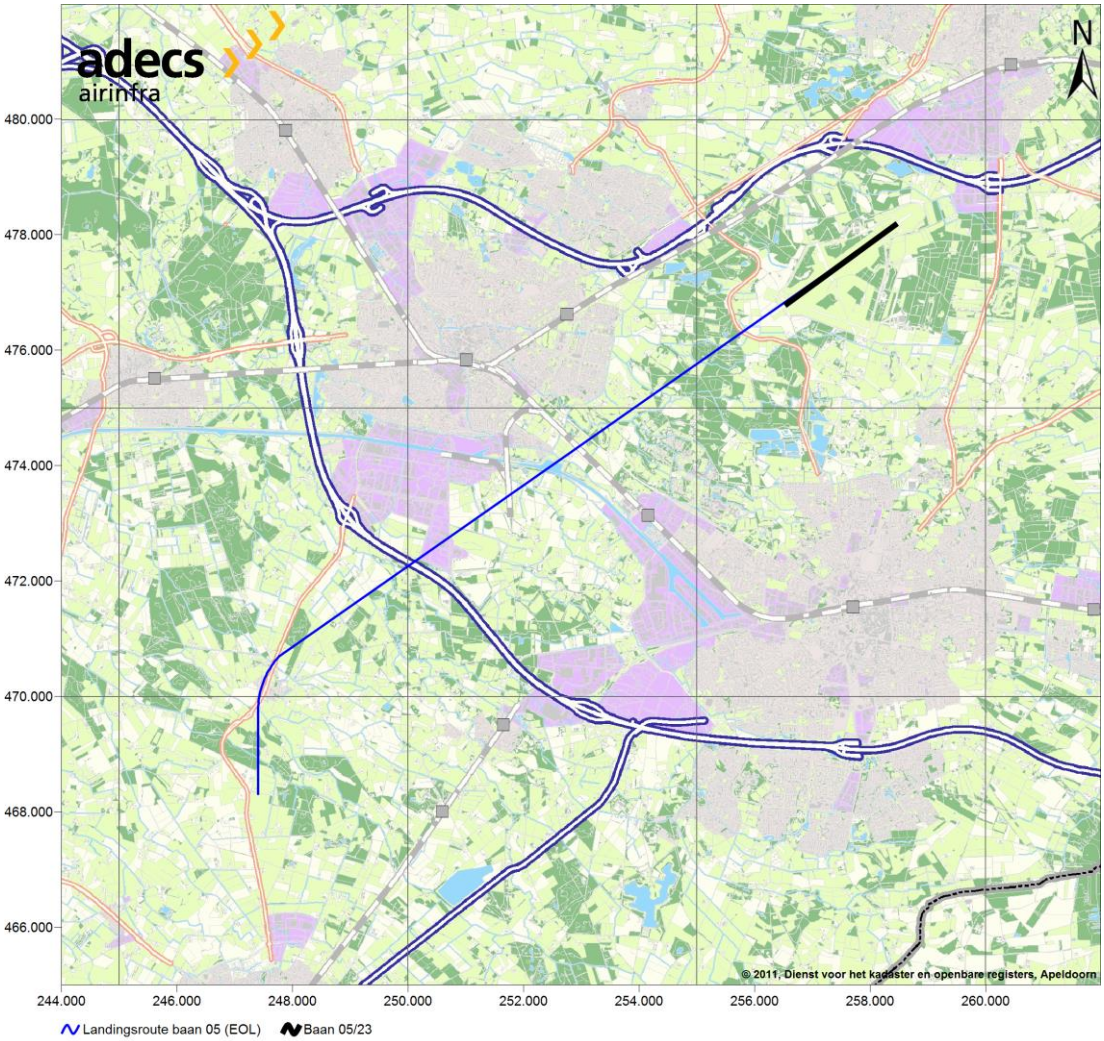

Figuur 16 Startroutes IFR groot verkeer baan 23.



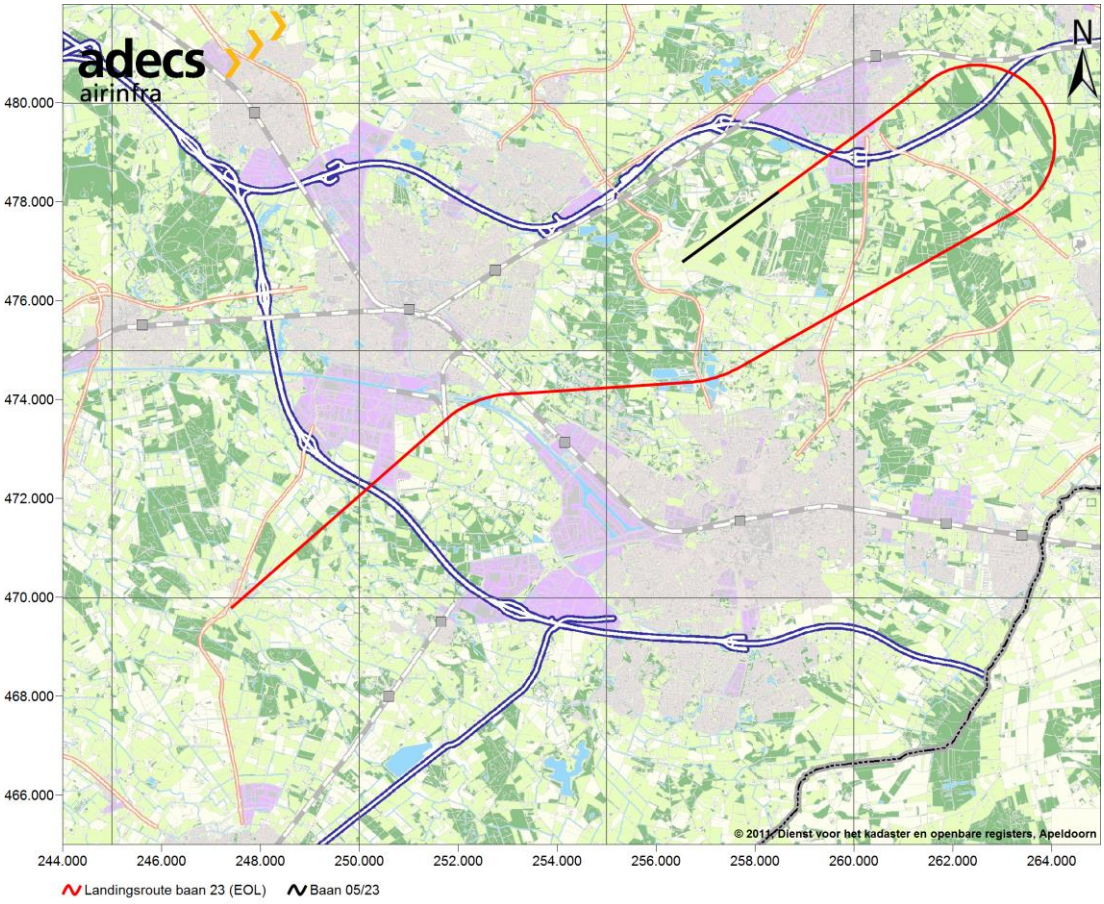

Figuur 17 Landingsroutes IFR groot verkeer baan 05.



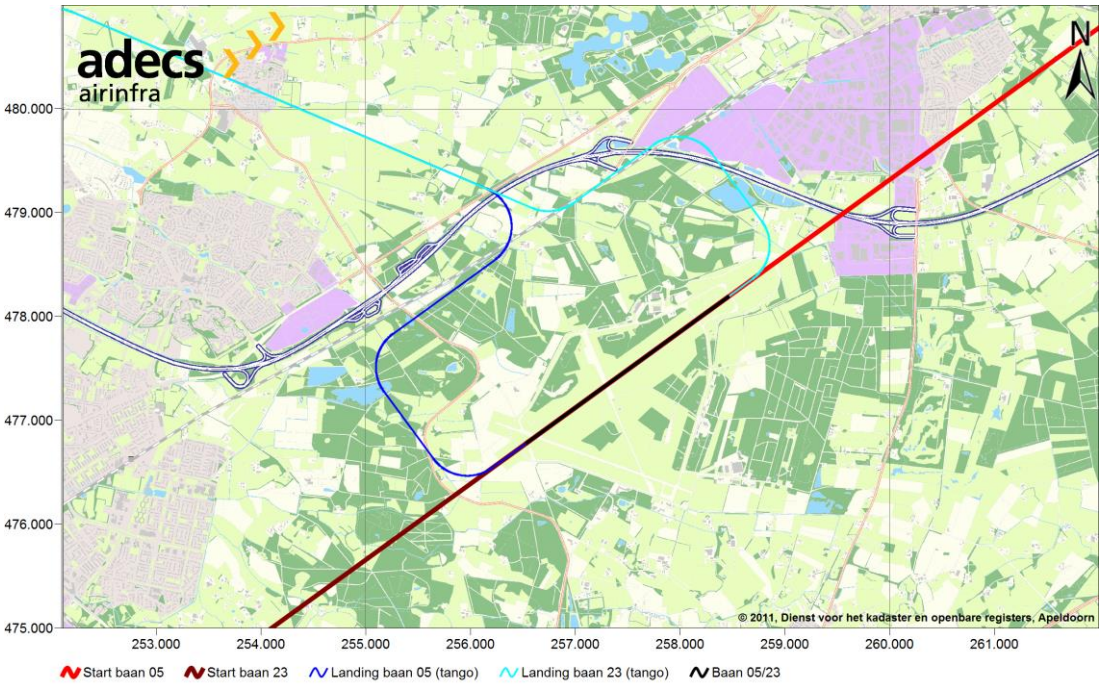

Figuur 18 Landingsroutes IFR groot verkeer baan 23.



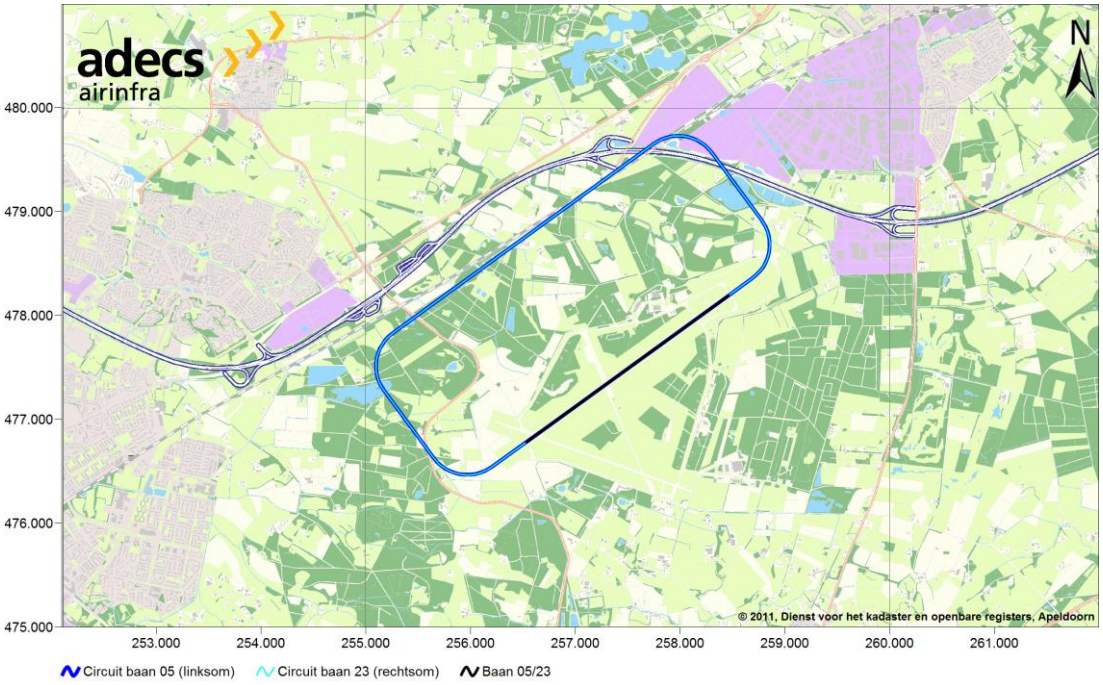

Figuur 19 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 05.



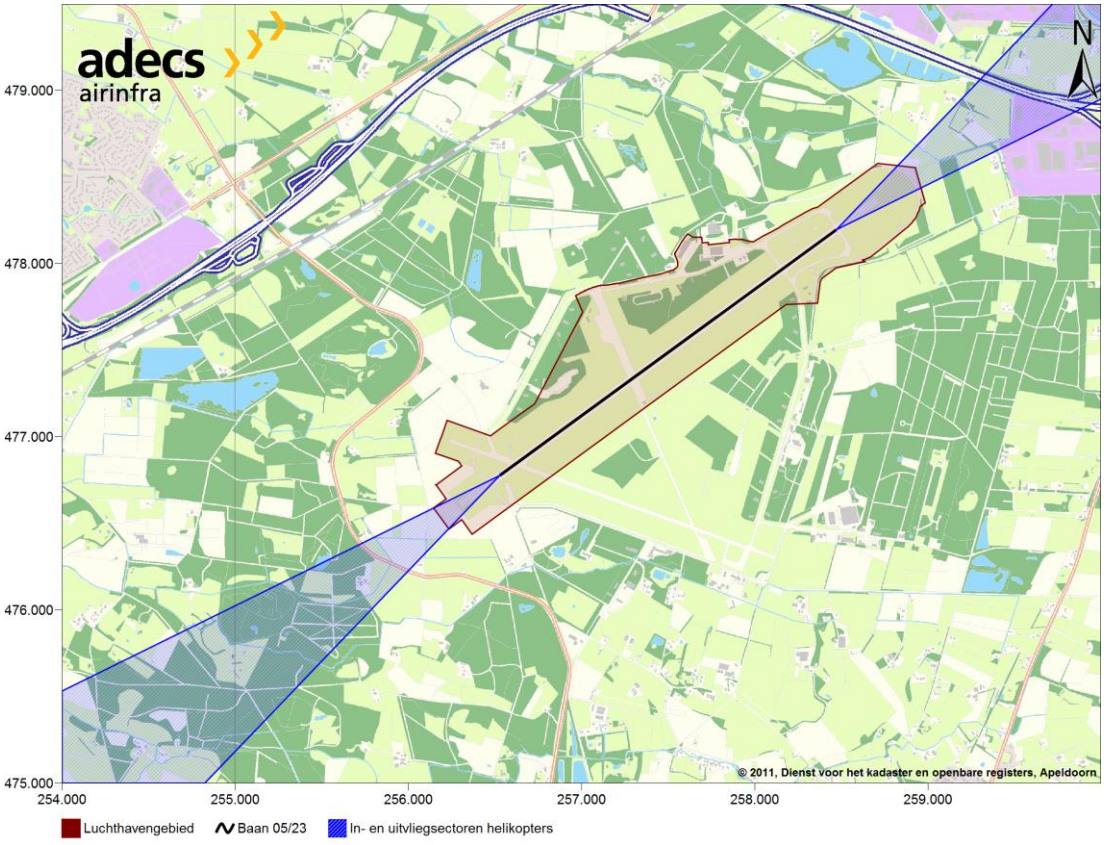

Figuur 20 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 23.



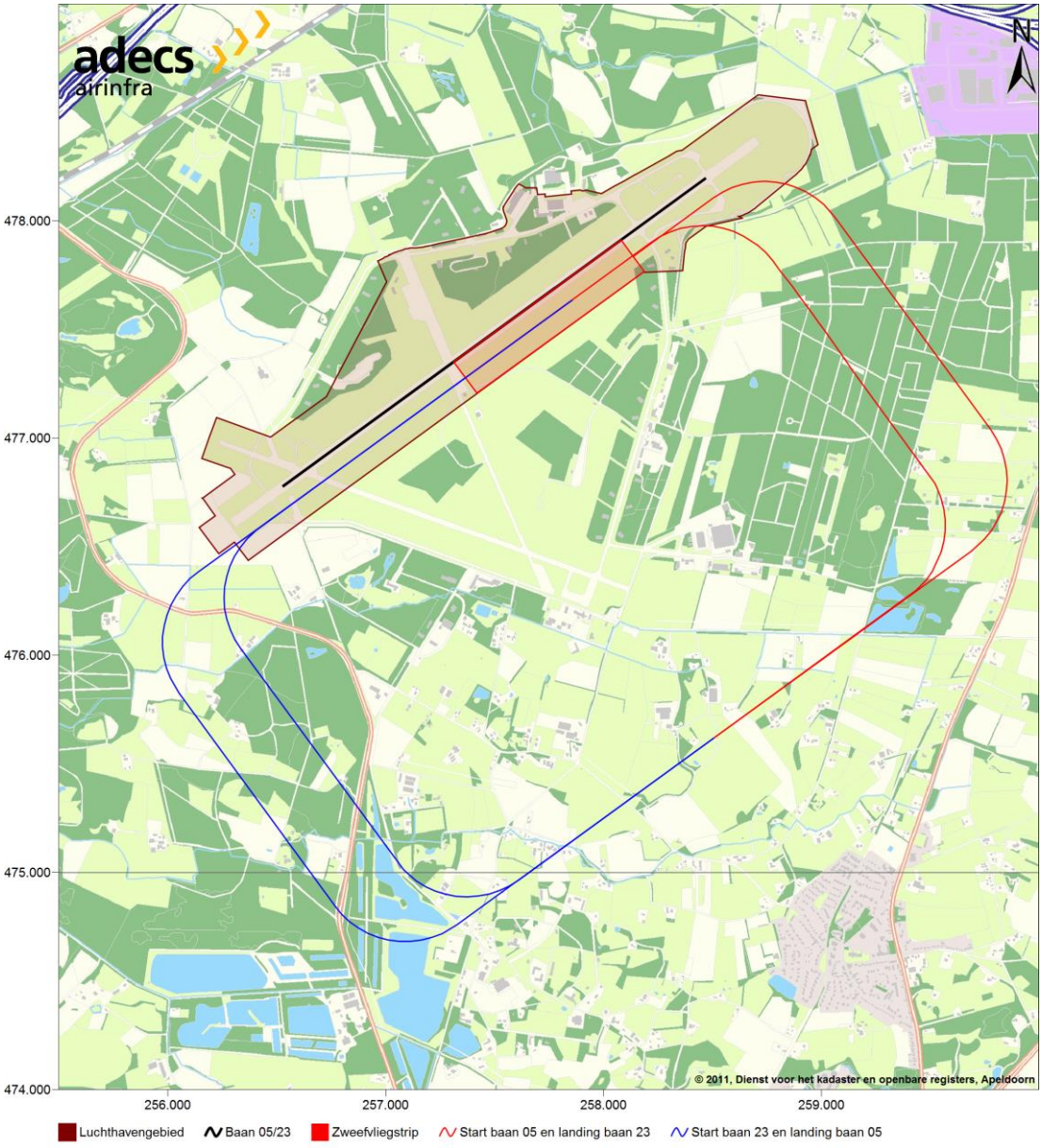

Figuur 21 Start- en landingsroutes VFR klein verkeer.




Figuur 22 Circuits VFR klein verkeer baan 05/23.




Figuur 23 In- en uitvliegsectoren helikopters baan 05/23.




Figuur 24 VFR start- en landingsroutes voor het sleepverkeer/zweefvliegverkeer, baan 05Z/23Z.




Figuur 25 VFR circuits voor het sleepverkeer/zweefvliegverkeer, baan 05Z/23Z.

adecs airinfra



# Deelonderzoek Luchtkwaliteit

MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# Deelonderzoek Luchtkwaliteit

## MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente

**Colofon**

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | : Area Development Twente |
| Bestemd voor | : L. van der Ree |
| Auteur(s) | : P.A. Heslinga BSc |
| Controle door | : ir. W.B. Haverdings |
| Datum | : 9 juni 2016 |
| Kenmerk | : ar160205.rap/pH/kd |

| | |
|---|---|
| Opgesteld door | : Advanced Decision Systems Airinfra BV |
| Adres | : Bagijnhof 80 |
| Plaats | : 2611 AR Delft |
| Telefoon | : +31 (0)15 - 215 00 40 |
| E-mail | : info@adecs-airinfra.nl |
| Web | : www.adecs-airinfra.nl |
| KvK nummer | : 08092107 |

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Airinfra BV is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

## Afkortingen en symbolen

| | |
|---|---|
| ADT | Area Development Twente |
| APU | Auxiliary Power Unit |
| CBS | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| $CO_2$ | Kooldioxide |
| ETS | Europees Systeem voor emissiehandel |
| GA | General Aviation |
| GPU | Ground Power Unit |
| IFR | Instrumental Flight Rules |
| KNMI | Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut |
| LCC | Low Cost Carrier |
| LTO | Landing and Take-off |
| MER | Milieueffectrapport |
| NNM | Nieuw Nationaal Model |
| $NO_2$ | Stikstofdioxide |
| $NO_x$ | Stikstofoxiden |
| NSL | Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit |
| $PM_{10}$ of $PM_{2.5}$ | Particulate Matter (fijn stof), getal geeft diameter van deeltjes aan in micrometer |
| RBL | Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit |
| RBML | Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens |
| RIVM | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| RMI | Regeling Milieu Informatie (Schiphol) |
| SRM | Standaard RekenMethode |
| TNO | Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek |
| VFR | Visual Flight Rules |
| Wm | Wet Milieubeheer |
| $\mu g/m^3$ | Microgram per kubieke meter lucht |

## Inhoudsopgave


**Samenvatting** ..... **4**

**1 Inleiding** ..... **7**

**2 Wettelijk kader** ..... **8**

2.1 Nederlandse regelgeving ..... 8
2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ..... 8
2.3 Wettelijke stoffen ..... 9
2.4 Rekenen aan luchtkwaliteit ..... 10
2.5 Klimaatbeleid ..... 11
2.6 Geur ..... 12

**3 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief** ..... **13**

3.1 Referentiesituatie ..... 13
3.1.1 Huidige situatie ..... 13
3.1.2 Autonome ontwikkelingen ..... 14
3.2 Voorgenomen activiteit ..... 15
3.3 Voorkeursalternatief ..... 16

**4 Rekenmethoden en uitgangspunten** ..... **18**

4.1 De onderzochte effecten en algemene uitgangspunten ..... 18
4.2 Luchtkwaliteit ten gevolge van vliegverkeer ..... 19
4.3 $CO_2$-emissies van vliegverkeer ..... 20
4.4 Luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer ..... 21
4.5 Luchtkwaliteit ten gevolge van bedrijvigheid ..... 22
4.6 Totale concentraties ..... 22
4.7 Modelonzekerheden ..... 23

**5 Invoer** ..... **25**

5.1 Invoergegevens luchtvaart: kenmerken luchthaven ..... 25
5.1.1 Start- en landingsbaan ..... 25
5.1.2 Vliegroutes ..... 26
5.2 Invoergegevens luchtvaart: kenmerken vliegverkeer ..... 27
5.3 Wegverkeergegevens ..... 28
5.4 Bedrijvigheid ..... 29

**6 Resultaten** ..... **34**

6.1 Totalen concentraties ..... 34
6.2 Achtergrondconcentraties ..... 36
6.3 Vliegverkeer ..... 37
6.4 Wegverkeer ..... 41

6.5 Bedrijvigheid ..... 42
6.6 Toetsing ..... 43
6.7 Geurhinder ..... 43
6.8 $CO_2$-emissies ..... 44

**7 Conclusies ..... 45**

**Referenties ..... 46**

**Bijlage A Details concentratieberekeningsmodel luchtvaart ..... 47**

A.1 Windprofiel ..... 47
A.2 Bepaling van de turbulentieparameters ..... 48
A.3 Bepaling van de dispersieparameters ..... 49
A.4 Bepaling van de pluimstijging $\Delta h$ ..... 50
A.5 De concentratieberekening ..... 51
A.6 De reactie van de stikstofoxiden ..... 52

**Bijlage B Verdelingstabellen vliegverkeer ..... 53**

**Bijlage C Routes ..... 55**

**Bijlage D Stagnatiefactor wegverkeer ..... 62**

**Bijlage E Invoergegevens PluimSnelweg ..... 63**

E.1 Huidige situatie (2015) ..... 63
E.2 Minimale invulling 2026 ..... 63
E.3 Maximale invulling 2026 ..... 64
E.4 Voorkeursalternatief 2026 ..... 65

**Bijlage F Specifieke invoer PluimSnelweg ..... 67**

F.1 Detailinformatie geselecteerde wegen huidige situatie ..... 67
F.2 Detailinformatie geselecteerde wegen in de verschillende varianten ..... 68

**Bijlage G Uitstootgegevens Bedrijvigheid ..... 74**

**Bijlage H Figuren resultaten voorkeursalternatief ..... 78**

## Samenvatting

Het doel van dit onderzoek is om de effecten op het thema lucht in de omgeving van het plangebied Noord en Midden inzichtelijk te maken, zodat dit in de overweging bij het nemen van het besluit meegenomen kan worden. Hierbij wordt gekeken naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit ten gevolge van de diverse emissiebronnen waaronder de luchtvaart.

*Totale concentraties*
De totale concentraties zijn samengesteld uit de concentraties van het vliegverkeer, het wegverkeer, industriële bronnen en de achtergrondconcentraties. In dit onderzoek zijn de jaargemiddelde concentraties in 2015 en 2026 bepaald voor stikstofoxide ($NO_2$) en fijn stof ($PM_{10}$ en $PM_{2.5}$) bepaald in een studiegebied van 10 bij 10 kilometer. Dit studiegebied sluit, overeenkomstig de daarvoor voorgeschreven rekenmethoden, de snelweg zelf en de industrieterreinen uit.

In tabel 1 zijn de maximale totale jaargemiddelde concentraties, dus van alle bronnen tezamen, voor de verschillende jaartallen en stoffen binnen het studiegebied gegeven. Geen van de waarden overschrijdt de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m$^3$ of in het geval van $PM_{2.5}$ de lagere grenswaarde van 25 µg/m$^3$.

Tabel 1 Jaargemiddelde $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$-concentraties in het studiegebied per variant.

| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m$^3$] in studiegebied alle bronnen samen** | **$NO_2$ Max** | $PM_{10}$ **Max** | **$PM_{2.5}$ Max** |
|---|---|---|---|
| 2015 huidige situatie | 32,90 | 23,04 | 14,00 |
| 2026 autonoom | 19,70 | 20,45 | 11,86 |
| 2026 minimale invulling | 20,12 | 24,41 | 13,85 |
| 2026 maximale invulling | 20,41 | 24,69 | 13,99 |
| 2026 voorkeursalternatief | 20,14 | 24,41 | 13,85 |

Een andere grenswaarde is de 24-uurgemiddelde concentratie van $PM_{10}$. Hiervoor mag het aantal overschrijdingsdagen, waarbij de daggemiddelde concentratie $PM_{10}$ hoger is dan 50 µg/m$^3$ maximaal 35 zijn. De maximale invulling, getoetst in het jaar 2026, heeft een maximum $PM_{10}$-bijdrage van 24,69 µg/m$^3$. Dit komt overeen met 15 overschrijdingsdagen (zonder correctie voor zeezout) en overschrijdt de toegestane grenswaarde van 35 niet. Het voorkeursalternatief komt op 14 overschrijdingsdagen.

*Achtergrondconcentraties*
De grootste bijdrage aan de totale concentraties wordt geleverd door de al aanwezige achtergrondconcentraties. De gegevens zijn afkomstig van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN), deze worden jaarlijks gecorrigeerd door het RIVM. Het bereik (minimaal tot maximaal) is in onderstaande tabel 2 per zichtjaar getoond.

Tabel 2 Minimale en maximale achtergrondconcentraties in het studiegebied.

| Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] in studiegebied ten gevolge van achtergrond | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $NO_2$ | | $PM_{10}$ | | $PM_{2.5}$ | |
| | Min - | Max | Min - | Max | Min - | Max |
| 2015 | 12,79 - | 18,37 | 20,00 - | 21,66 | 12,18 - | 13,38 |
| 2026 | 8,86 - | 12,17 | 17,73 - | 19,50 | 10,30 - | 11,40 |

Uit de cijfers uit bovenstaande tabel blijkt dat er nog een ruime marge bestaat voordat de grenswaarde van 40 µg/m³ wordt bereikt. Tevens is duidelijk dat de trend voor de concentraties in de toekomst dalend is. De afname van $NO_2$ is daarbij sterker dan die van $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$.

*Vliegverkeer*

De bijdrage van het vliegverkeer aan de jaargemiddelde concentraties concentreert zich rondom de luchthaven. De maxima voor $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$ die zijn gevonden in het studiegebied zijn in onderstaande tabel 3 genoemd.

Tabel 3 Bijdrage vliegverkeer: Maxima jaargemiddelde concentraties.

| Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] bijdrage vliegverkeer in studiegebied | | |
|---|---|---|
| | $NO_2$ (direct) | $PM_{10}$ / $PM_{2.5}$[1] |
| | Max | Max |
| 2015 huidige situatie | << 0,01 | << 0,01 |
| 2026 autonoom | << 0,01 | << 0,01 |
| 2026 startvariant | 0,01 | << 0,01 |
| 2026 trendvariant* | 0,06 | 0,01 |

*Geldend voor zowel de maximale invulling als het voorkeursalternatief.

De bijdrage van het vliegverkeer is beperkt ten opzichte van de al aanwezige achtergrondconcentratie. De bijdrage aan de $PM_{10}$-concentraties is nog veel kleiner dan aan de $NO_2$-concentraties. De grootste bijdrage wordt geleverd door het taxiën van de vliegtuigen. Het maximum ligt dan ook op en rond de baan, waar de vliegtuigen 'back-tracken' om vanaf de baankop te starten.

*Wegverkeer*

In tabel 4 zijn de gevonden maxima weergegeven voor de bijdrage aan het wegverkeer in de diverse doorgerekende scenario's.

[1] Het $PM_{10}$-resultaat ten gevolge van alleen vliegverkeer kan tevens als $PM_{2.5}$ gelezen worden, gelet op het uitgangspunt (vaste verhouding $PM_{2.5}/PM_{10}$ = 1) uit paragraaf 4.1.

Tabel 4 Jaargemiddelde concentraties van de bijdrage van het wegverkeer.

| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] bijdrage wegverkeer in studiegebied** | | | |
|---|---|---|---|
| | **$NO_2$ (direct)** | **$PM_{10}$ (direct)** | **$PM_{2.5}$ (direct)** |
| | **Max** | **Max** | **Max** |
| Huidige situatie | 9,30 | 2,71 | 1,35 |
| Autonome ontwikkeling | 5,27 | 2,39 | 0,82 |
| Minimale invulling | 5,53 | 2,52 | 0,86 |
| Maximale invulling | 5,70 | 2,59 | 0,88 |
| Voorkeursalternatief | 5,52 | 2,51 | 0,86 |

De resulterende maxima van de concentraties voor het wegverkeer voor de varianten zijn lager dan in de huidige situatie (2015), ondanks toenemende verkeersintensiteiten. Dit is te verklaren doordat de afname van de emissiefactoren veel groter is dan de toename van de verkeersintensiteiten. Verder valt op dat er nauwelijks tot geen verschil is tussen de minimale of maximale invulling. Geconcludeerd kan worden dat de toename vanwege de voorgenomen activiteit beperkt is ten opzichte van de referentiesituatie en de eindsituatie gunstiger is dan de huidige situatie.

*Conclusies*

Omdat het project 'Luchthaven Twente' in het NSL is opgenomen is in principe gewaarborgd dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit beheerst worden en dat doorgang van het project niet afhankelijk is van een luchtkwaliteitsonderzoek. Projecten die zijn opgenomen in het NSL hoeven niet afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden. Voorwaarde hiervoor is dat de projectkenmerken zoals ze in het NSL zijn meegenomen niet veranderen in het nieuwe plan. De totale concentratie en uitstoot in het voorliggende plan is lager dan dit was, zoals beschreven in het ontwerp luchthavenbesluit van oktober 2013.

Aangezien de ontwikkeling van het gehele gebied, dus gebiedsontwikkeling Technology Base Twente, luchthaven Twente en het plangebied Midden integraal wordt beoordeeld zijn de projectkenmerken wel veranderd. Om inzicht te geven in de milieueffecten is voor het MER een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. De resultaten zijn vervolgens aan de wettelijke normen getoetst. Uit de resultaten van de totalen voor de jaargemiddelde concentraties ($NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$) en de 24-uurconcentraties blijkt dat er geen overschrijding van de grenswaarden is. Er worden derhalve geen knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit verwacht door de ontwikkeling het gebied. Wel zal er een beperkte toename van concentraties ontstaan door de voorgenomen activiteit.

# 1 Inleiding

Area Development Twente (ADT) overziet de ontwikkelingen in de omgeving van de voormalige luchthaven Twente. Door de ontwikkeling van plangebied Noord, waaronder de luchthaven, en plangebied Midden is er door de commissie Wientjes besloten om een integrale milieueffectrapportage uit te laten voeren. Voorliggend rapport bevat het deelonderzoek luchtkwaliteit voor dit MER.

Het doel van dit onderzoek is om de effecten op het thema lucht rond de plangebieden Noord en Midden inzichtelijk te maken, zodat dit in de overweging bij het nemen van de besluiten meegenomen kan worden. Hierbij wordt gekeken naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit ten gevolge van de diverse emissiebronnen waaronder de luchtvaart.

*Leeswijzer*
In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader en beleid omschreven op het gebied van luchtkwaliteit. De beschouwde alternatieven zijn in hoofdstuk 3 genoemd. De gebruikte rekenmethoden zijn omschreven in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 zijn de invoergegevens gegeven. De resultaten van de berekeningen zijn gegeven in hoofdstuk 6. Ten slotte eindigt dit rapport met de conclusies in hoofdstuk 7.

# 2 Wettelijk kader

Luchtkwaliteit is afhankelijk van de aanwezigheid van stoffen in de buitenlucht die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. Een maat voor de luchtkwaliteit is de concentratie van een dergelijke stof in de lucht, meestal uitgedrukt in microgrammen per kubieke meter ($\mu g/m^3$). Bronnen die schadelijke stoffen uitstoten, kunnen lokaal (tot enkele kilometers afstand) effect hebben op de concentraties in de lucht. Normen ten aanzien van concentraties en voorschriften voor het meten en rekenen aan luchtkwaliteit zijn in de Nederlandse wet vastgelegd. In onderstaande paragrafen wordt de wet- en regelgeving inzake luchtkwaliteit beschreven (2.1-2.4). Ook wordt aandacht besteed aan de thema's $CO_2$ en geur in de laatste twee paragrafen (2.5, 2.6).

## 2.1 Nederlandse regelgeving

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vloeit voort uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wet implementeert onder andere de normen uit Europese regelgeving, bestaande uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit 2008 (2008/50/EG, 21 mei 2008 PbEG L 152) en de vierde dochterrichtlijn (2004/107/EG, 15 december 2004 PbEG L 23).

Op grond van artikel 5.16 Wm dient een bestuursorgaan, in geval van de in dit artikel genoemde gevallen, een besluit te nemen met in achtneming van één van de volgende gronden:

1. het project leidt niet tot overschrijding van een grenswaarde;
2. het project leidt per saldo tot gelijk blijven of verbetering van de luchtkwaliteit;
3. het project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van een stof;
4. het project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Voor een uitgebreidere beschrijving van het wettelijk kader wordt verwezen naar bijvoorbeeld de Handreiking rekenen aan luchtkwaliteit (ref. 1). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft deze handreiking uitgegeven als hulpmiddel voor het berekenen van concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Deze handleiding bevat een uitgebreid overzicht van het wettelijk kader. Voor voorliggend luchtkwaliteitsonderzoek is de Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit, als leidraad gehanteerd. Indien hiervan is afgeweken in het onderzoek dan is dit aangegeven in dit rapport.

Het luchthavenbesluit valt onder de Wet luchtvaart. In artikel 8.44 lid 3 van de Wet luchtvaart is geregeld dat het luchthavenbesluit regels of grenswaarden kan bevatten met het oog op het externeveiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. Artikel 8.44 staat weliswaar in het hoofdstuk over regionale luchthavens, maar is op grond van de schakelbepaling artikel 8.60 ook van toepassing op luchthavens van nationale betekenis. Artikel 8.44 lid 3 geeft de mogelijkheid om grenswaarden te stellen aan emissie van luchtvaartuigen. Het opnemen van grenswaarden voor emissie is een keuze van het bevoegd gezag en zal indien gewenst opgenomen worden in het luchthavenbesluit.

## 2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is een programma waarbij rekening is gehouden met (toekomstige) projecten en maatregelen door middel van een pakket van maatregelen waardoor er binnen een bepaalde termijn aan de

grenswaarden voor fijn stof ($PM_{10}$) en stikstofdioxide ($NO_2$) uit de richtlijn luchtkwaliteit 2008 wordt voldaan. Het NSL onderbouwt tevens de derogatie (uitstel) die de Europese Commissie heeft verleend aan Nederland voor het voldoen aan de grenswaarden. Het project "Luchthaven Twente" is opgenomen in het NSL.

### 2.3 Wettelijke stoffen

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden voor zeven stoffen en richtwaarden voor vijf stoffen opgenomen voor de concentraties in de buitenlucht. In Nederland zijn $NO_2$ en fijn stof ($PM_{10}$ en $PM_{2.5}$) het meest kritisch. Op basis van screeningen kan geconcludeerd worden dat indien voldaan wordt aan de normen voor deze stoffen, overschrijding van normen voor overige Wm-stoffen[2] redelijkerwijs kunnen worden uitgesloten. Deze screeningen, die uitgevoerd zijn op basis van de meest ongunstige uitgangspunten, tonen aan dat het verschil tussen de norm en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot is, dat overschrijding van de normen voor de overige Wm-stoffen redelijkerwijs kan worden uitgesloten.
De normen voor de $NO_2$- en fijnstofconcentraties zijn in onderstaande tabel 5 opgenomen.

Tabel 5 Overzicht normen stikstofdioxide en fijn stof.

| Stof | Norm | Niveau [µg/m] | Ingangsdatum |
|---|---|---|---|
| $NO_2$ | Jaargemiddelde concentratie | Maximaal 40 µg/m$^3$ | 1 januari 2015 |
| $NO_2$ | Uurgemiddelde concentratie | Maximaal 18 maal per jaar meer dan 200 µg/m$^3$ | 1 januari 2015 |
| $PM_{10}$ | Jaargemiddelde concentratie | Maximaal 40 µg/m$^3$ | 11 juni 2011 |
| $PM_{10}$ | 24-uurgemiddelde concentratie | Maximaal 35 maal per jaar meer dan 50 µg/m$^3$ | 11 juni 2011 |
| $PM_{2.5}$ | Jaargemiddelde concentratie | Maximaal 25 µg/m$^3$ | 1 januari 2015 |

De uurgemiddelde $NO_2$-concentratie is niet beschouwd. De 1-uurs gemiddelde grenswaarde bedraagt 200 µg/m3. Voor de uurgemiddelde norm geldt dat deze niet vaker dan 18 keer per jaar overschreden mag worden. Overschrijding van deze grenswaarde is in Nederland al lang niet meer aan de orde, zo blijkt uit metingen. Wel komt het nog incidenteel voor dat uurwaarden boven de 200 µg/m3 worden bereikt. In 2010 was dit het geval op twee stations: een uur op het stadsstation Den Haag-Rebequestraat en op twee achtereenvolgende uren op het straatstation Amsterdam-Prins Bernhardplein. Omdat het voor de plangebieden Noord en Midden ook aannemelijk is dat de grenswaarde niet zal worden overschreden, is hier geen verdere uitwerking aan gegeven.

In de Wet milieubeheer is het toepasbaarheidsbeginsel in artikel 5.19 lid 2 opgenomen. Het gaat daarin voornamelijk om de toegankelijkheid van plaatsen. De luchtkwaliteit hoeft niet beoordeeld te worden op:

- Locaties die voor het publiek ontoegankelijk zijn;
- Terreinen met één of meer inrichtingen waar arbo-regels gelden, en/of;
- De rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

[2] Zwaveldioxide, koolmonoxide, lood, benzeen, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen, stikstofoxiden, ozon.

Op grond van het voorgenoemde toepasbaarheidsbeginsel kunnen in het studiegebied de gebieden binnen de grenzen van de luchthaven, de rijksweg A1 en industrieterreinen worden uitgesloten.

### 2.4 Rekenen aan luchtkwaliteit

De voorgeschreven rekenmethoden voor luchtkwaliteit zijn beschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl2007). Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen rekenmethoden:

- Standaard Rekenmethode 1 (SRM1) voor binnenstedelijke wegen;
- Standaard Rekenmethode 2 (SRM2) voor buitenstedelijke wegen;
- Standaard Rekenmethode 3 (SRM3) voor puntbronnen zoals industrie en veehouderijen.

Voor luchtvaart is er geen wettelijke of gevalideerde rekenmethodiek vastgelegd.

Om de projecteffecten van het plangebied Midden en Noord te berekenen is gebruik gemaakt van SRM2 voor het wegverkeer in het studiegebied (PluimSnelweg model), SRM3 voor de industriële bronnen in het studiegebied en het luchtkwaliteitsmodel van Adecs Airinfra voor vliegverkeer.

Ieder jaar maakt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu generieke invoergegevens bekend, die gebruikt moeten worden bij de berekening van concentraties. Het gaat om:

- achtergrondconcentraties;
- emissiefactoren voor wegen;
- meteorologische gegevens;
- de ruwheidskaart.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) maakt jaarlijks kaarten over de zogenoemde grootschalige concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Het RIVM baseert zich bij het maken van deze kaarten op modelberekeningen en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Ze geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in het verleden en de toekomst op basis van de huidige situatie, de trends en reeds voorziene nieuwe emissiebronnen.

Deze kaarten vormen de basis voor de grootschalige achtergrondconcentraties, die door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden gepubliceerd. Dat zijn gegevensbestanden die bedoeld zijn voor gebruik in rekenmodellen. In de achtergrondconcentraties is de dubbeltellingcorrectie voor de lokale bijdragen van rijkswegen aan de concentraties toegepast.

De Preprocessingtool SRM2 en SRM3 (PreSRM) is een uniforme methode voor de preprocessing van de gegevens voor de achtergrondconcentraties, de meteorologie en de ruwheid. Deze methode moet worden gebruikt bij implementatie van deze invoergegevens in SRM2, SRM3 en alle rekenmethoden die door de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu zijn goedgekeurd voor gebruik in situaties die vallen binnen het toepassingsbereik van SRM2 en/of SRM3.

Zoals al aangegeven is er voor luchtvaart geen wettelijke of gevalideerde rekenmethodiek vastgelegd. Het luchtkwaliteitsmodel van Adecs Airinfra voor vliegverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van

rekenvoorschriften die voor wegverkeer en industrie wel voorgeschreven zijn. Ook voor dit model wordt het preSRM toegepast.

### 2.5 Klimaatbeleid

Het Kyotoprotocol werd in 1997 opgesteld als aanvulling op het Klimaatverdrag. Industrielanden verbinden zich in het Kyotoprotocol om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met gemiddeld 5% te verminderen ten opzichte van het niveau in 1990. Het Kyotoprotocol verplicht Nederland om de uitstoot van broeikasgassen in de periode 2008-2012 met 6% te verminderen ten opzichte van 1990. Tijdens de klimaattop in Kopenhagen (2009) zouden afspraken over doelen na 2012 gemaakt moeten zijn, maar dit is niet gebeurd. Het Kyotoprotocol is tijdens VN-klimaatconferentie in Qatar (2012) verlengd tot 2020. Tijdens de klimaattop in Parijs (2015) is een verdrag afgesloten om het Kyotoprotocol op te volgen. In dit verdrag is opgenomen dat alle aangesloten staten zich binden aan een maximale verhoging van de temperatuur van 2 graden. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt om het gebruik van de fossiele brandstoffen terug te dringen.

Middels de *Kabinetsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020* (2011) spreekt het kabinet zich uit over het klimaatbeleid. In de samenvatting van dit stuk staat onder andere (citaat):

- Dit Kabinet sluit qua ambitie voor de reductie van broeikasgassen aan bij de Europese doelstelling: 20% reductie in 2020 ten opzichte van 1990.
- In het regeerakkoord is afgesproken dat het Kabinet aansluit bij de 20% reductiedoelstelling in 2020 zoals afgesproken in het Europese energie- en klimaatpakket. Deze doelstelling is uitgesplitst naar een reductiedoelstelling voor:
  - *"de ETS": sectoren en bedrijven onder het Europese emissiehandelssysteem;*
  - *"de niet-ETS": alle overige sectoren en bedrijven.*

In aanvulling op het klimaatbeleid zijn er afspraken in het Energieakkoord (SER-akkoord) vastgelegd. De zevende pijler van het Energieakkoord bestaat uit stappen op het gebied van mobiliteit en transport richting efficiënter verkeer en vervoer en een meer duurzame invulling van mobiliteit. Partijen zijn het eens over ambitieuze doelstellingen, namelijk een reductie van de $CO_2$-uitstoot met 60% per 2050 ten opzichte van 1990 en op weg daarnaartoe een reductie tot 25 Mton (-17%) in 2030.

Het Europese systeem voor emissiehandel (ETS) is het belangrijkste middel om de $CO_2$-uitstoot in de Europese Unie te verminderen. Als dit systeem goed werkt, dan kiest de markt zelf de meest efficiënte technologie voor $CO_2$-reductie. Dat zal een combinatie zijn van een toenemend aandeel hernieuwbare energie, energiebesparing, kernenergie en $CO_2$-afvang en –opslag.

Het Europees systeem van emissiehandel (ETS) geldt op dit moment voor twee sectoren. Dit zijn:

- energie;
- zware industrie.

Sinds 1 januari 2012 geldt binnen Europa het emissiehandelssysteem ook voor de luchtvaart (EU ETS). In afwachting van een voorstel van de ICAO tot een wereldwijde aanpak, geldt er sinds april 2013 een tijdelijk uitstel op het handhaven op de EU ETS-eisen voor vluchten vanuit en naar Europa. De EU ETS

voor luchtvaart is een aangelegenheid van de luchtvaartmaatschappijen en dus niet van de luchthavens.

Er zijn op het gebied van $CO_2$-uitstoot afspraken en begrenzingen waaraan voldaan moet worden, zoals de afspraken uit het SER-akkoord, de NEC-plafonds waarin de uitstoot van het luchtverkeer (LTO-cyclus) wordt meegenomen en de begrenzing van de $CO_2$-uitstoot van luchtverkeer binnen Europa dat door de EU ETS wordt begrensd. Specifiek voor luchthavens gelden er geen begrenzingen voor de uitstoot van $CO_2$.

### 2.6 Geur

De belangrijkste oorzaak van mogelijke geurhinder rondom luchthavens is de kerosinegeur vanwege enerzijds landende en opstijgende vliegtuigen en anderzijds grondactiviteiten zoals transport en overslag van kerosine. Het taxiën, eventueel proefdraaien en tanken levert een belangrijk aandeel.

De mate van hinder kan bepaald worden door middel van vragenlijsten die door omwonenden worden ingevuld. Omdat de situatie voor Twente nog in de toekomst ligt, zal een inschatting gemaakt moeten worden door middel van dosis-effectrelaties. Zowel omtrent de dosismaat zelf als de relaties, waaruit aantallen gehinderden bepaald kunnen worden, bestaan veel onzekerheden.

Nederlandse onderzoeken naar geurhinder zijn er wel gedaan in het kader van de MER voor Schiphol. Er bestaat een relatie tussen de uitstoot van vluchtige organische stoffen en geur, maar ook bijvoorbeeld van de wind op het moment van de emissie. De relatie tussen eventuele 'geurcontouren' op basis van de vluchtige organische stoffen en de te ondervinden hinder is niet eenduidig vastgelegd.

Gezien de grote onzekerheid die in dit kader bestaat, wordt het berekenen van geurcontouren niet als meerwaarde gezien. Enige cijfers uit de Schipholonderzoeken laten zien dat het vaststellen van de dosis (het aantal odour-units) in de praktijk niet eenduidig uitvoerbaar is.
*In snuffelpanels is een consistente relatie gevonden tussen de waarneembaarheid van geur en de afstand tot het centrum van Schiphol. Geuren waren tot ca. 5,5 km waarneembaar. De helft van de panelleden nam de geur tot bijna 4 km waar. Ook in vragenlijstonderzoek werd een duidelijke relatie met de afstand gevonden. Op 10 km afstand werd vrijwel geen geurhinder gerapporteerd* (ref.7).

Uit de evaluatie Schipholbeleid (2005) blijkt ook dat de totale groep ernstig gehinderden door geur van vliegtuigen beduidend minder groot is dan de groep die ernstig wordt gehinderd door geluid van vliegtuigen. Ook meer in het algemeen is het aandeel ernstig gehinderden door geur niet zo groot.

# 3 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en voorkeursalternatief

Het doel van dit MER is om de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen activiteit van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente inzichtelijk te maken, zodat dit meegenomen kan worden in de overwegingen bij het nemen van het luchthavenbesluit en de diverse visies, plannen en ruimtelijke besluiten die aan dit MER gekoppeld zijn.

Het plangebied van de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente is weergegeven in figuur 1 en bestaat uit twee deelgebieden:

- Het plangebied Noord welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - Het luchthavengebied[3];
  - Het bedrijvencluster van de AMM/HTSM-sector;
  - De ontsluitingsweg op de N737;
  - Twente Safety Campus.
- Het plangebied Midden welke bestaat uit de volgende deelgebieden:
  - De natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan die zijn ingericht als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS);
  - De werkparken De Strip en Oostkamp (ontwikkeling tot evenementenlocatie) en Deventerpoort (herstructurering van het bestaande bedrijvencluster met als gevolg ruimte voor nieuwe bedrijven).

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beoordelen is deze afgezet tegen de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven die tussen 2014 en 2026 plaatsvinden. Dit houdt in dat de voorgenomen activiteit wordt vergeleken met de toekomstige ontwikkeling van het milieu in 2026 zonder dat de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd.

Onderstaande paragrafen beschrijven beknopt de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het voorkeursalternatief voor zover deze relevant zijn voor het luchtkwaliteitsonderzoek. Voor een gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het hoofdrapport[4] van de m.e.r. (ref. 9).

## 3.1 Referentiesituatie

Zoals eerder is beschreven bestaat de referentiesituatie uit de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

### 3.1.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied Noord uit het terrein van de voormalige militaire luchtmachtbasis waarbinnen het luchthavengebied is gelegen, Twente Safety Campus (TSC) en het C2C/EOL-bedrijf AeroNextLife (AXL).

[3] De definitieve begrenzing van het luchthavengebied wordt in het luchthavenbesluit vastgelegd.

[4] Indien er een discrepantie is tussen de beschrijving van de ontwikkelingen in dit hoofdstuk en het hoofdrapport dan is het hoofdrapport leidend.

Het plangebied Midden bestaat uit de inmiddels ontwikkelde natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland. Daarnaast bevinden zich in dit deel van het plangebied de werkparken van Eck (economische kansenzone De Strip, Oostkamp en het deels verharde terrein ten noorden van de oude terminal binnen Deventerpoort) en Deventerpoort, een gebied van circa 59 ha groot.

Wat betreft het vliegverkeer wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten in de huidige situatie dezelfde omvang hebben als in het jaar 2011, waarin Enschede Airport Twente officieel werd gesloten voor vliegverkeer met uitzondering van lokale gebruikers bestaande uit een motorvliegclub, een zweefvliegclub en een modelvliegclub. In dat jaar hebben ongeveer 2.500 bewegingen plaatsgevonden uit het segment klein verkeer.
Voor de verdeling over het etmaal is aangenomen dat 90% van de vluchten in de dagperiode plaatsvond en 10% in de avondperiode. De verdeling tussen starts en landingen en circuits is gelijk gehouden aan de verdeling als in het PlanMER 2009 (ref. 10). De verkeersgegevens voor de huidige situatie zijn samengevat in tabel 6.

Tabel 6 Verkeersgegevens luchtvaart van het jaar 2011.

| | |
|---|---|
| Aantal bewegingen | 2.500 |
| Verkeersverdeling | 45% starts en landingen, 55% circuitbewegingen |
| Etmaalverdeling van bewegingen | 90% overdag, 10% in de avond |

### 3.1.2 Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkelingen die worden meegenomen zijn de volgende:

- Infrastructurele maatregelen
  - De Rotonde verbindingsweg N737 (Vliegveldstraat) (PAB);
  - De uitbreiding van het noordelijk kruispunt aansluiting 31 rijksweg A1;
  - De uitbreiding van het kruispunt N342/N737 (Frans op den Bult);
  - Opheffen van de gelijkvloerse spoorwegkruising N737.
- De ontwikkeling van Twente Safety Campus welke bestaat uit een verplaatsing en een verdichting van de activiteiten van de huidige locaties ten noorden van de start- en landingsbaan naar een driehoekig gebied aan de noordwestzijde van de start- en landingsbaan.
- AeroNextLife (AXL): Crade-to-Cradle of End-of-Life (C2C/EOL)-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen.
- Woningbouw op de locaties Fokkerweg, Overmaat, Prins Bernhardpark en ’t Vaneker.
- De ontwikkelde natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.
- Hangar 11[5] binnen werkpark Oostkamp in het plangebied Midden (de activiteiten die zijn vastgelegd in een projectafwijkingsbesluit (PAB)/omgevingsvergunning).

[5] De autonome situatie van Hangar 11 wordt beschreven in dit MER, maar wordt niet als autonoom doorgerekend, omdat deze wordt meegenomen in de beoordeling van het totale project.

Wat betreft de luchtvaart zijn er geen autonome ontwikkelingen. Er wordt verondersteld dat de vliegactiviteiten dezelfde omvang hebben als in 2011 en geen groei doormaken.

### 3.2 Voorgenomen activiteit

De volgende ontwikkelingen en functies spelen een rol binnen het plangebied van de voorgenomen activiteit:

*Plangebied Noord*

- Start- en landingsbaan 05/23, taxibanen en platform met proefdraaiplaatsen plus facilitaire luchthavendiensten.
- Luchthavengebonden bedrijvigheid:
  - Onderhoudsbedrijven (MRO, milieucategorie 5);
  - C2C/EOL-bedrijven welke op een duurzame manier vliegtuigen ontmantelen door onderdelen voor hergebruik geschikt te maken en niet-herbruikbare componenten in hun oorspronkelijke materialen terug te brengen;
  - Zakelijk vliegverkeer (BA);
  - Klein verkeer (GA) voor bijvoorbeeld rondvluchten, recreatieve vluchten, zweefsleepvluchten en lesvluchten;
  - Helikopterverkeer in het kader van spoedeisende hulpverlening of politietaken (maatschappelijk verkeer).
- Bedrijvigheid in de AMM/HTSM-sector: deze bestaat uit bedrijven die producten voor de luchtvaart vervaardigen met nieuwe productiemethoden en nieuwe materialen.
- Doorontwikkeling van Twente Safety Campus, welke bestaat uit de bedrijven Troned, Riskfactory, Safety Fieldlab en een Drone-center voor training met en het testen van drones.

*Plangebied Midden*

- Werkparken De Strip, Oostkamp en Deventerpoort.
- De ontwikkeling van de natuurgebieden ten zuidoosten van de start- en landingsbaan als natuur in aansluiting op Natuurnetwerk Nederland.

Door twee varianten van de invulling van het luchthavengebied te combineren met twee varianten van de inrichting van het bedrijvencluster AMM/HTSM zijn twee scenario's ontstaan waarvan de milieueffecten onderzocht zijn:

- De minimale invulling – de campusinrichting van de AMM/HTSM-sector met de minste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de startvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen laag is. Er zijn geen vliegtuigbewegingen als gevolg van de MRO-bedrijvigheid[6] en het proefdraaien van vliegtuigen speelt daardoor hier geen rol. De gevestigde bedrijven behoren tot milieucategorie 4 of vergelijkbaar.
- De maximale invulling – de hoogwaardig verdichte inrichting van de AMM/HTSM-sector met de meeste ruimte voor bedrijvigheid gecombineerd met de trendvariant van de luchtvaart waarbij de luchthavengebonden bedrijvigheid samen met het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen hoog

[6] Voor de business aviation (BA) en general aviation (GA) worden wel MRO-activiteiten meegenomen.

is. In beperkte mate zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden.

Omdat MRO deel uitmaakt van de luchthavengebonden bedrijvigheid is de mogelijkheid tot proefdraaien noodzakelijk. Deze activiteit kan plaatsvinden in het gehele gebied dat is aangewezen voor de luchthavengebonden bedrijvigheid. Derhalve is dit hele gebied aangewezen als milieucategorie 5.3. Aangezien gedurende de avond en nacht niet is toegestaan om proef te draaien is voor deze perioden aangenomen dat de bedrijvigheid op het deelterrein voldoet aan milieucategorie 4.1.

Het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant zijn weergegeven in tabel 7.

Tabel 7 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen van de startvariant en de trendvariant.

| **Segment** | **Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | |
|---|---|---|
| | **Startvariant** | **Trendvariant** |
| MRO | Geen | 200 |
| C2C/EOL | 60 | 240 |
| Business Aviation | 600 | 1.800 |
| General Aviation | 10.000 | 18.000 |
| Helikopters | 40 | 100 |
| **Totaal aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen** | **10.700** | **20.340** |

Naast bovengenoemde vliegtuig- en helikopterbewegingen is er per jaar ook ruimte voor 10.000 zweefvliegbewegingen vanaf de zweefvliegstrip. Aangezien zweefvliegtuigen niet bijdragen aan de vervuiling van de luchtkwaliteit worden de zweefvliegbewegingen niet in de berekeningen meegenomen. De vliegtuigbewegingen ten gevolge van zweefvliegactiviteiten zoals zweefsleepvluchten zijn wel meegenomen in de berekeningen en vallen onder het segment General Aviation.

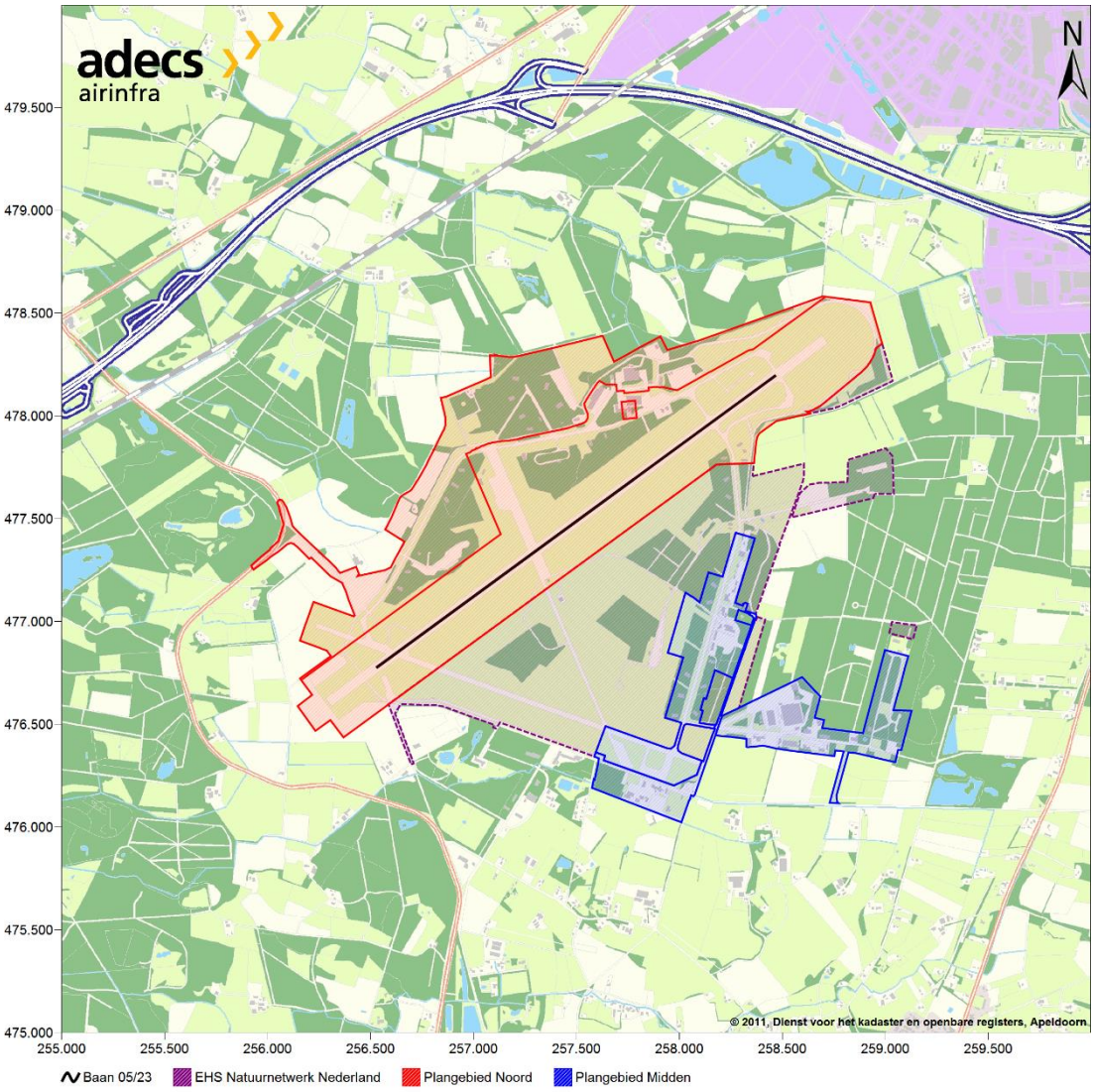
### 3.3 Voorkeursalternatief

Op basis van de resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten van zowel de minimale invulling als de maximale invulling is een voorkeursalternatief bepaald mede met het oog op behoud van kwaliteit van het plangebied en een realistische verwachting van de economische ontwikkeling binnen het plangebied en de omgeving.

Het voorkeursalternatief combineert de campusplusinrichting, welke is gebaseerd op de campusinrichting voor de industrie, met de trendvariant van de luchtvaart.

Bij de campusplusinrichting zijn de bedrijven binnen een kleiner gebied gelegen vergeleken met de campusinrichting. De milieucategorie van de AMM/HTSM-bedrijvigheid is 4.2 of vergelijkbaar. Voor een beperkt aantal bedrijven zal in de kern van de AMM/HTSM-sector bedrijvigheid met milieucategorie 5.1 toegestaan worden. Proefdraaien wordt op een specifieke locatie en binnen bepaalde tijden toegestaan en is nader gespecificeerd, teneinde de geluidsbelasting naar de omgeving te minimaliseren. De

luchthavengebonden bedrijven (MRO) voldoen voor alle etmaalperioden aan milieucategorie 4.1 of vergelijkbaar.




Figuur 1 Locaties van het plangebied Noord en het plangebied Midden.

# 4 Rekenmethoden en uitgangspunten

## 4.1 De onderzochte effecten en algemene uitgangspunten

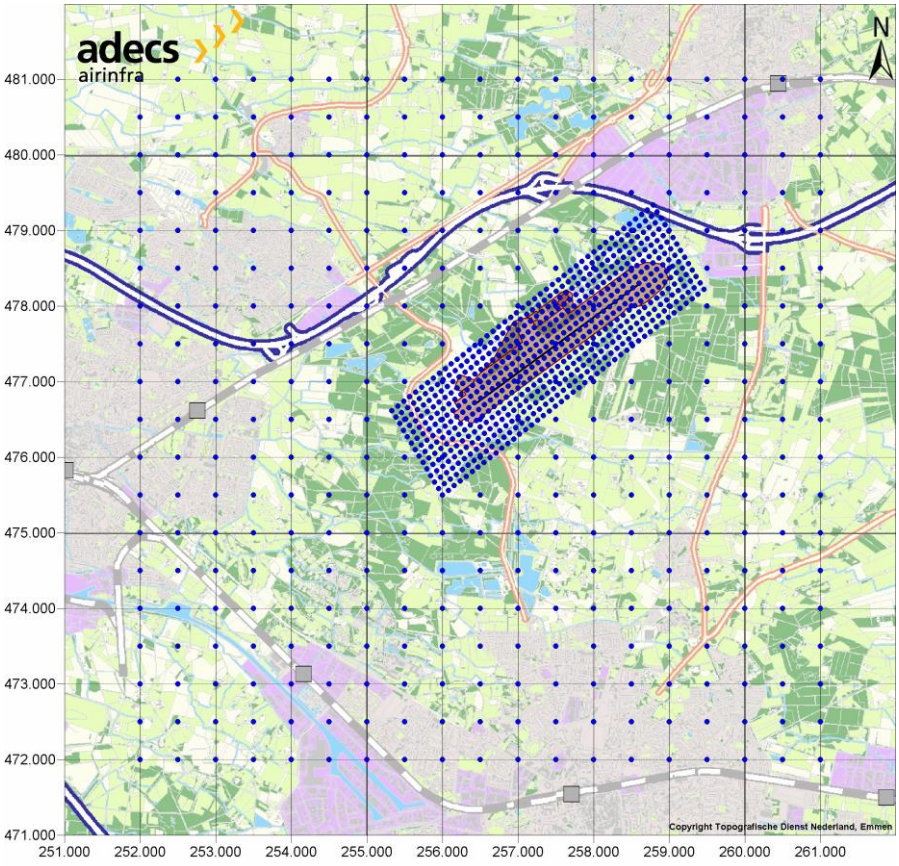
Om de gevolgen van emissies voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen zijn de volgende effecten bepaald voor de genoemde zichtjaren en emissiebronnen:

Tabel 8 Effecten luchtkwaliteit.

| **Effecten:** | **Zichtjaren:** | **Emissiebronnen:** |
|---|---|---|
| De jaargemiddelde concentraties $NO_2$ | 2015 | Vliegverkeer |
| De jaargemiddelde concentraties $PM_{10}$ | 2026 | Wegverkeer |
| De jaargemiddelde concentraties $PM_{2.5}$ | | Bedrijvigheid |
| Dagoverschrijdingen $PM_{10}$ | | Achtergrondconcentraties |

De resultaten zijn getoetst aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Het studiegebied is een vierkant gebied van 10 bij 10 kilometer rondom de luchthaven. Hierbinnen liggen rekenpunten, ook wel receptorpunten genoemd, in een raster op een hoogte van 1,50 meter. Voor het wegverkeer is er een regelmatig raster van 100 bij 100 meter gekozen. In de berekening van het vliegverkeer is dit 500 bij 500 meter met een verfijning van rekenpunten tot 100 bij 100 meter vlakbij de luchthaven. Dit fijnere raster ligt in dezelfde richting als de start- en landingsbaan. Dit is in figuur 2 getoond. Voor de berekeningen van de bedrijvigheid is het raster 204 bij 204 meter. Dit raster is gelimiteerd wegens een maximaal aantal receptor punten, binnen het studiegebied zijn 50 rekenpunten gedefinieerd over zowel de horizontale als de verticale as.

Om de totale resultaten te verkrijgen zijn alle deelresultaten geïnterpoleerd naar een regelmatig raster van 50 bij 50 meter en vervolgens bij elkaar opgeteld. Voor de toetsing aan de grenswaarden worden de gebieden op de weg en op de industrieterreinen zelf buiten beschouwing gelaten op grond van het toepasbaarheidsbeginsel, zoals beschreven in paragraaf 2.3.




Figuur 2 Rekenpunten (blauwe rondjes) luchtkwaliteit vliegverkeer.

Voor de berekening van de jaargemiddelde concentratie van $PM_{2.5}$ is voor het wegverkeer uitgegaan van de resultaten die het PluimSnelweg-model oplevert. Dit model maakt gebruik van de emissiefactoren en achtergrondconcentraties die door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu jaarlijks bekend worden gemaakt. Voor vliegverkeer en bedrijvigheid zijn geen emissiefactoren van $PM_{2.5}$ bekend. Hierbij wordt uitgegaan van een vaste verhouding $PM_{2.5}/PM_{10}$. Conform het rapport van het Milieu- en Natuurplanbureau (ref. 8) wordt voor vliegverkeer een fractie van 1 gehanteerd. Voor bedrijvigheid wordt een fractie van 0,5 gehanteerd. Geur ten gevolge van de luchthaven wordt kwalitatief behandeld. Voor $CO_2$ is enkel gekeken naar de bijdrage van vliegverkeer. Geur ten gevolge van de luchthaven wordt kwalitatief behandeld.

### 4.2 Luchtkwaliteit ten gevolge van vliegverkeer

Het model waarmee Adecs Airinfra de verspreiding van de uitstoot van het luchtverkeer berekent, bestaat in grote lijnen uit drie onderdelen:

- *1:* ***Modelleren van de vliegbaan***

  Met de kennis die voorhanden is uit geluidsberekeningsmodellen wordt met behulp van een bekende vliegroute en vliegprocedure voor een bepaald vliegtuig een vierdimensionaal vliegpad gemodelleerd (x,y,z,t – drie dimensies geven de positie weer, de vierde dimensie is de tijd op de

betreffende positie). Ook de verschillende snelheden op het vliegpad zijn op basis van deze informatie bekend. Deze informatie wordt aangevuld met informatie van de exploitant over opstelplaatsen, taxiroutes en taxisnelheden. Hiermee kan het vliegpad volledig worden gemodelleerd als positieverandering per tijdseenheid.

- *2:* ***Emissieberekening volgens de RMI-methode***

  De Regeling Milieu Informatie (RMI) beschrijft voor Schiphol hoe een emissieberekening dient te worden uitgevoerd. Deze methode wordt toegepast om de uitstoot van het vliegtuig in elk punt van het vliegpad te berekenen. Volgens de aan de RMI gekoppelde databases wordt voor elk vliegtuig de zogeheten TIM-code bepaald. TIM is de afkorting van *Time In Mode* en is de tijdsduur van een vliegtuig in een bepaalde vliegfase afhankelijk van de TIM-code en de vliegfase. Deze sluiten aan bij de RMI, behalve de taxitijden die bepaald zijn op basis van de taxiroutes en –snelheden.

  Met behulp van de aan de RMI gekoppelde databases is het mogelijk de emissies van vliegtuigen in de vier verschillende fasen *approach, idle, take-off* en *climb-out* te berekenen. Van elk van deze fasen kan per vliegtuigtype/motorcombinatie de emissie per tijdseenheid worden berekend. De fases zijn als volgt gedefinieerd:

  - Indien nadering: *approach*
  - Indien vertrek: *take-off* tot 1.000 ft., daarna *climb-out*
  - Indien circuit: *take-off*, vanaf de daling: *approach*
  - Indien taxi: *idle*

- *3:* ***Concentratieberekening door bepaling van verspreiding van berekende emissies***

  Het verspreidingsgedeelte is voor het grootste deel gebaseerd op de beschrijving van het Nieuw Nationaal Model (NNM), opgesteld door de projectgroep Revisie Nationaal Model in het Paarse boekje uit 1998 vernieuwd in 2002. Daarbij is ook rekening gehouden met de meest recente afspraken, zoals deze in de beheercommissie NNM zijn gemaakt. Het NNM is een Gaussisch pluimmodel dat de beweging van geëmitteerde verontreinigingen vanaf de bron simuleert. Hiervoor worden twee Gaussfuncties gebruikt, één voor de verticale diffusie en één voor de horizontale diffusie, loodrecht op de windrichting. De dispersiecoëfficiënten zijn afhankelijk van diverse parameters, zoals de weersgesteldheid, warmte-inhoudemissie en snelheid van de bron.

Deze drie onderdelen zijn samengevoegd tot één model. In Bijlage A wordt op ieder van de drie onderdelen nader ingegaan.

### 4.3 $CO_2$-emissies van vliegverkeer

De volgende bronnen zijn bij de $CO_2$-emissieberekening van het vliegverkeer betrokken:

- het luchtverkeer beneden een hoogte van 3.000 ft. en
- het gebruik van auxiliary power units (APU).

Voor het berekenen is gebruik gemaakt van de berekeningsmethode zoals deze in het rapport TNO-R2003/313 (juli 2003) (ref. 4) is vastgelegd. Deze berekeningsmethode heeft betrekking op de

emissies van het luchthavenluchtverkeer, bestaande uit de emissies ten gevolge van de landing and take-off cycles (LTO) en (waar aanwezig) de emissies van de Auxiliary Power Units (APU). APU's zorgen bij grotere vliegtuigen voor de stroomvoorziening bij uitgeschakelde motoren. De emissies ten gevolge van het proefdraaien zijn alleen berekend voor het zware verkeer. Voor het lichte verkeer is proefdraaien een onderdeel van de vluchtvoorbereiding en is daarom meegenomen in de berekening van de vluchtfases in de vorm van langere taxitijden. De LTO-cyclus bestaat uit een viertal te onderscheiden fasen:

- de landingsfase (approach);
- twee taxifasen (idle);
- een startfase (take-off);
- een klimfase (climb-out).

De rekenmethode gaat, per soort vliegtuig, uit van een vaste tijdsduur voor iedere fase van de LTO-cyclus. Voor ieder motortype en elke fase zijn gegevens bekend over het brandstofverbruik en de emissies per kilogram brandstof. De totale emissie per vliegtuigtype volgt uit de vermenigvuldiging van het aantal LTO's van het vliegtuig, de emissies per kilogram brandstof en het totale brandstofverbruik tijdens de LTO-cyclus. Door de emissies van alle vliegtuigentypen op te tellen wordt de totale $CO_2$-emissie op het luchthavengebied bepaald.

### 4.4 Luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer

Voor de berekeningen van de effecten van het wegverkeer is gebruik gemaakt van het rekenprogramma PluimSnelweg (TNO, versie 1.9, september 2014). Dit model is een implementatie van SRM2. De wegen in het studiegebied die de belangrijkste bijdragen leveren, zijn de snelwegen en de provinciale wegen in de buurt van de luchthaven. Van de binnenstedelijke wegen wordt aangenomen dat de bijdrage is opgenomen in de achtergrondconcentraties en daarnaast niet onderscheidend zijn in de vergelijking van het project met de referentiesituatie. Daarom zijn enkel de snelwegen en wegen in open gebied, verder provinciale wegen genoemd, meegenomen in de berekening.
De belangrijkste invoer voor een berekening is het wegenbestand, waarin de volgende gegevens worden opgenomen:

- De coördinaten van lijnstukken die de wegen vormen: via Arcadis zijn wegenbestanden aangeleverd, waaruit de ligging van de wegen volgt.
- Intensiteiten: de etmaalintensiteiten onderverdeeld naar personenauto's en vrachtauto's volgen uit het wegenbestand van Arcadis.
- Wegtype: Voor snelwegen geldt het type 3 en voor overige provinciale wegen type 2.
- Maximumsnelheden: Voor verschillende maximumsnelheden zijn emissiefactoren gegeven. Aansluitend aan deze maximale snelheden is dit naar wegtype aangepast. Type 2 (binnenwegen) naar 70 of 80 km per uur. Type 3 (snelwegen) maximum snelwegen zijn aangepast tussen de 80 en 130 km per uur.
- Wegligging: er is geen rekening gehouden met hoogte van de weg. Een hoogte van 0 meter boven maaiveld is gekozen.
- Schermhoogte: Er zijn geen schermen meegenomen in de berekeningen.
- Congestiekans: Op basis van de I/C-verhouding is door Arcadis een stagnatiefractie bepaald en vervolgens toegepast in de berekeningen.

## 4.5 Luchtkwaliteit ten gevolge van bedrijvigheid

Voor de berekeningen van de effecten van de bedrijvigheid is gebruik gemaakt van het luchtkwaliteitsmodel ISL3a (DNV-GL, versie 2015 van 10 mei 2015). Het luchtkwaliteitsmodel ISL3a is gebaseerd op het Nieuw Nationaal Model (NNM) en rekent conform Standaard rekenmethode 3 (SRM3), zoals omschreven in de (gewijzigde) Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL 2007). Het programma is te gebruiken om de gevolgen van (agrarische en industriële) puntbronnen en oppervlaktebronnen op de luchtkwaliteit in de omgeving te bepalen. Het model is in 2008 in opdracht van het ministerie van VROM opgesteld door KEMA.

De belangrijkste invoer voor een berekening is een bestand, waarin de volgende gegevens zijn opgenomen:

- Naamgeving van de bron.
- De coördinaten van de bron (x, y), hiervoor is het zwaartepunt per bedrijventerrein gehanteerd.
- De hoogte van de uitstoot van de bron in meters. Er is geen rekening gehouden met hoogte van de bron. Een hoogte van 5 meter boven maaiveld is gekozen.
- De emissiefactoren van $PM_{10}$ en $NO_x$, beide in gram per seconde. Deze emissiefactoren zijn bepaald aan de hand van standaard/gemiddelde emissiefactoren die voor een bepaalde industriecategorie bepaald zijn aan de hand van statistische gegevens en vervolgens zijn deze factoren omgerekend naar gram per seconde aan de hand van de omvang van het industrieterrein. In de ontwikkeling van de bedrijvigheid binnen het plangebied Noord is nog onduidelijk wat de exacte omvang is, vanwege deze reden is de uitgeefbare oppervlakte toepast.
- De diameter van de bron in meters. Standaard is 0,5 meter gehanteerd.
- De uittreedsnelheid van de bron in meter per seconde. Standaard is 4 meter per seconde gehanteerd.
- De temperatuur van de uitgestoten emissie in graden Kelvin. Standaard is 288 Kelvin gehanteerd, wat overeenkomt met circa 15 graden Celsius.
- Informatie over gebruiksperioden/-tijden etc. In de berekeningen is uitgegaan van bronnen die continu in gebruik zijn.

## 4.6 Totale concentraties

Om tot de totale resultaten te komen worden alle bijdragen van de emissiebronnen bij de achtergrondconcentratie opgeteld. Uit het wegverkeersmodel PluimSnelweg volgt de optelling voor de weg met de achtergrond, waarbij een zogeheten dubbeltelcorrectie voor de achtergrond wordt toegepast. Tevens wordt rekening gehouden met de chemische reactie tussen uitstoot van stikstofoxide en de reeds aanwezige achtergrondconcentraties. Bij deze PluimSnelweg-resultaten worden de bijdrage van het vliegverkeer en de bedrijvigheid opgeteld. In deze laatste optelling wordt geen rekening gehouden met de stikstofreactie, wat tot een kleine overschatting van $NO_2$ kan leiden.

De totale concentraties worden getoetst aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Om te toetsen of in deze jaren de normen niet worden overschreden wordt de maximale invulling van het gebied gebruikt als uitgangspunt. De maximale invulling is de meest vervuilende variant.

## 4.7 Modelonzekerheden

*Onzekerheden luchtkwaliteit vliegverkeer*

De modellering van de emissie van een bewegende puntbron tot een bijdrage aan de concentratie in de lucht op een bepaalde locatie bevat veel onzekerheden. De beschikbaarheid van metingen en validatie van modelparameters is tot op heden niet toereikend. Vergelijkingen tussen verschillende modellen wijzen op grote verschillen. Effecten die mogelijk niet (volledig) worden meegenomen zijn de richting van de uitlaat, de snelheid van de bron, de (initiële) stijging van de pluim, warmte-inhoud en het verschil tussen één, twee of vier motoren.

Door alleen de nominale grondpaden en standaardhoogteprofielen te gebruiken worden de locaties waar de vliegtuigen zich in de berekening bevinden, geconcentreerd. In werkelijkheid bestaat er een spreiding van locaties (x,y,z) rondom deze gemodelleerde paden.

De verwachting is wel dat de resultaten van de berekening een indicatie geven van de effecten. Rondom regionale luchthavens is tot op heden de bijdrage van het vliegverkeer aan de concentraties niet meetbaar of niet te onderscheiden van de reeds aanwezige achtergrondconcentraties.

Vanwege het ontbreken van een rekenvoorschrift voor het uitvoeren van luchtkwaliteitsberekeningen ten gevolge van vliegverkeer en de daarbij horende validatie, bestaat er een onzekerheid over de uitkomsten van de concentratieberekeningen ten gevolge van het vliegverkeer. In voorgaande milieueffectrapportages voor o.a. Twente Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde is dit model ook gehanteerd en vonden experts van de Raad van State en de Commissie voor de m.e.r. de conclusies gerechtvaardigd ondanks de onzekerheden in de berekeningen.

*Ultrafijn stof*

De Tweede Kamer heeft in december 2014 aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu per brief gevraagd om onderzoek te doen naar de gevolgen van ultrafijn stof op de gezondheid. Internationaal zijn de laatste jaren op verschillende locaties bij luchthavens metingen van ultrafijn stof verricht. Voor zover bekend zijn er nog geen gezondheidskundige studies aan deze metingen gekoppeld. Het ministerie heeft per brief van 19 januari 2015 (kenmerk: IenM/BSK-2015/3625) aan de Tweede Kamer aangegeven een verkennend onderzoek te gaan uitvoeren naar ultrafijn stof gerelateerd aan het vliegverkeer op Schiphol.

In een brief aan de Tweede Kamer van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 23 september 2015 zijn de conclusies van het verkennend onderzoek kenbaar gemaakt. In dit onderzoek is door het RIVM geconcludeerd dat de bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstofconcentraties in de directe woonomgeving van Schiphol grofweg dezelfde bijdrage levert als het wegverkeer in het binnenstedelijk gebied. Maar er zijn geen wetenschappelijke studies naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof in de omgeving van de luchthaven. Vanwege dit gebrek kunnen de effecten op de gezondheid op zowel de korte als lange termijn niet worden uitgesloten. Begin 2016 wordt een vervolgonderzoek naar de gezondheidseffecten ingesteld. Daarmee moeten de gevolgen van ultrafijn stof op de gezondheid in het kader van dit MER worden beschouwd als leemte in kennis.

*Onzekerheden luchtkwaliteit bedrijvigheid*

Door gebruik te maken van gemiddelde emissiefactoren voor bepaalde industriecategorieën ontstaat er verschil met de emissie die in werkelijkheid wordt uitgestoten. De verwachting is echter dat de gehanteerde emissiefactoren een overschatting zijn van hetgeen er voor de meegenomen industrieterreinen werkelijk uitgestoten wordt. Tevens is aangenomen dat de bronnen continu in gebruik zijn en emissie produceren, in de praktijk zal dit altijd minder zijn en is dit dus een overschatting van de werkelijkheid.

# 5 Invoer

Voor de luchtvaart zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. De invoergegevens die voor de luchtkwaliteitsberekening van het vliegverkeer zijn gebruikt staan beschreven in paragraaf 5.1 en 5.2. Invoer voor wegverkeer en bedrijvigheid zijn in paragraaf 5.3 en 5.4 toegelicht.

## 5.1 Invoergegevens luchtvaart: kenmerken luchthaven

De invoergegevens zijn verdeeld in twee categorieën. Deze paragraaf beschrijft de kenmerken van de luchthaven. Paragraaf 5.2 beschrijft de kenmerken van het vliegverkeer.

### 5.1.1 Start- en landingsbaan

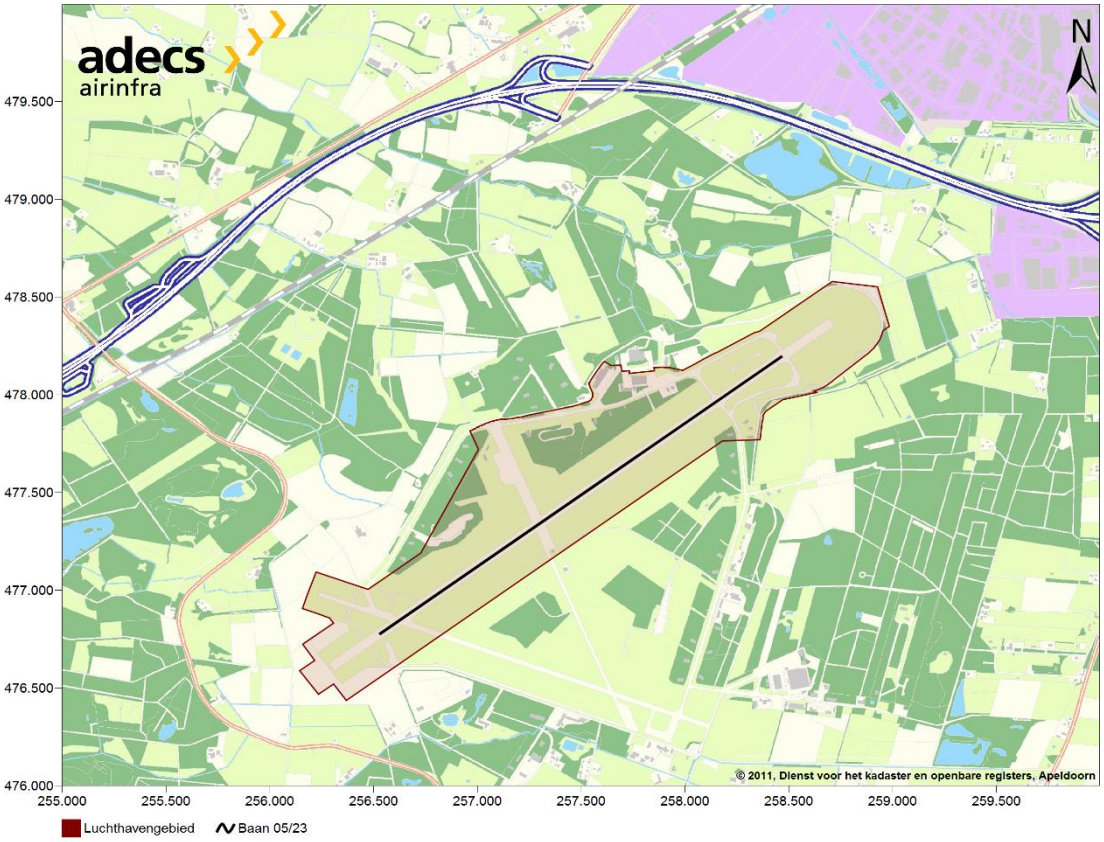
De luchthaven heeft één start- en landingsbaan met een operationele lengte van 2.406 meter lang en 45 meter breed. De oriëntatie is 54°/234° (noordoost-zuidwest) waarbij verwezen wordt naar de baanrichtingen als baan 05 of baan 23 afhankelijk van de in gebruik zijnde start- en landingsrichting. Er is verondersteld dat al het vliegverkeer de gehele lengte van de baan kan gebruiken en er dus geen verschoven start- of landingsdrempels zijn.

De start- en landingsprocedures voor zowel de vliegtuigen als de helikopters verlopen via baan 05/23. De helikopters hoveren naar de betreffende baankop toe om op te stijgen of landen op de baankop om vervolgens naar een opstelplaats op het platform te hoveren.

Wat betreft de start- en landingsbaan zijn als invoer voor de luchtkwaliteitsberekening de coördinaten van de baankoppen 05 en 23 gebruikt, zoals ze zijn weergegeven in tabel 9. Figuur 3 laat de geografische ligging van de baan zien en geeft de grenzen weer van het luchthavengebied.

Tabel 9 Ligging van de baankoppen van baan 05/23 in RD-coördinaten.

| | x-coördinaat [m] | y-coördinaat [m] |
|---|---|---|
| Baankop 05 | 256.527 | 476.776 |
| Baankop 23 | 258.469 | 478.197 |




Figuur 3 Geografische ligging van de landingsbaan.

### 5.1.2 Vliegroutes

Er is een onderscheid gemaakt tussen routes voor het VFR-verkeer[7] dat "op zicht" vliegt en voor het (grote) IFR-verkeer dat gebruik maakt van speciale (navigatie)instrumenten om een vliegroute nauwkeurig te kunnen volgen.

De IFR-routes zijn gebaseerd op het nieuwe routeontwerp voor de luchthaven (ref. 11). Het zijn zogenaamde RNAV-routes waarbij het vliegtuig zelf navigeert tussen verschillende waypoints.
Voor de luchtkwaliteitsberekeningen wordt wat betreft deze routes met nominalen gerekend in plaats van met spreidingsgebieden zoals bij de geluidsberekeningen wel het geval is.
De routes voor het kleine verkeer zijn gebaseerd op de AIP en zijn gelijk aan de routes die gebruikt zijn in het planMER 2009.

De vliegtuigen van het type Boeing 737 die in de prognose zijn opgenomen zullen worden ontmanteld op de luchthaven. Voor deze vliegtuigen zijn aparte VFR-naderingsprocedures ontworpen.

[7] VFR-verkeer vliegt in VMC-condities, wat betekent dat de vlucht bij daglicht plaatsvindt en onder meteorologische condities met voldoende zicht. In aanvulling hierop bestaat er ook "night-VFR": dan wordt er ook buiten de daglichtperiode gevlogen. De politie en de traumahelikopter mogen night-VFR vliegen.

In figuur 13 tot en met figuur 20 van Bijlage C is de ligging weergegeven van de nominale routes voor het IFR-verkeer en het VFR-verkeer. Voor het helikopterverkeer is aangenomen dat deze gebruik maken van vliegroutes die in het verlengde liggen van de start- en landingsbaan.

### 5.2 Invoergegevens luchtvaart: kenmerken vliegverkeer

In deze paragraaf staat beschreven welke invoer is gebruikt voor het vliegverkeer. In alle scenario's is uitgegaan van een baanverdeling 05-23 van 40%-60%. Dat wil zeggen dat 40% van alle starts en van alle landingen richting 05 gebruikt en de overige 60% de richting 23, zie tabel 10. Voor luchtkwaliteit wordt geen meteotoeslag gehanteerd zoals bij geluid.

Tabel 10 Baanverdeling voor starts, landingen en circuits.

| **Baan** | **Zonder meteotoeslag** |
|---|---|
| 05 | 40% |
| 23 | 60% |
| **Totaal** | **100%** |

In de berekeningen wordt uitgegaan van een indeling van de vliegtuigtypen die volgen uit de invoerset die door ADT is aangeleverd. De invoerset is opgesteld op basis van de gebruikte toepassing, deze kan worden opgedeeld in een aantal segmenten die in tabel 11 gegeven zijn.

Tabel 11 Invoerset type vliegtuigen met bijbehorende ICAO-code.

| **Segment** | **Vliegtuigtype invoerset** | **ICAO-code** |
|---|---|---|
| General Aviation (Samenstelling klein verkeer vliegveld Teuge) | Cessna 150 | C150 |
| | Cessna 172 | C172 |
| | Cessna 182 | C182 |
| | Cessna 310 | C310 |
| Business Aviation (BA/MRO) | Cessna Citation 510 | C510 |
| | Cessna Citation 525A | C25A |
| | Cessna Citation 560XL | C56X |
| | British Aerospace BAE-125-700 | H25B |
| Helikopter verkeer | Robinson R44 | R44 |
| | Eurocopter EC120 | E120 |
| End-of-Life (AXL) | Boeing 737-300 | B733 |
| | Boeing 737-400 | B734 |
| | Airbus A300-600 | A306 |

Per vliegtuigtype is het bijbehorende motortype bepaald zoals in tabel 12 is opgenomen.

Tabel 12 Indeling vliegtuig- en helikoptertypen met motortypen en TIM-codes.

| ICAO type | Motortype | Aantal motoren | TIM-code | Aandeel |
|---|---|---|---|---|
| A306 | CF6-80C2A1 | 2 | TF | 100 |
| B733 | CFM56-3C-1 | 2 | TF AXL | 100 |
| B734 | CFM56-3B-2 | 2 | TF AXL | 100 |
| C150 | O-200 | 1 | PISTON | 100 |
| C172 | O-320 | 1 | PISTON | 100 |
| C182 | O-320 | 1 | PISTON | 100 |
| C25A | FJ44-1A | 2 | TF | 100 |
| C310 | TIO-540-J2B2 | 2 | PISTON | 100 |
| C510 | PW615F | 2 | TFBUS | 100 |
| C56X | PW545C | 2 | TFBUS | 100 |
| EC20 | ARRIUS 2F | 1 | HELI | 100 |
| H25B | TFE731-3 | 2 | TFBUS | 100 |
| R44 | IO-540 SERIES | 1 | HELI | 100 |

De doorgerekende scenario's verschillen in het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen. In tabel 13 zijn het aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per variant genoemd. Deze aantallen volgen uit de opgestelde invoerset.

Tabel 13 Aantal vliegtuig- en helikopterbewegingen per segment voor de referentie, de startvariant en de trendvariant.

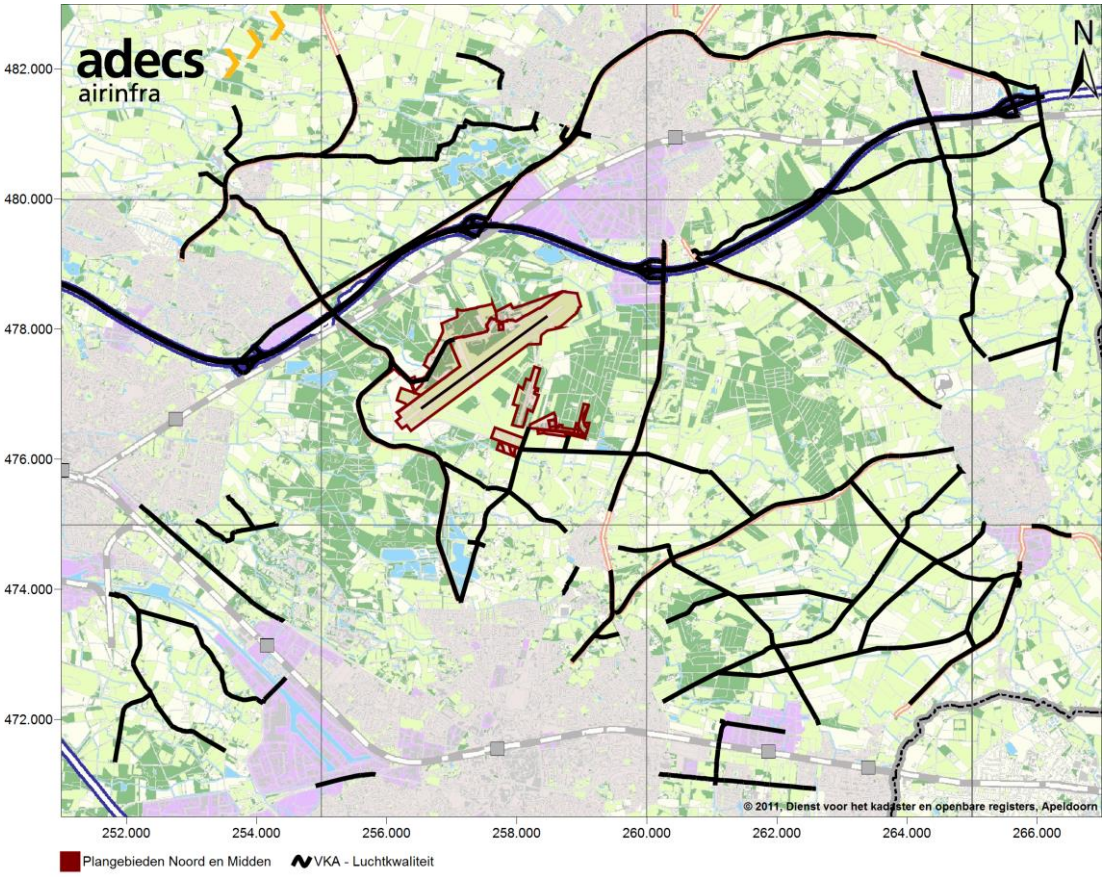
| Type verkeer | Segment | Referentie | Startvariant | Trendvariant |
|---|---|---|---|---|
| EOL (AXL) | IFR | 0 | 24 | 96 |
| | VFR | 0 | 36 | 144 |
| **Totaal EOL** | | **0** | **60** | **240** |
| BA | IFR | 0 | 600 | 1.800 |
| GA | IFR | 2.500 | 10.000 | 18.000 |
| MRO BA | IFR | 0 | 0 | 200 |
| Helikopter | VFR | 0 | 40 | 100 |
| **Totaal verkeer** | | **2.500** | **10.700** | **20.340** |

Omdat de resultaten voor luchtkwaliteit uur voor uur worden doorgerekend is de verdeling over de dagen en over de uren van het etmaal van belang. Deze tabellen zijn opgenomen in referentie 10.

### 5.3 Wegverkeergegevens

Het gehanteerde wegennet in het studiegebied is aangeleverd door Arcadis. Hierin is de nieuwe ontsluitingsweg (N737) naar de luchthaven en aansluitingswegen naar het plangebied Midden opgenomen. Voor de berekening zijn de wegen die aan SRM2 voldoen (niet binnenstedelijk) meegenomen in de berekeningen. In figuur 4 is weergegeven welke wegen zijn meegenomen in berekening van de luchtkwaliteit. De wegverkeersintensiteiten zijn tevens aangeleverd door Arcadis. Per alternatief zijn de wegverkeersintensiteiten bepaald waarbij rekening is gehouden met de

bijbehorende ontwikkelingen. De gegevens van Arcadis bevatten intensiteiten voor licht verkeer en voor middel/zwaar verkeer. Het middel/zwaar verkeer is opgesplitst in middel verkeer en zwaar verkeer. De intensiteiten per weg zijn middels een selectie, in de directe omgeving van het plangebied, gepresenteerd in Bijlage F. De stagnatie op de wegen binnen het studiegebied is bepaald middels het vaststellen van de intensiteit op bepaalde wegen, in Bijlage D is een overzicht te zien waar de stagnatie plaatsvindt en welke stagnatiefactor is toegepast. In Bijlage E zijn per variant de totalen gegeven van het type wegverkeer en het aantal wegen.




Figuur 4 Wegen (SRM 2) binnen het studiegebied.

## 5.4 Bedrijvigheid

Ten behoeve van de berekening van de luchtkwaliteit van de bedrijvigheid zijn in deze paragraaf de gehanteerde invoergegevens in tabel 14 opgenomen.

Tabel 14 Omvang van het studiegebied.

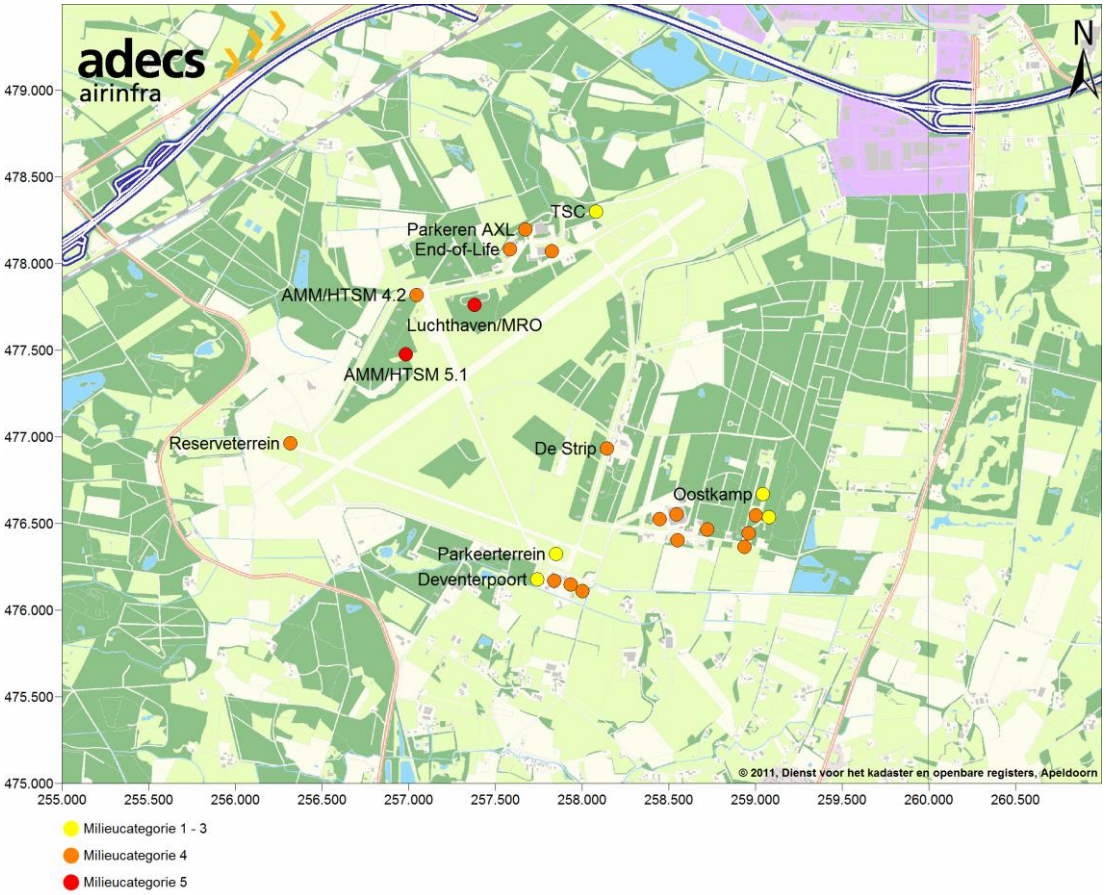
| Parameter | Waarde |
|---|---|
| Linker coördinaat | 252.000 m |
| Rechter coördinaat | 262.000 m |
| Top coördinaat | 472.000 m |
| Bodem coördinaat | 482.000 m |
| Grid afstand (X als Y) | 204 m |
| Ruwheid | 0,52 (Berekend door ISL3a-V2015) |

In tabel 15 is een overzicht opgenomen van de bedrijvigheid die in de scenario's zijn opgenomen, tevens zijn deze bedrijven geografisch weergegeven in figuur 5. De bron 'luchthavenvoorzieningen' is in de varianten Hoogwaardig verdicht en het voorkeursalternatief over de dag (07.00 - 19.00) gekwalificeerd als milieucategorie 5.3. In de avond (19.00 – 23.00) en de nacht (23.00 – 07.00) vinden er geen proefdraaiactiviteiten plaats, waardoor milieucategorie van 4.1 volstaat. In Bijlage G is een overzicht gepresenteerd met de uitstootgegevens per bedrijf gebaseerd op de oppervlakte, milieucategorie en emissiefactoren.

Tabel 15 Industriële bronnen met toegepaste oppervlakte in de maximale variant voor het plangebied.

| Bronnen | Milieu-Cat. | Huidige situatie (ha) | Referentie (ha) | Campus (ha) | Hoog-waardig (ha) | Voorkeursalter-natief (ha) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Parkeren AXL* | 4.2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| End-of-Life AXL* | 4.2 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,2 |
| | 4.2 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,6 | 0,7 |
| TSC* | 3.1 | 27,4 | 9,0 | 9,0 | 10,7 | 4,8 |
| AMM/HTSM* | 4.2 | - | - | 33,9 | 35,4 | 16,0 |
| | 5.1 | - | - | - | 4,6 | 2,1 |
| Bedrijventerrein | 3.2 | - | - | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| Deventerpoort | 4.1 | - | - | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| | 4.1 | - | - | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| | 4.2 | - | - | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| | 3.2 | - | - | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Werkpark Oostkamp | 3.2 | - | - | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| | 4.1 | - | - | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| | 4.1 | - | - | 3,4 | 3,4 | 3,4 |
| | 4.2 | - | - | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| | 4.2 | - | - | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| | 4.2 | - | - | 2,4 | 2,4 | 2,4 |
| | 4.2 | - | - | 5,5 | 5,5 | 5,5 |
| Werkpark De Strip | 4.2 | - | - | 19,0 | 19,0 | 19,0 |
| Hangar 11 | 4.2 | - | - | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Luchthavenvoorzieningen* | 3.1 | - | - | 13,4 | - | - |
| Luchthavenvoorzieningen (MRO)* | 4.2 | - | - | - | 15,9 | 7,2 |
| | 5.3 | - | - | - | 15,9 | 7,2 |
| Parkeerterrein | 2 | - | - | 7,9 | 7,9 | 7,9 |
| Reserve (AMM/HTSM)* | 4.2 | - | - | 3,1 | 3,7 | 1,7 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.




Figuur 5 Weergave emissiebronnen bedrijvigheid binnen het plangebied in het Hoogwaardig verdicht en het voorkeursalternatief.

Aangezien er voor de individuele bedrijventerreinen geen informatie beschikbaar is over de hoeveelheid emissie die er geproduceerd wordt, is er middels statistische informatie een gemiddelde emissie per milieucategorie per hectare per jaar bepaald. Jaarlijks stelt het CBS de totale emissies vanuit de industrie vast. Daarbij onderscheidt het CBS 9 sectoren binnen de industrie, binnen deze sectoren worden SBI codes gekoppeld. Daaruit is af te leiden welke bedrijfstypen in de sector zijn vertegenwoordigd. De koppeling van deze gegevens met de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' levert een milieucategorie per sector op. Vanuit het integraal Bedrijventerreinen Informatiesysteem zijn de maximaal uitgeefbare oppervlaktes in combinatie met de milieucategorie vastgesteld. Door de splitsing van de landelijke emissies en het oppervlakte van bedrijventerreinen naar milieucategorieën zijn de gemiddelde emissiekengetallen vastgesteld. De gehanteerde emissiefactoren voor $NO_x$ en $PM_{10}$ zijn voor deze milieucategorieën in tabel 16 opgenomen.

Tabel 16 Emissiefactoren industrie/bedrijventerreinen per milieucategorie.

| Categorie | $NO_x$ emissiefactor (kg/ha/jaar) | $PM_{10}$ emissiefactor (kg/ha/jaar) |
|---|---|---|
| 1-3 | 350 | 90 |
| 4 | 940 | 270 |
| 5 | 7.500 | 1.000 |

Belangrijk om op te merken is dat de emissiebijdragen van de bestaande bedrijven (en de groei ervan in de toekomst) verdisconteerd zijn in de achtergrondconcentraties. De nieuwe bedrijvigheid in de referentie en/of de voorgenomen activiteit zijn niet opgenomen in de overige bronnen. Er is geen rekening gehouden met het feit dat door strengere emissie-eisen de landelijke emissie in de toekomst zal dalen.

# 6 Resultaten

In dit hoofdstuk worden eerst de resultaten voor de totale concentraties $NO_2$ en $PM_{10}$ beschreven. De paragrafen daarna beschrijven de bijdragen per afzonderlijke bron.

## 6.1 Totalen concentraties

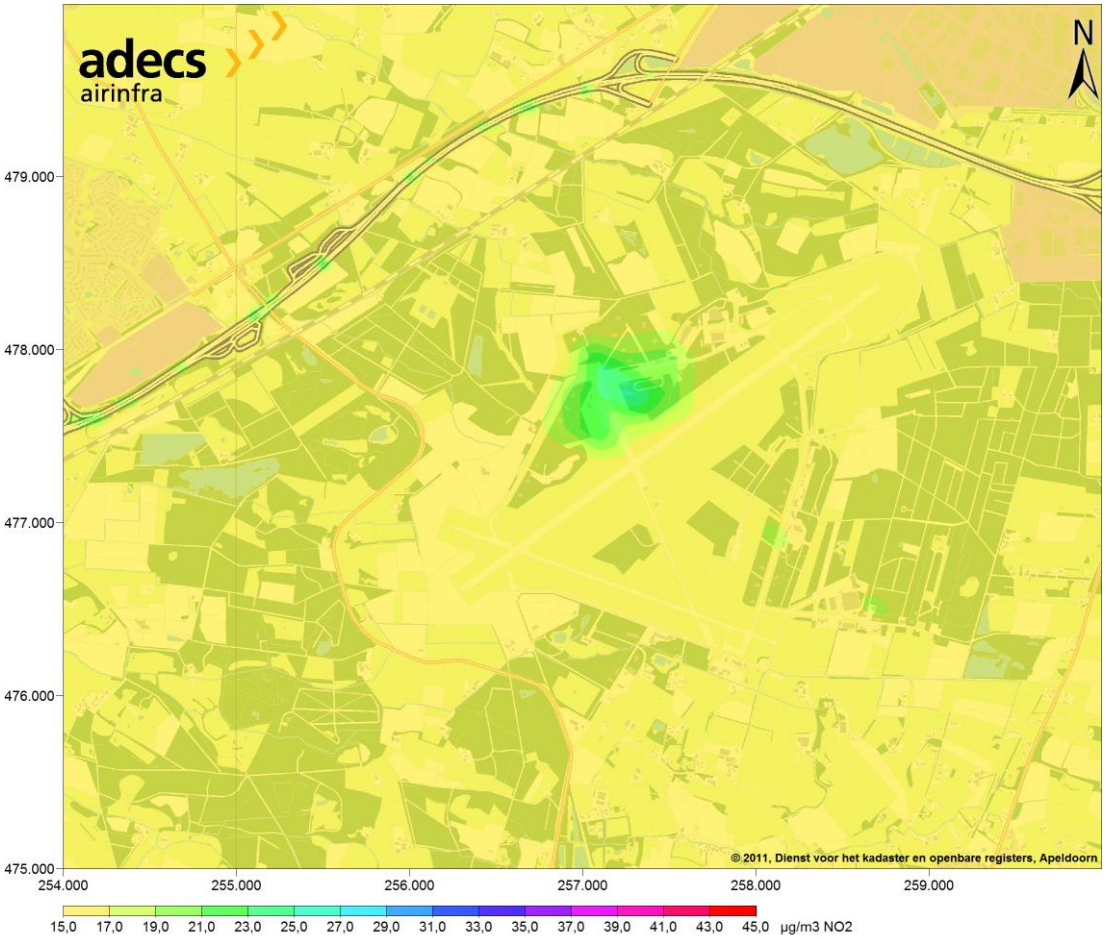
Het studiegebied waarin de maximale waarden voor de jaargemiddelde concentraties zijn gevonden, sluiten het gebied op de snelweg zelf en de industrieterreinen uit, overeenkomstig het toepasbaarheidsbeginsel in artikel 5.19 lid 2 van de Wet milieubeheer. De concentraties in 2026 van alle varianten vallen binnen de wettelijke normen. De hoogst berekende waarden binnen het studiegebied zijn 20,41 µg/m$^3$ voor $NO_2$, 24,69 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 13,99 µg/$^{m3}$ voor $PM_{2.5}$. Doordat de achtergrondconcentraties en emissiefactoren in de toekomst afnemen, is er ten opzichte van de huidige situatie (2015) een afname te zien in alle varianten. Onderling zijn in alle toekomstscenario's nauwelijks verschillen te onderscheiden in de jaargemiddelde concentraties.

Tabel 17 Jaargemiddelde $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$-concentraties in het studiegebied per variant.

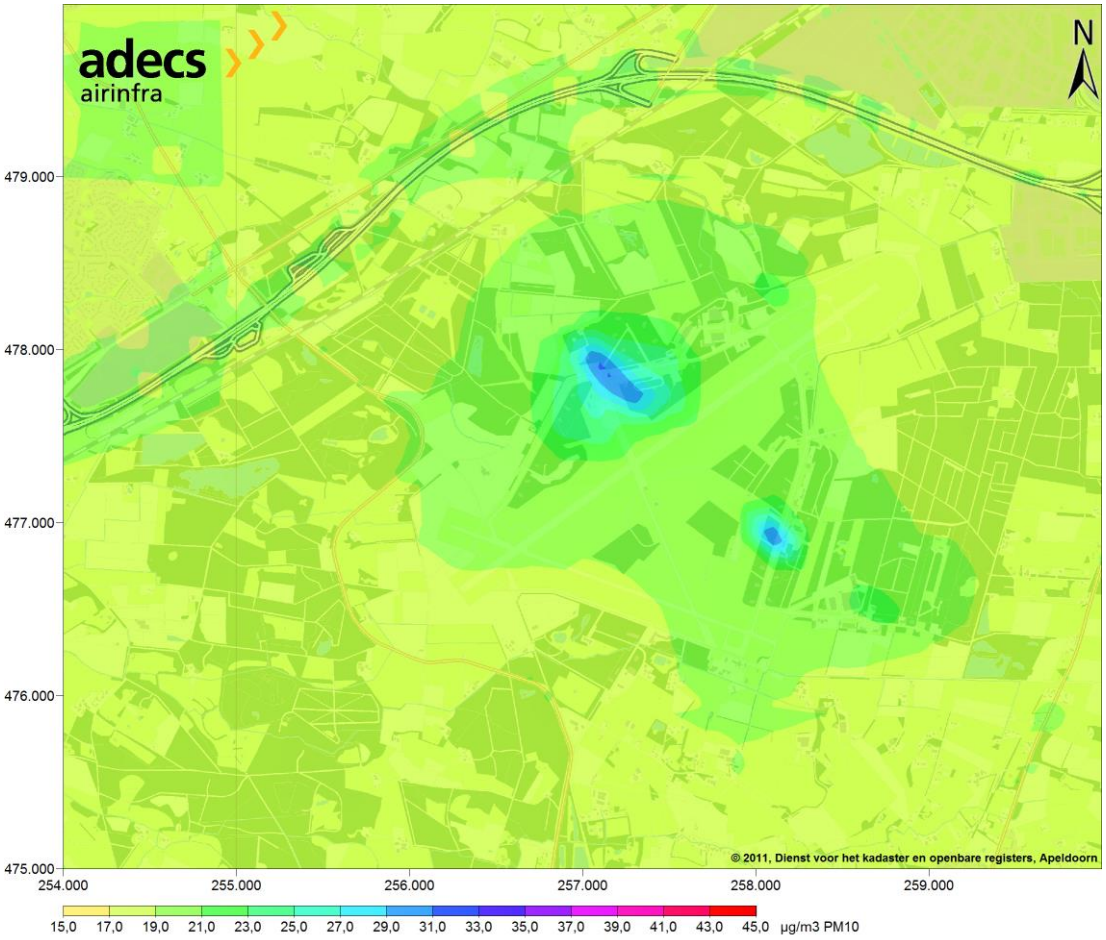
| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m$^3$] in studiegebied alle bronnen samen** | **$NO_2$ Max** | $PM_{10}$ **Max** | **$PM_{2.5}$ Max** |
|---|---|---|---|
| 2015 huidige situatie | 32,90 | 23,04 | 14,00 |
| 2026 autonoom | 19,70 | 20,45 | 11,86 |
| 2026 minimale invulling | 20,12 | 24,41 | 13,85 |
| 2026 maximale invulling | 20,41 | 24,69 | 13,99 |
| 2026 voorkeursalternatief | 20,14 | 24,41 | 13,85 |

Ter illustratie is voor het jaar 2026 het resultaat ten gevolge van de maximale variant getoond in twee figuren. Figuur 6 toont de jaargemiddelde concentratie $NO_2$ in het studiegebied en figuur 7 laat de jaargemiddelde concentratie $PM_{10}$ zien. In Bijlage H zijn de resultaten van het voorkeursalternatief als figuur opgenomen.

Het aantal overschrijdingsdagen waarbij de daggemiddelde concentratie $PM_{10}$ hoger is dan 50 µg/m$^3$ wordt bepaald uit een standaardrelatie met de jaargemiddelde concentratie conform SRM2. Het aantal overschrijdingsdagen mag maximaal 35 zijn, wat op basis van deze relatie overeenkomt met een jaargemiddelde concentratie van 31 µg/m$^3$. De relatie is toegepast op de cumulatieve resultaten van $PM_{10}$. Het maatgevende scenario is de maximale invulling van het gebied in 2026. De maximum $PM_{10}$-bijdrage is dan 24,69 µg/m$^3$, wat overeenkomt met 15 overschrijdingsdagen (zonder correctie voor zeezout) en hiermee niet de 35 overschrijdt. Het voorkeursalternatief komt op 14 overschrijdingsdagen.




Figuur 6 Weergave van de jaargemiddelde $NO_2$ concentraties in de maximale invulling.




Figuur 7 Weergave van de jaargemiddelde $PM_{10}$ concentraties in de maximale invulling.

## 6.2 Achtergrondconcentraties

De grootste bijdrage aan de totale concentraties wordt geleverd door de reeds aanwezige achtergrondconcentraties. Het bereik (minimaal tot maximaal) is in onderstaande tabel 18 per zichtjaar getoond.

Tabel 18 Minimale en maximale achtergrondconcentraties in het studiegebied.

| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] in studiegebied ten gevolge van achtergrond** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **$NO_2$** | | $PM_{10}$ | | **$PM_{2.5}$** | |
| | **Min -** | **Max** | **Min -** | **Max** | **Min -** | **Max** |
| 2015 | 12,79 - | 18,28 | 20,0 - | 21,66 | 12,18 - | 13,38 |
| 2026 | 8,86 - | 12,27 | 17,73 - | 19,50 | 10,30 - | 11,40 |

Uit de cijfers uit tabel 18 blijkt dat er nog een ruime marge bestaat voordat de grenswaarde van 40 µg/m³ wordt bereikt. Tevens is duidelijk dat de trend voor de concentraties in de toekomst dalend is. De afname van $NO_2$ is daarbij veel sterker dan die voor $PM_{10}$.

## 6.3 Vliegverkeer

De bijdrage van het vliegverkeer aan de jaargemiddelde concentraties concentreert zich rondom de luchthaven. De maxima voor $NO_2$ en $PM_{10}$ die zijn gevonden in het studiegebied zijn in onderstaande tabel 19 opgenomen. De concentraties buiten de luchthaven zijn dusdanig laag dat de maximale concentraties op het luchthavengebied opgenomen zijn in de tabel.

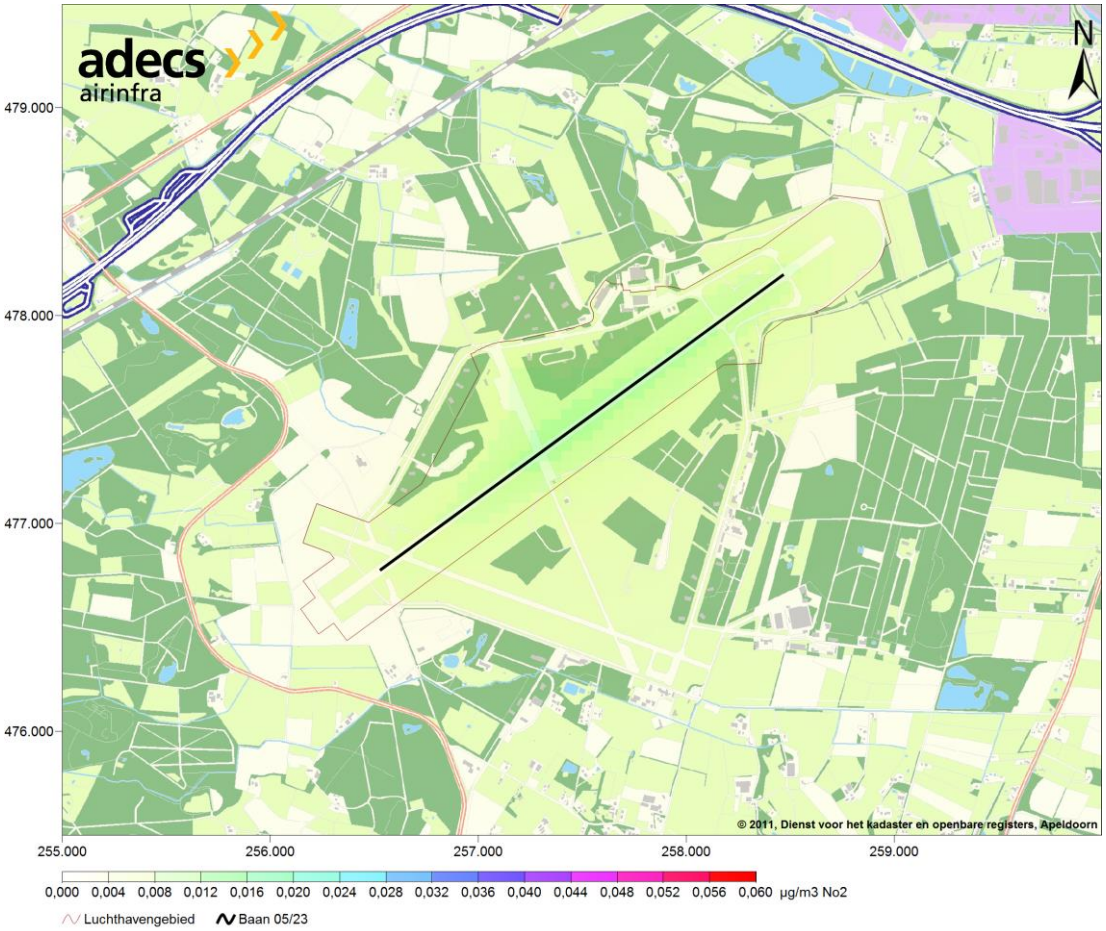
Tabel 19 Overzicht van de bijdrage van het vliegverkeer aan de jaargemiddelde concentraties.

| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] bijdrage vliegverkeer in studiegebied** | | |
|---|---|---|
| | **$NO_2$ (direct)** | $PM_{10}$ **/ $PM_{2.5}$**[8] |
| | **Max** | **Max** |
| 2015 huidige situatie | << 0,01 | << 0,01 |
| 2026 autonoom | << 0,01 | << 0,01 |
| 2026 startvariant | 0,01 | << 0,01 |
| 2026 trendvariant* | 0,06 | 0,01 |

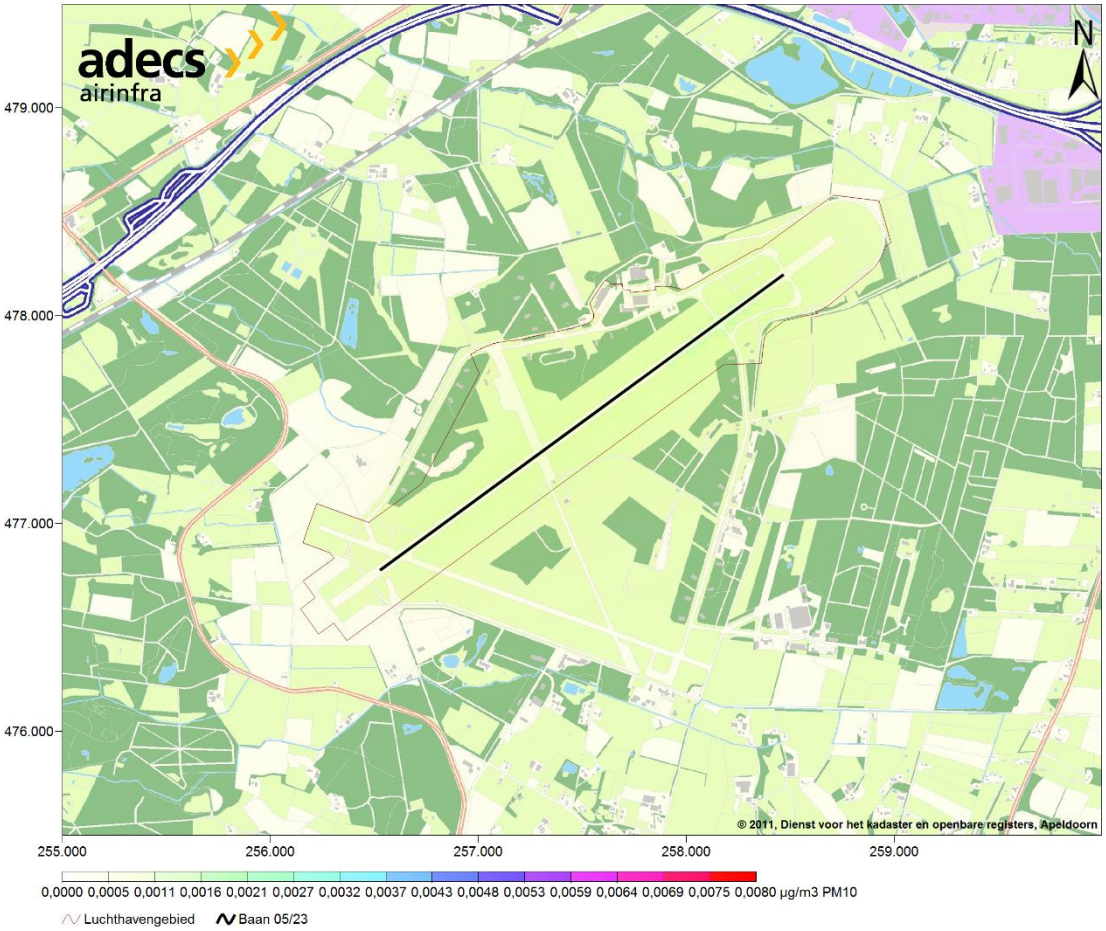
*Toegepast in de maximale invulling als in het voorkeursalternatief.

Figuur 8 tot en met figuur 11 tonen hoe de bijdrage van het vliegverkeer aan de jaargemiddelde concentraties in het jaar 2026 zich verspreidt voor $NO_2$ en $PM_{10}$ in de start- en trendvariant. De huidige situatie (2015) en de autonome situatie (2026) leveren een dusdanige kleine bijdrage dat dit niet weergegeven kan worden in een figuur. De bijdrage is in alle varianten van het vliegverkeer zeer beperkt ten opzichte van de reeds aanwezige achtergrondconcentratie. De bijdrage aan de $PM_{10}$-concentraties is nog kleiner dan aan de $NO_2$-concentraties. De grootste bijdrage wordt geleverd door het taxiën. Het maximum ligt dan ook ter plaatse van de baan waar de vliegtuig 'back-tracken'.

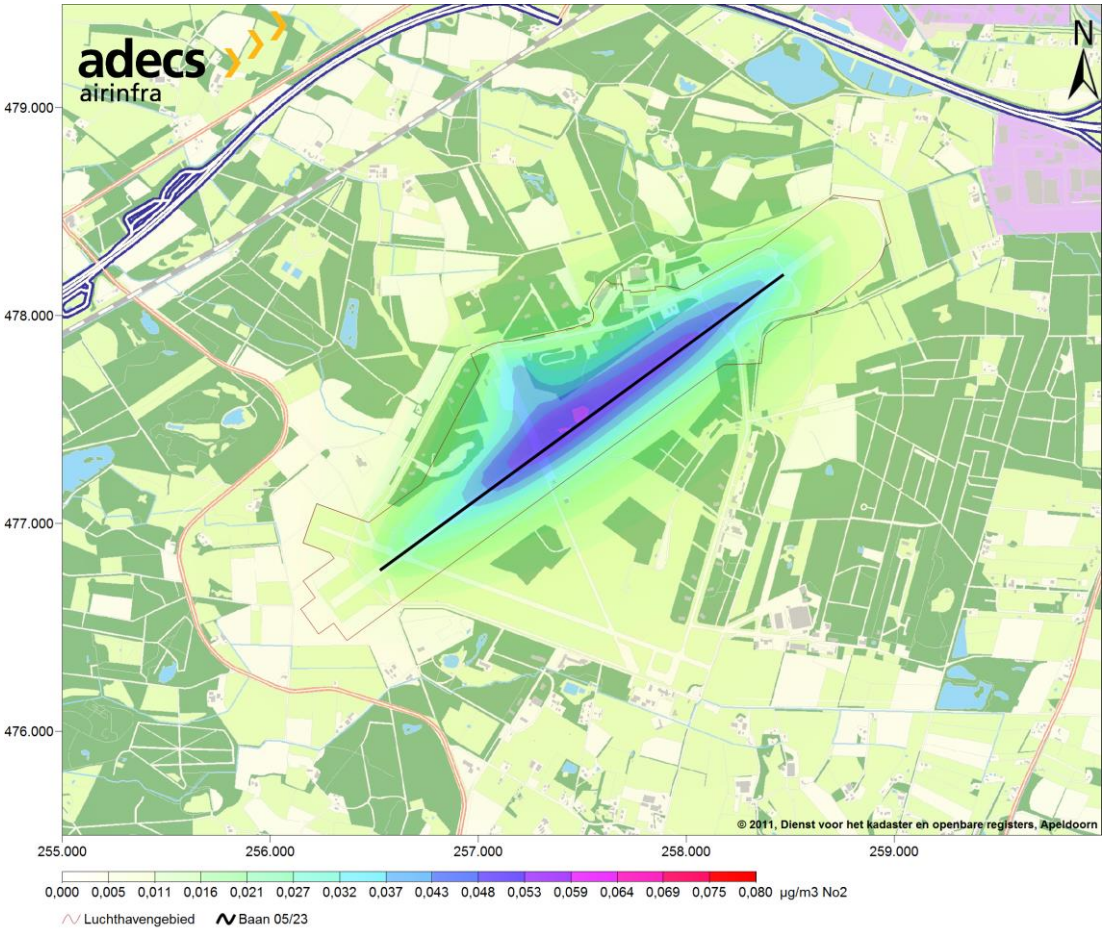
[8] Het $PM_{10}$-resultaat ten gevolge van alleen vliegverkeer kan tevens als $PM_{2.5}$ gelezen worden, gelet op het uitgangspunt (vaste verhouding $PM_{2.5}$ / $PM_{10}$ = 1) uit paragraaf 4.1.



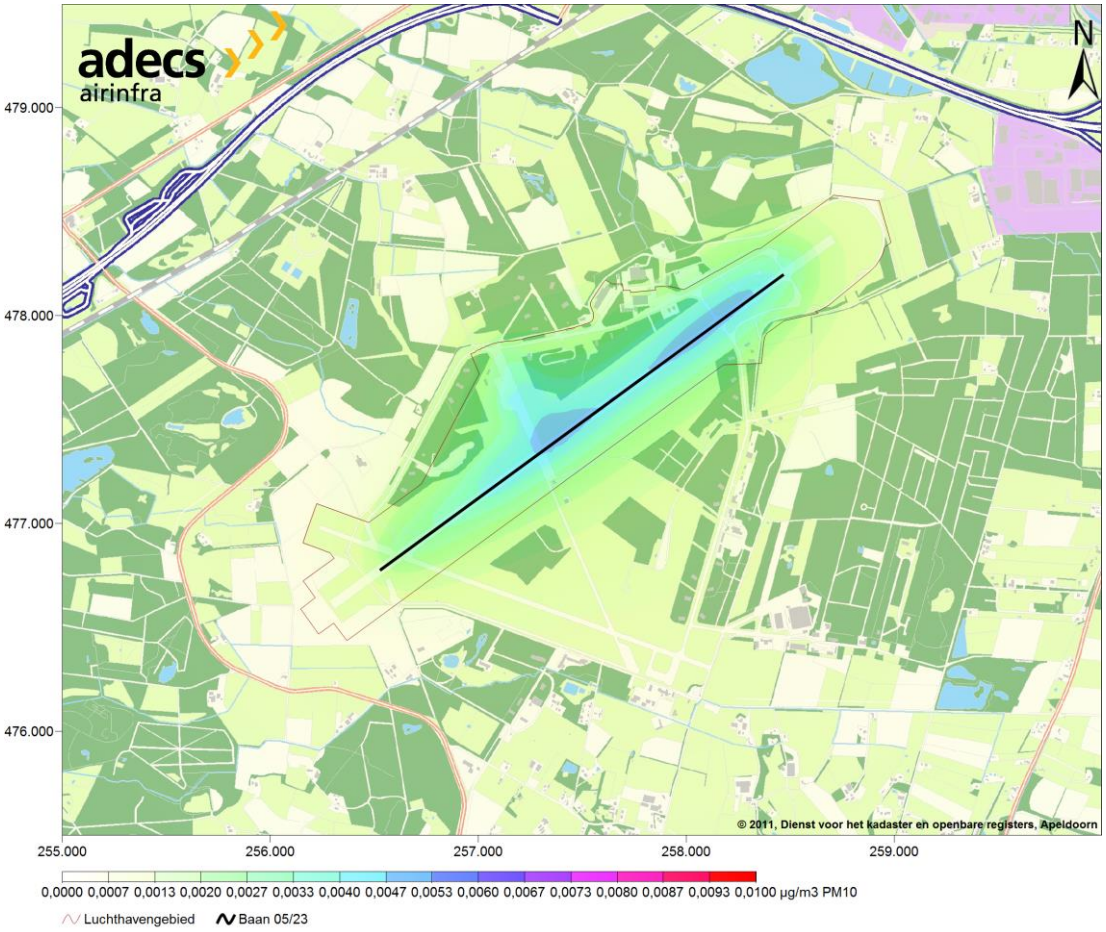

Figuur 8 Bijdrage van het vliegverkeer uit de startvariant aan de jaargemiddelde concentratie $NO_2$ in het zichtjaar 2026.




Figuur 9 Bijdrage van het vliegverkeer uit de startvariant aan de jaargemiddelde concentratie $PM_{10}$ in het zichtjaar 2026.




Figuur 10 Bijdrage van het vliegverkeer uit de trendvariant aan de jaargemiddelde concentratie $NO_2$ in het zichtjaar 2026.




Figuur 11 Bijdrage van het vliegverkeer uit de trendvariant aan de jaargemiddelde concentratie $PM_{10}$ in het zichtjaar 2026.

## 6.4 Wegverkeer

In tabel 20 zijn de gevonden maxima weergegeven voor de bijdrage van het wegverkeer in de doorgerekende scenario's.

Tabel 20 Bijdrage wegverkeer: maxima jaargemiddelde concentraties.

| **Jaargemiddelde concentraties [µg/m³] bijdrage wegverkeer in studiegebied** | | | |
|---|---|---|---|
| | **$NO_2$ (direct)** | **$PM_{10}$ (direct)** | **$PM_{2.5}$ (direct)** |
| | **Max** | **Max** | **Max** |
| Huidige situatie | 9,30 | 2,71 | 1,35 |
| Autonome ontwikkeling | 5,27 | 2,39 | 0,82 |
| Minimale invulling | 5,53 | 2,52 | 0,86 |
| Maximale invulling | 5,70 | 2,59 | 0,88 |
| Voorkeursalternatief | 5,52 | 2,51 | 0,86 |

De resulterende maxima worden lager naarmate de jaren verder in de toekomst liggen, ondanks toenemende verkeersintensiteiten. Dit is te verklaren doordat de afname van de emissiefactoren veel groter is dan de toename van de wegverkeersintensiteiten. Verder valt op dat er nauwelijks tot geen verschil is tussen de verschillende varianten. Geconcludeerd kan worden dat de toename vanwege de ontwikkelingen in de plangebieden beperkt is en alle toekomstige varianten positiever uitvallen dan de huidige situatie.

### 6.5 Bedrijvigheid

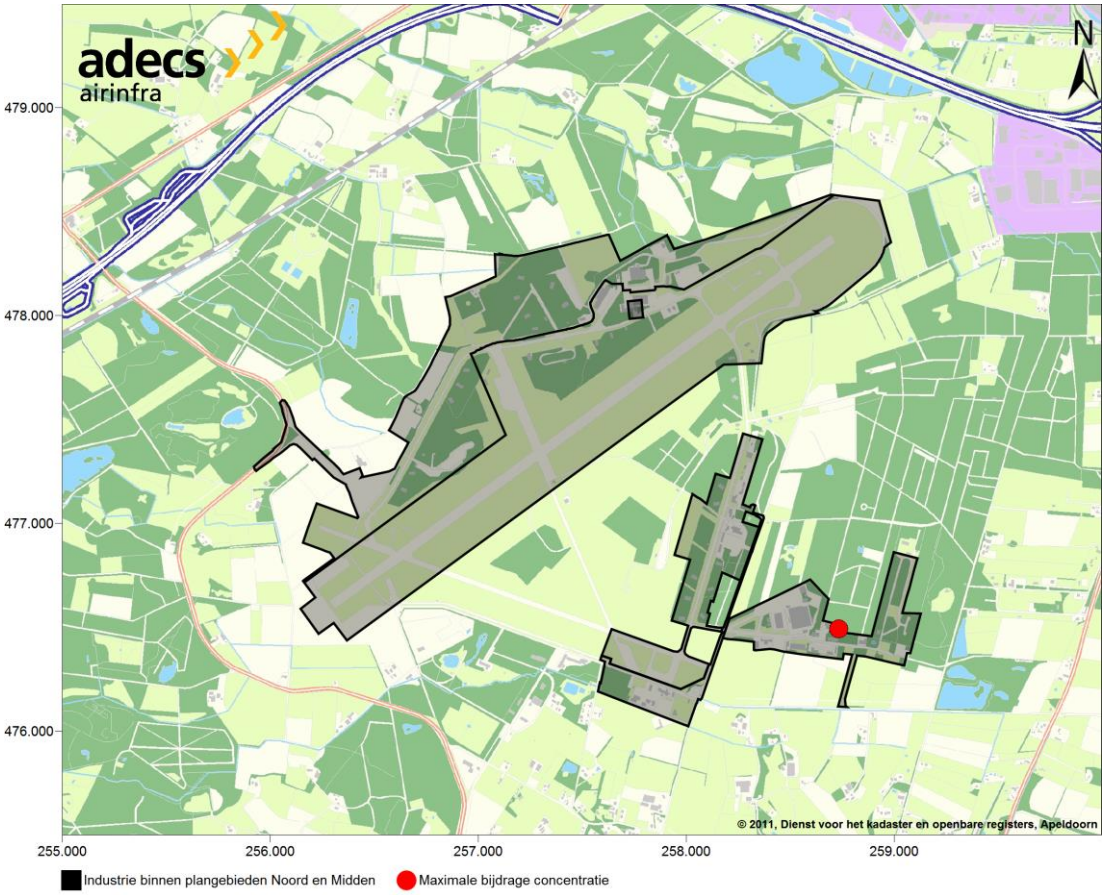
In deze paragraaf zijn de resultaten van de concentratieberekeningen voor de bedrijvigheid beschreven.

In tabel 21 zijn de resultaten weergegeven vanuit de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in de plangebieden. De resultaten zijn op basis van de directe uitstoot, waarbij de achtergrondconcentraties niet zijn meegenomen. Uit de tabel blijkt dat de maximale bijdrage in het Hoogwaardig verdicht op 16,07 µg/m$^3$ voor $NO_2$, 14,04 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 7,02 µg/m$^3$ voor $PM_{2.5}$ uitkomt. In het voorkeursalternatief zijn de maximale waarden 10,79 µg/m$^3$ voor $NO_2$, 13,83 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 6,91 µg/m$^3$ voor $PM_{2.5}$. De maximale concentraties worden berekend in de directe omgeving van de puntbronnen, dit zorgt voor een tamelijke overschatting. Deze overschatting ontstaat omdat een geheel bedrijventerrein gesimuleerd is met een enkele punt, waardoor er een zeer hoge concentratie ontstaat. In het Hoogwaardig verdicht zijn de concentratiewaarden vrij hoog dit komt met name door aangepaste emissiefactoren waarin zeer hoge waarden voor milieucategorie 5 bedrijvigheid zijn bepaald. De onderstaande waarden zijn binnen het industriegebied berekend.

Tabel 21 Maximale concentratie in het studiegebied (alleen bronnen).

| Scenario | Zichtjaar | $NO_2$ µg/m$^3$ (maximum) | $PM_{10}$ µg/m$^3$ (maximum) | $PM_{2.5}$ µg/m$^3$ (maximum) |
|---|---|---|---|---|
| Huidige situatie | 2015 | 3,01 | 3,93 | 1,97 |
| Autonoom | 2026 | 6,54 | 3,17 | 1,59 |
| Campusinrichting | 2026 | 8,38 | 13,83 | 6,91 |
| Hoogwaardig verdicht | 2026 | 16,07 | 14,04 | 7,02 |
| Campus plus | 2026 | 10,79 | 13,82 | 6,91 |

Wanneer de eigen inrichting van de industriegebieden, overeenkomstig het toepasbaarheidsbeginsel in artikel 5.19 lid 2 van de Wet milieubeheer, buiten beschouwing worden gelaten dan is de maximale concentratie 8,76 µg/m$^3$ voor $NO_2$, 4,66 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 2,33 µg/m$^3$ voor $PM_{2.5}$. In figuur 12 is de locatie van de maximale bijdrage weergegeven. De maximale waarde voor de concentratie wordt bereikt in de directe omgeving van Oostkamp. In het voorkeursalternatief is de maximale bijdrage 8,46 µg/$^{m3}$ voor $NO_2$, 4,54 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 2,27 µg/m$^3$ voor $PM_{2.5}$.




Figuur 12 Weergave van de locatie met de maximale bijdrage concentratie van de bedrijvigheid.

### 6.6 Toetsing

Omdat de luchthaven Twente als project in het NSL is opgenomen, is het in principe gewaarborgd dat de gevolgen voor luchtkwaliteit beheerst worden en dat doorgang van het project niet afhankelijk is van een luchtkwaliteitsonderzoek. Voorwaarde hiervoor is dat de projectkenmerken, zoals ze in het NSL zijn meegenomen, met het voorliggende plan niet veranderen. Aangezien de ontwikkeling van het gehele gebied, dus gebiedsontwikkeling Technology Base Twente, luchthaven Twente en het plangebied Midden integraal wordt beoordeeld zijn de projectkenmerken wel veranderd. Maar uit de resultaten van de totalen voor de jaargemiddelde concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$ blijkt dat er geen overschrijdingen van de wettelijke normen voor deze stoffen plaatsvinden. De resultaten voor luchtkwaliteit laten zien dat er op dit gebied geen knelpunten ontstaan.

### 6.7 Geurhinder

De belangrijkste oorzaak van mogelijke geurhinder rondom luchthavens is de kerosinegeur vanwege enerzijds landende en opstijgende vliegtuigen en anderzijds grondactiviteiten zoals transport en overslag van kerosine. De mate van hinder is afhankelijk van de uitstoot van vluchtige organische stoffen, maar ook bijvoorbeeld van de wind op het moment van de emissie. De relatie tussen eventuele 'geurcontouren' op basis van de vluchtige organische stoffen en de ondervonden hinder is niet eenduidig vastgelegd, dit kan alleen lokaal met enquêtes worden bepaald. Om deze reden is het niet

mogelijk de effecten van geurhinder voor luchthaven Twente te kwantificeren en moet worden volstaan met het aangeven van de oorzaken van de geurhinder. De verwachting is derhalve dat de grootste geurhinder direct nabij de luchthaven zou kunnen optreden. De dichtstbijzijnde woonwijk is gelegen op meer dan 2 kilometer afstand van de luchthaven en zal naar verwachting zeer geringe geurhinder ervaren.

### 6.8 $CO_2$-emissies

Op basis van de emissieberekening die in paragraaf 2.5 is toegelicht, is de totale hoeveelheid $CO_2$ ten gevolge van de LTO-cycli van het vliegverkeer berekend. Het aantal LTO-cycli betreft de helft van het aantal vliegtuigbewegingen (een beweging is een start of een landing) en is voor het jaar 2026 in de tabel opgenomen. Het bijbehorende aantal tonnen is daarnaast weergegeven.

Tabel 22 Totale hoeveelheid $CO_2$ per variant.

| | **Aantal LTO-cycli** | **Totaal $CO_2$ (ton)** |
|---|---|---|
| 2026 autonome (referentie) | 1.250 | 20 |
| 2026 startvariant | 5.350 | 288 |
| 2026 trendvariant* | 10.170 | 901 |

*Toegepast in de maximale invulling als in het voorkeursalternatief.

Uit tabel 22 blijkt dat het aantal ton $CO_2$ met het aantal starts en landingen gemeten tot 3.000 ft met ongeveer 600 ton toeneemt. De uitstoot is overigens zeer klein ten opzichte van eerdere berekeningen voor de luchthaven Twente. In eerdere onderzoeken is uitgegaan van een groter aantal vliegtuigbewegingen, waarbij de luchthaven de functie van een commerciële burgerluchthaven zou gaan vervullen.

# 7 Conclusies

Omdat de luchthaven Twente als project in het NSL is opgenomen is in principe gewaarborgd dat de gevolgen voor luchtkwaliteit beheerst worden en dat doorgang van het project niet afhankelijk is van een luchtkwaliteitsonderzoek. Voorwaarde hiervoor is dat de projectkenmerken zoals ze in het NSL zijn meegenomen niet veranderen met het voorliggende plan.

Aangezien de ontwikkeling van het gehele gebied, dus gebiedsontwikkeling Technology Base Twente, luchthaven Twente en het plangebied Midden integraal wordt beoordeeld zijn de projectkenmerken wel veranderd. Om inzicht te geven in de milieueffecten is voor het MER een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. De resultaten zijn vervolgens aan de wettelijke normen getoetst. Uit de resultaten van de totalen voor de jaargemiddelde concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$ blijkt dat er geen overschrijdingen van de wettelijke normen voor deze stoffen plaatsvindt.

De resultaten voor luchtkwaliteit laten zien dat er op dit gebied geen knelpunten ontstaan vanwege de realisatie van de plangebieden in de verschillende alternatieven. Wel zal er een beperkte toename van concentraties ontstaan vanwege de voorgenomen activiteit.

## Referenties


1. *Handreiking Rekenen aan Luchtkwaliteit, Actualisatie 2011*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, juni 2011.
2. Ham, J. van, Pulles, M.P.J., *Het Nieuwe Nationaal Model*, maart 2002.
3. *Aanvullende afspraken NNM, Overzicht van bindende afspraken tot en met oktober 2010 over het Nieuw Nationaal Model gemaakt na verschijnen van de herziene versie (maart 2002) van het Paarse Boekje*, Kema, TNO, Infomil, oktober 2010.
4. Hulskotte, J.H.J., Den Boeft, J., *Berekeningsmethode voor emissies en emissie per MTOW voor luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van luchthavenluchtverkeer op Schiphol, inclusief maatregelen*, TNO-rapport R 2003/313, 2003.
5. *RMI-database*, Inspectie Verkeer en Waterstaat.
6. Luchtzijdige bereikbaarheid Twente, ontwerpschetsen (Concept 0.9d-26/01/2012, TO70/LVNL).
7. Rozema, B.J.C en H.C. Groenwold-Ferguson, *Luchthaven Schiphol en gezondheidseffecten in de leefomgeving,* GGD Amsterdam, november 2009.
8. Velders, G.J.M., J. Matthijsen, J.M.M. Aben, W.J. de Vries, *Grootschalige $PM_{2.5}$-concentratiekaarten van Nederland, Een voorlopige analyse*, Het Milieu- en Natuurplanbureau, MNP Rapport 500088003/2007).
9. ProjectMER/BesluitMER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving, Arcadis – Adecs Airinfra, januari 2016.
10. PlanMER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o., Arcadis–Adecs Airinfra 2009.
11. Luchtzijdige bereikbaarheid Twente, ontwerpschetsen (Concept 0.9d-26/01/2012, TO70/LVNL.
12. Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Ontwikkeling Technology Base Twente, Arcadis en ADT, september 2015.
13. Nota van Uitgangspunten Middengebied Luchthaven, Gemeente Enschede, maart 2015.

# Bijlage A Details concentratieberekeningsmodel luchtvaart

## A.1 Windprofiel

De windsnelheid ter hoogte van de pluim ($u_{pluim}$ op $z_p$) wordt berekend met behulp van onderstaande windsnelheidsprofielfunctie:

$$\begin{aligned} &\text{als} \quad L > 0 \rightarrow \quad \Psi\left(\frac{z}{L}\right) = -17\left(1 - e^{\frac{-0.29z}{L}}\right) \\ &\text{als} \quad L < 0 \rightarrow \quad \Psi\left(\frac{z}{L}\right) = 2\ln\left(\frac{1+X}{2}\right) + \ln\left(\frac{1+X^2}{2}\right) - 2\arctan(X) + \frac{\pi}{2} \end{aligned} \tag{1}$$

met

$$X = \left(1 - 16\frac{z}{L}\right)^{\frac{1}{4}} \tag{2}$$

Op $z_p$ wordt de windsnelheid vervolgens op deze manier bepaald:

$$u_{pluim} = u_{10}\frac{\ln\left(\frac{z_p}{z_0}\right) - \Psi\left(\frac{z_p}{L}\right) + \Psi\left(\frac{z_0}{L}\right)}{\ln\left(\frac{z_{10}}{z_0}\right) - \Psi\left(\frac{z_{10}}{L}\right) + \Psi\left(\frac{z_0}{L}\right)} \tag{3}$$

waarbij $z_p$ een ondergrens heeft van $z_0$+0.5 en een bovengrens van 200 meter. De windsnelheid op 10 meter hoogte ter plaatse van het meteostation wordt met de meteodata meegeleverd. Op basis hiervan wordt de windsnelheid op 60 meter hoogte berekend, waarvan wordt aangenomen dat deze ook geldig is ter plaatse van de rekenlocatie. Vervolgens wordt met de ruwheidslengte van de rekenlocatie de windsnelheid op 10 meter hoogte $u_{10}$ bepaald.

Naast de windsnelheid is ook de windrichting van belang. De windrichting op 10 meter hoogte ter plaatse van het meteostation wordt met de meteodata meegeleverd. Om de draaiing van de wind op hoogte $z_p$ te bepalen wordt deze draaiing $\alpha$ eerst uitgerekend in het geostrofische assenstelsel door middel van het verschil tussen $\alpha(z_p)$ en $\alpha(z_{10})$ te bepalen via:

$$\alpha(z) = \alpha(z_i)d_1\left(1 - e^{-z\frac{d_2}{h}}\right) \tag{4}$$

met $d_1$=1,23 en $d_2$=1,75. De waarde van $\alpha(z_i)$ wordt als volgt gedefinieerd:

$$\begin{aligned} &\text{als} \quad \frac{z_i}{L} < -10 \rightarrow \quad \alpha(z_i) = 0^\circ \\ &\text{als} \quad -10 < \frac{z_i}{L} < 0 \rightarrow \quad \alpha(z_i) = 20^\circ + 25\left(1 + 0.18\frac{z_i}{L}\right) \\ &\text{als} \quad \frac{z_i}{L} > 0 \rightarrow \quad \alpha(z_i) = 45^\circ \end{aligned} \tag{5}$$

Dit verschil tussen $\alpha(z_p)$ en $\alpha(z_{10})$ is ook het verschil in graden tussen de windrichting ($DD$) op 10 meter en op $z_p$, dus:

$$DD(z_p) = DD(z_{10}) + \left[\alpha(z_p) - \alpha(z_{10})\right] \tag{6}$$

## A.2 Bepaling van de turbulentieparameters

De turbulentieparameters $\sigma_v$ en $\sigma_w$ (ook wel standaarddeviaties van de crosswindsnelheidsfluctuaties) zijn nodig om de dispersieparameters $\sigma_y$ en $\sigma_z$ en de inversiehoogte $z_i$ te bepalen. De turbulentieparameter $\sigma_v$ bestaat uit een snel deel $\sigma_{vf}$ en een langzaam deel $\sigma_{vl}$ . Deze laatste waarde, $\sigma_{vl}$, is opgenomen in de meteorologische invoer. Afhankelijk van de stabiliteit worden $\sigma_{vf}$ en $\sigma_w$ als volgt bepaald:

$$\begin{aligned}
&\text{als instabiel} \quad (-1000 < L < 0) \rightarrow \begin{cases} \left(\frac{\sigma_{vf}(z)}{u^*}\right)^2 = 0{,}35\left(-\frac{z_i}{\kappa L}\right)^{\frac{2}{3}} + \left(1{,}7 - \frac{z}{z_i}\right) \\ \sigma_w^3 = \left[1{,}6u^{*2}\left(1-\frac{z}{z_i}\right)\right]^{\frac{3}{2}} + 1{,}2w^{*3}\left(\frac{z}{z_i}\right)\left(1-0{,}9\frac{z}{z_i}\right)^{\frac{3}{2}} \end{cases} \\
&\text{als neutraal} \quad (|L| > 1000) \rightarrow \begin{cases} \sigma_{vf}(z) = 1{,}3u^* e^{\left(-2\frac{fz}{u^*}\right)} \\ \sigma_w^3 = \left[1{,}6u^{*2}\left(1-\frac{z}{z_i}\right)\right]^{\frac{3}{2}} + 1{,}2w^{*3}\left(\frac{z}{z_i}\right)\left(1-0{,}9\frac{z}{z_i}\right)^{\frac{3}{2}} \end{cases} \qquad (7) \\
&\text{als stabiel} \quad (0 < L < 1000) \rightarrow \begin{cases} \sigma_{vf}(z) = 1{,}3u^*\left(1-\frac{z}{z_i}\right) \\ \sigma_w(z) = \sigma_{vf}(z) \end{cases}
\end{aligned}$$

De convectieve windsnelheid $w^*$ volgt uit:

$$w^* = u^* \sqrt[3]{\frac{z_i}{\kappa |L|}} \qquad (8)$$

De tijdschaal van turbulentie $T_l$ wordt als volgt bepaald:

$$\begin{aligned}
&\text{als} \quad z \geq 50 \quad T_{l_{y,z}} = 26\frac{\sigma_{vf,10m}}{u_{10m}}\left[\ln\frac{z}{z_0}\right]^2 \\
&\text{als} \quad z < 50 \quad \begin{cases} L > 0 \rightarrow \quad T_{l_{y,z}} = \frac{z}{2\sigma_w}\left(\frac{1}{1+5\frac{z}{L}}\right) \\ L < 0 \rightarrow \quad T_{l_{y,z}} = \frac{z}{2\sigma_w}\left(1-6\frac{z}{L}\right)^{0{,}25} \end{cases} .
\end{aligned} \qquad (9)$$

## A.3 Bepaling van de dispersieparameters

De verspreiding in het Gaussisch model wordt beschreven door de dispersieparameters $\sigma_y$ en $\sigma_z$, respectievelijk in horizontale en verticale richting. Deze zijn afhankelijk van de turbulentieparameters $\sigma_v$ en $\sigma_w$ en de tijdschaal $T_l$ uit de vorige paragraaf. Het deel van de dispersieparameters dat afhankelijk is van de turbulentieparameters, wordt uitgerekend door middel van:

$$\sigma_{ys}^2 = 2\sigma_{vf}^2 T_{ly}^2 \left[ \frac{t}{T_{ly}} + e^{\frac{-t}{T_{ly}}} - 1 \right]$$
$$\sigma_{z,turb}^2 = 2\sigma_{vf}^2 T_{lz}^2 \left[ \frac{t}{T_{lz}} + e^{\frac{-t}{T_{lz}}} - 1 \right] \qquad (10)$$
$$\sigma_{y,turb}^2 = \sigma_{y_s}^2 + (\sigma_{v_l} t)^2$$

$\sigma_{vl}$ volgt uit de meteorologische invoerdata. Hierbij representeert $\sigma_{ys}$ de snelle term van de horizontale dispersie en $\sigma_{yl}=\sigma_{vl}*t$ de langzame term. Deze laatste wordt op 10 meter bepaald: $\sigma_{yl} = \sigma_{vl}x/u_{10}$.
De turbulentieparameters bepalen grotendeels de horizontale dispersie $\sigma_y$, maar de winddraaiing beïnvloedt deze parameter $\sigma_y$ ook. Dit wordt gemodelleerd door een aanvulling van de term $\sigma^2_{y,winddraaiing}$:

$$\sigma_{y,winddraaiing}^2 = 0.4^2 x^2 \left( \frac{d\theta}{dz} \sigma_z \right)^2 \qquad (11)$$

met $x$ de afstand tot de bron en $\theta$ de windrichting.

De dispersieparameters $\sigma_y$ en $\sigma_z$ worden verder aangevuld met een buoyancyterm vanwege de eigen warmte-inhoud:

$$\sigma_{0_{y,z}}^2 = \frac{\Delta h^2}{12{,}25} \qquad (12)$$

met de pluimstijging $\Delta h$, die in paragraaf 0 wordt beschreven. De dispersieparameters worden hiermee:

$$\sigma_y^2 = \sigma_{ys}^2 + \sigma_{yl}^2 + \sigma_{y,winddraaiing}^2 + \sigma_{0_y}^2$$
$$\sigma_z^2 = \sigma_{z,turb}^2 + \sigma_{0_z}^2 \qquad (13)$$

## A.4 Bepaling van de pluimstijging Δh

De pluimstijging $\Delta h$ wordt per laag van 10 meter bekeken en is afhankelijk van de resterende buoyancy in die laag. In de onderste laag van 10 meter is er nog geen buoyancy verbruikt, dus is de resterende buoyancy gelijk aan de startwaarde. De startbuoyancy $F_{start}$ is afhankelijk van de warmte-inhoud $Q_h$: $F_{start}=8.8*Q_h$. Wanneer de warmte-inhoud niet bekend of bepaald is, dan wordt voor vliegverkeer een vaste waarde van $F_{start}$ van 0,8 aangehouden tijdens de vliegfase en een vaste waarde van 1,2 tijdens de taxifase.

Het bepalen van de pluimstijging en het buoyancyverloop gaat volgens de volgende stappen per laag $j$:

1. Bepaal de verbruikte buoyancy uit de vorige iteratiestap $j$-1 (voor $j$=1, $F_{start}=F_{rest}\rightarrow F_{verbruikt}=0$).
2. Indien de atmosfeer in de laag stabiel is, vervolg met volgende stap. Anders kan de waarde voor $C$ worden geëvalueerd via $C=\frac{100h_bH^*}{u^{*3}}$, met $h_b$ de hoogte van de bron en $H^*$ een parameter die de mate van instabiliteit aangeeft, afgeleid uit $H^*=\frac{4.6\sigma_{vf}^3}{z_i}$.
3. Bereken de fictieve pluimstijging $\Delta h_f$ die ten gevolge van de verbruikte buoyancy nog zou plaatsvinden:

$$\text{stabiel}: \quad \Delta h_f=\left(\frac{1{,}8F_{verbruikt}T_a}{u(z_j)\left(\frac{\partial\theta}{\partial z}\right)_j}\right)^{\frac{1}{3}}$$

$$\text{Als } C<1\rightarrow\text{neutraal}: \quad \Delta h_f=\frac{39F_{verbruikt}^{0.6}}{u(z_j)}$$

$$\text{Als } C>1\rightarrow\text{instabiel}: \quad \Delta h_f=15\left(\frac{F_{verbruikt}}{u(z_j)}\right)^{0.6}$$

4. Bereken de maximale pluimstijging vanaf de bronhoogte $\Delta h_{max}$ op basis van $u(z_j)$, de lokale temperatuurgradiënt en $F_{start}$.
5. Als $\Delta h_{max}$-$\Delta h_f$>10m dan gaat de iteratie verder naar de volgende laag. Anders stopt de iteratie hier en is het verschil de pluimstijging in de huidige laag.
6. Bereken $F_{verbruikt}$ in de volgende laag op basis van $\Delta h=\Delta h_f$+10m met de resterende buoyancy ter hoogte van de pluimtop, op $z_{top}$.

$$\text{stabiel}: \quad F_{verbruikt}=\frac{\Delta h^3u(z_j)\frac{\partial\theta}{\partial z}}{1.8T_a}$$

$$\text{neutraal}: \quad F_{verbruikt}=\left(\frac{\Delta hu(z_j)}{39}\right)^{\frac{5}{3}}$$

$$\text{instabiel}: \quad F_{verbruikt}=\left(\frac{\Delta h}{15}\right)^{\frac{5}{3}}u(z_j)$$

7. Herhaal bovenstaande stappen totdat alle buoyancy verbruikt is.

Na deze iteratie is $\Delta h$ ten opzichte van de bronhoogte bepaald.

## A.5 De concentratieberekening

Voor de concentratieberekening dient de penetratiefractie P nog uitgerekend te worden:

$$P = \frac{z_i - z_{bron}}{\Delta h} \qquad (14)$$

De concentratie *C* van een stof in de lucht ten gevolge van een bron met emissie *E* wordt beschreven met het Gaussisch model voor concentraties:

$$C(x,y,z,h_{bron}) = \frac{PE}{2\pi \bar{u}\sigma_y\sigma_z} \cdot \left[ e^{\frac{-(z-h_{bron})^2}{2\sigma_z^2}} + e^{\frac{-(z+h_{bron})^2}{2\sigma_z^2}} \right] \cdot e^{\frac{-y^2}{2\sigma_y^2}} \cdot C_{ls} \qquad (15)$$

Met

$C_{ls}$: reflectieterm

$h_{bron}$: effectieve bronhoogte (m)

$P$: penetratiefactor in de inversielaag (boven menglaag)

$E$: emissie (g/s)

$u$: gemiddelde windsnelheid op pluimhoogte (m/s)

$y$: horizontale afstand tot de pluim-as (m)

$z$: afstand in meters boven het grondoppervlak

$\sigma_y$ en $\sigma_z$: resp. horizontale en verticale dispersieparameter (m)

## A.6 De reactie van de stikstofoxiden

Bij de uitstoot van de stikstofoxiden $NO_x$ wordt uitgegaan van een initiële fractie $NO_2/NO_x$, afhankelijk van het vliegsegment:

*15% voor het APU/GPU segment (stilstaand op het platform)*
*37,5% tijdens het taxiën van het vliegtuig*
*5% tijdens de start (op de baan)*
*15% voor alle overige segmenten van de vliegtuigbeweging*

In de atmosfeer zal vervolgens een deel van de NO reageren met het aanwezige ozon $O_3$ tot $NO_2$. De hoeveelheid $NO_2$volgt uit de oplossing

$$[NO_2]^2 - \left([NO_x] + [O_x] + \frac{K_3}{K_1}\right)[NO_2] + [NO_x][O_x] = 0 \qquad (16)$$

waarbij

$$\begin{aligned}[O_x] &= [NO_2] + [O_3] \\ [NO_x] &= [NO] + [NO_2]\end{aligned} \qquad (17)$$

De waarden van K1 en K3 zijn bepaald zoals beschreven in het Paarse boekje 3.12.2.
Een constante waarde van de concentraties over het uur zou geen rekening houden met het momentane karakter van de chemische reactie en tot een overschatting leiden. Daarom wordt binnen één uur de concentratie van $NO_x$ en de bijbehorende momentane $\sigma_m$ niet als constante beschouwd, maar is er een afhankelijkheid van de tijd aangenomen:

$$\sigma_m = 1.25t^{0.82} \qquad (18)$$

De momentane concentratie is een functie van $\sigma_m$:

$$[NO_x]_m = \frac{E \cdot P}{2\pi\sigma_m} e^{\frac{-y^2}{2\sigma_m^2}} \qquad (19)$$

Uit de evenwichtsreactie wordt de momentane concentratie $NO_2$ bepaald. Voor de momentane fractie wordt als volgt bepaald:

$$\frac{[NO_2]}{[NO_x]} = \frac{\int [NO_2]_m dy}{\int [NO_x]_m dy} \qquad (20)$$

De integratie gebeurt met een stapgrootte van $dy$=3/45*$\sigma_m$.
De fractie $NO_2/NO_x$ in de momentane pluim wordt ook toegepast op de uurgemiddelde concentratie $NO_x$ om zo de uurgemiddelde concentratie $NO_2$ te bepalen. Het model gebruikt voor de reeds in de achtergrond aanwezige concentraties van $O_3$ en $NO_2$ de uit KNMI-meetstations beschikbare uur-voor-uur waarden, die sinds oktober 2010 met de preSRM-module bepaald worden.

## Bijlage B Verdelingstabellen vliegverkeer

In de maandverdeling is rekening gehouden met een lichte verhoging in de zomermaanden. In de week is gebruik gemaakt van een uniforme verdeling, met daarbij wel een lichte verhoging in het weekend. De uurverdeling is afhankelijk van het type toestel, maar gebaseerd op de invoerset van het vliegverkeer door ADT.

Tabel 23 Overzicht van de maandverdeling.

| Maand | Segment | | |
|---|---|---|---|
| | Klein verkeer (VFR) [%] | Helikopters [%] | Groot verkeer (IFR) [%] |
| Jan | 8 | 8 | 8 |
| Feb | 8 | 8 | 8 |
| Mrt | 8 | 8 | 8 |
| Apr | 8 | 8 | 8 |
| Mei | 9 | 9 | 9 |
| Jun | 9 | 9 | 9 |
| Jul | 9 | 9 | 9 |
| Aug | 9 | 9 | 9 |
| Sep | 8 | 8 | 8 |
| Okt | 8 | 8 | 8 |
| Nov | 8 | 8 | 8 |
| Dec | 8 | 8 | 8 |
| | **100** | **100** | **100** |

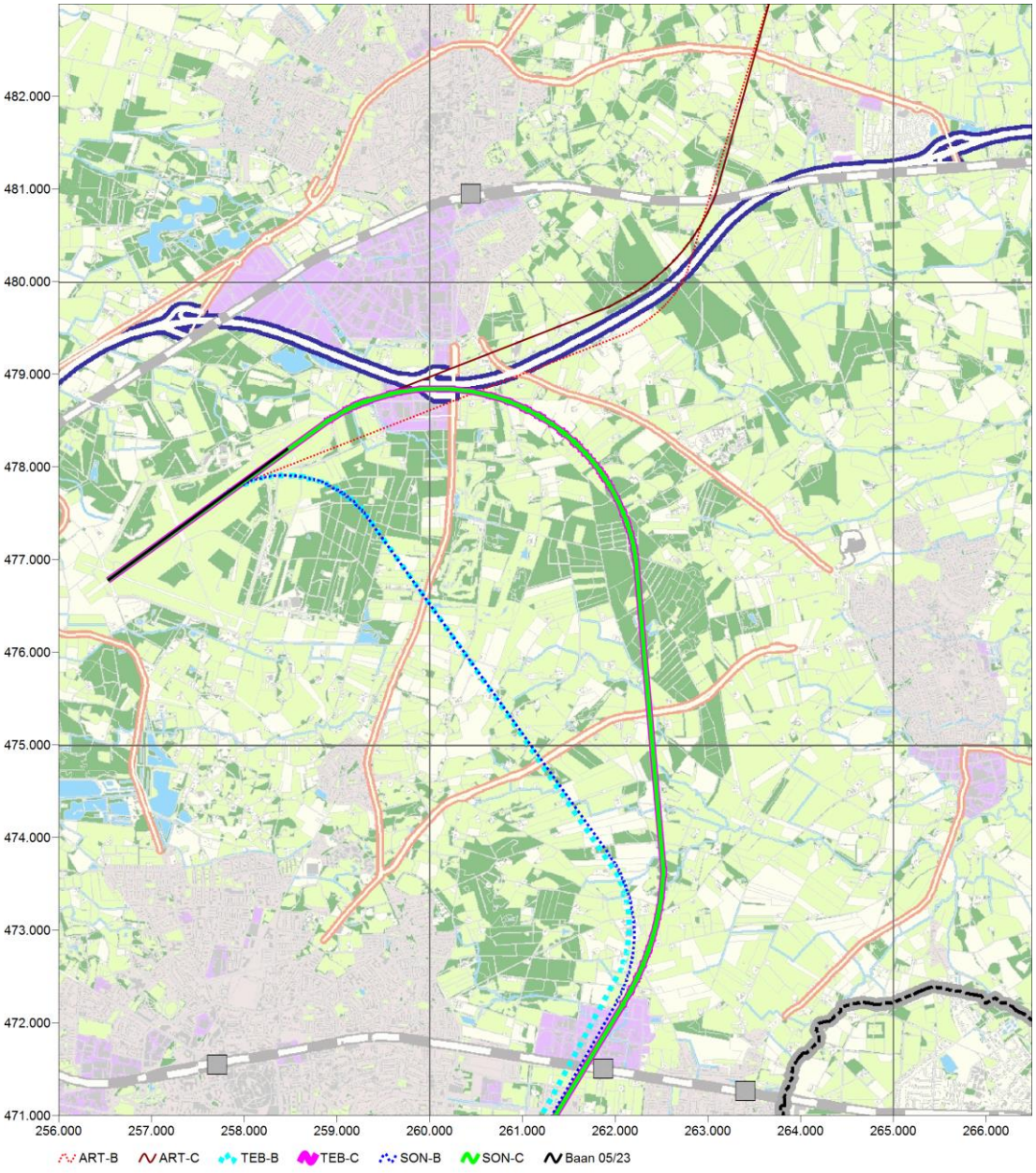
Tabel 24 Overzicht van de weekverdeling.

| Weekdag | Segment | | |
|---|---|---|---|
| | Klein verkeer (VFR) [%] | Helikopters [%] | Groot verkeer (IFR) [%] |
| Ma | 14 | 14 | 14 |
| di | 14 | 14 | 14 |
| Wo | 14 | 14 | 14 |
| Do | 14 | 14 | 14 |
| Vr | 14 | 14 | 14 |
| Za | 15 | 15 | 15 |
| Zo | 15 | 15 | 15 |
| | **100** | **100** | **100** |

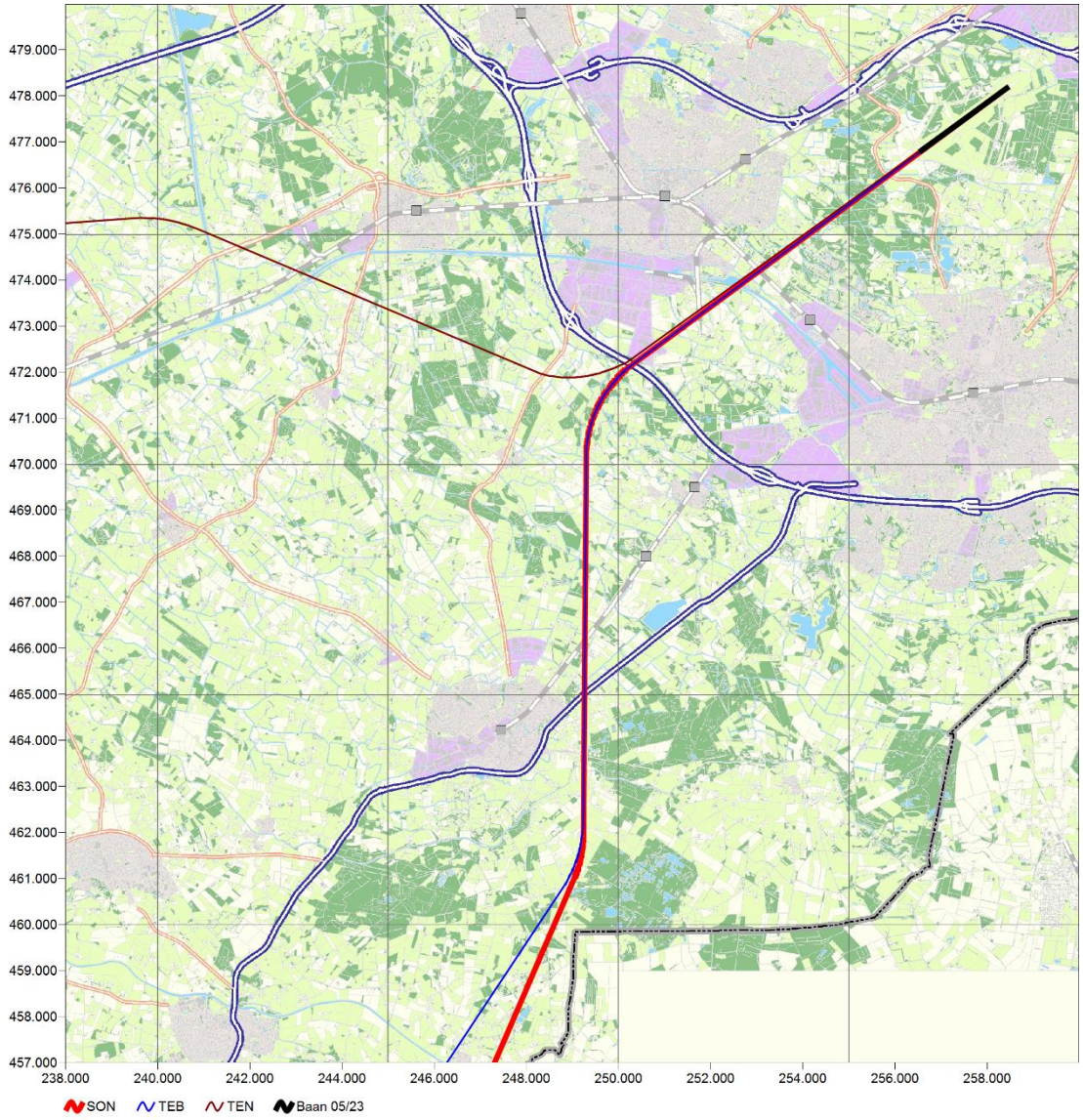
Tabel 25 Overzicht van de uurverdeling.

| Periode | Segment | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Klein verkeer (VFR) Overland [%] | Klein verkeer (VFR) Circuit [%] | Helikopters [%] | Groot verkeer (IFR) [%] |
| 00.00-00.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 01.00-01.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 02.00-02.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 03.00-03.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04.00-04.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05.00-05.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.00-06.59 uur | 0 | 0 | 0 | 8 |
| 07.00-07.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 08.00-08.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 09.00-09.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 10.00-10.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 11.00-11.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 12.00-12.59 uur | 8 | 8 | 7 | 6 |
| 13.00-13.59 uur | 8 | 8 | 8 | 6 |
| 14.00-14.59 uur | 8 | 8 | 8 | 5 |
| 15.00-15.59 uur | 8 | 8 | 8 | 5 |
| 16.00-16.59 uur | 8 | 8 | 8 | 5 |
| 17.00-17.59 uur | 8 | 8 | 8 | 5 |
| 18.00-18.59 uur | 9 | 9 | 8 | 5 |
| 19.00-19.59 uur | 2 | 2 | 3 | 7 |
| 20.00-20.59 uur | 1 | 1 | 3 | 6 |
| 21.00-21.59 uur | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 22.00-22.59 uur | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 23.00-23.59 uur | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | **100** | **100** | **100** | **100** |

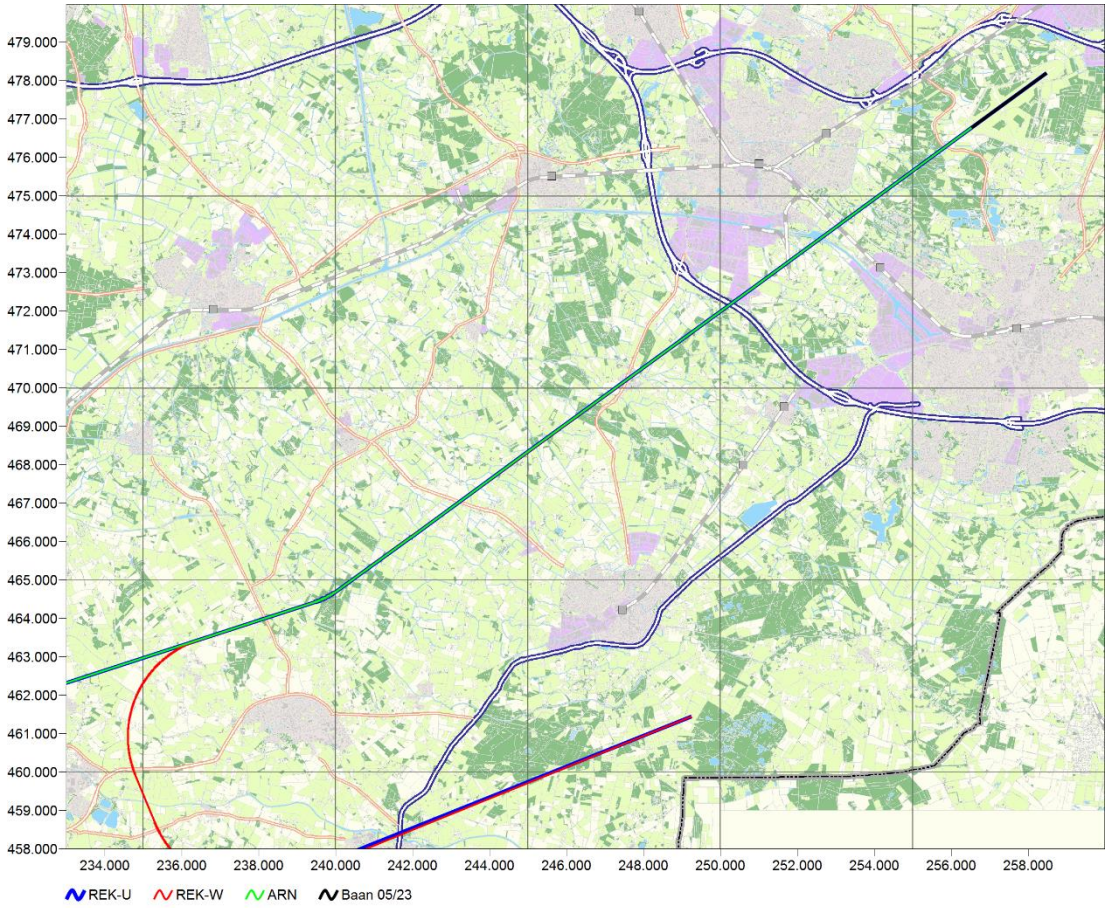
## Bijlage C Routes



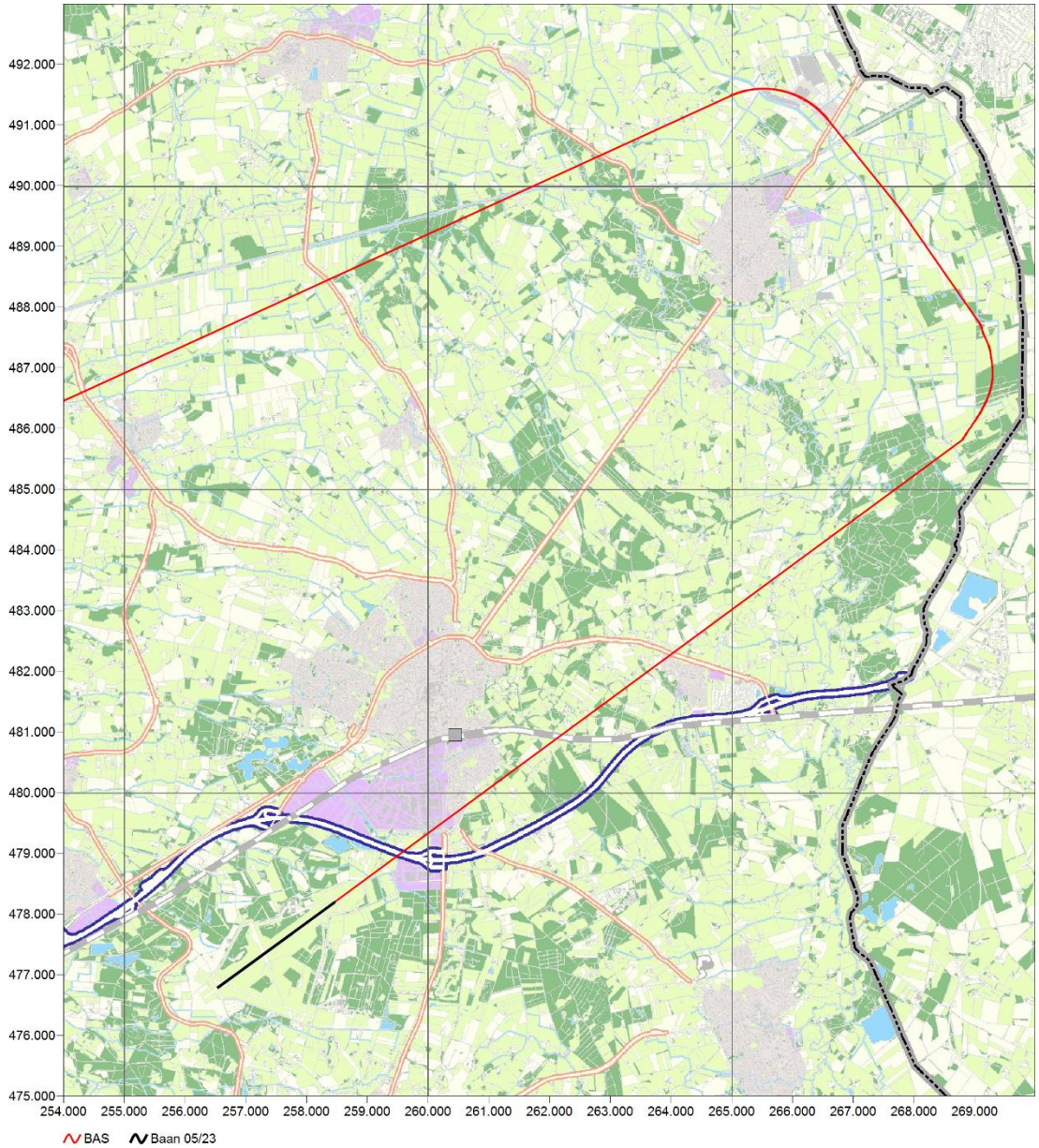

Figuur 13 Startroutes IFR groot verkeer baan 05.



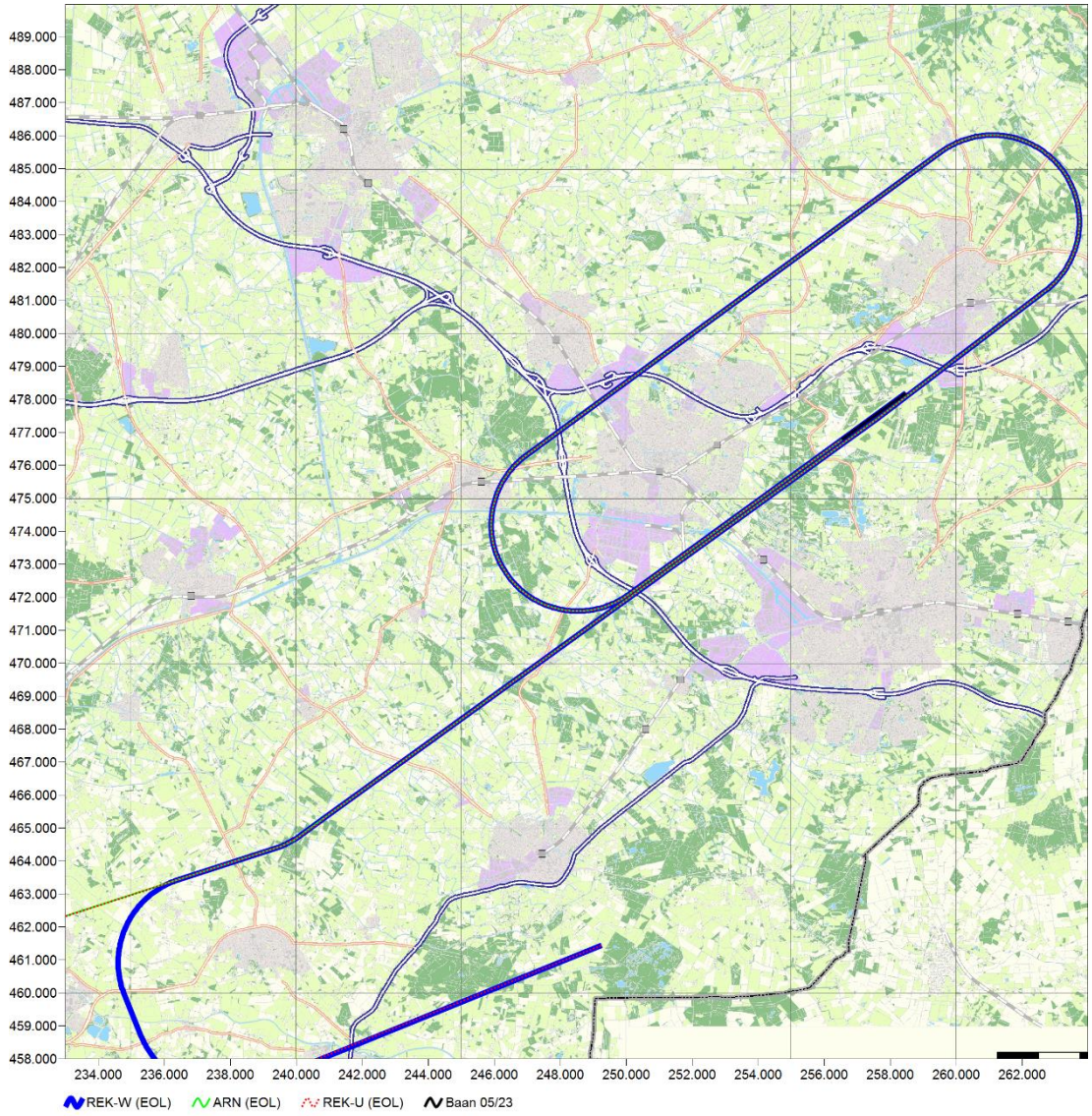

Figuur 14 Startroutes IFR groot verkeer baan 23.



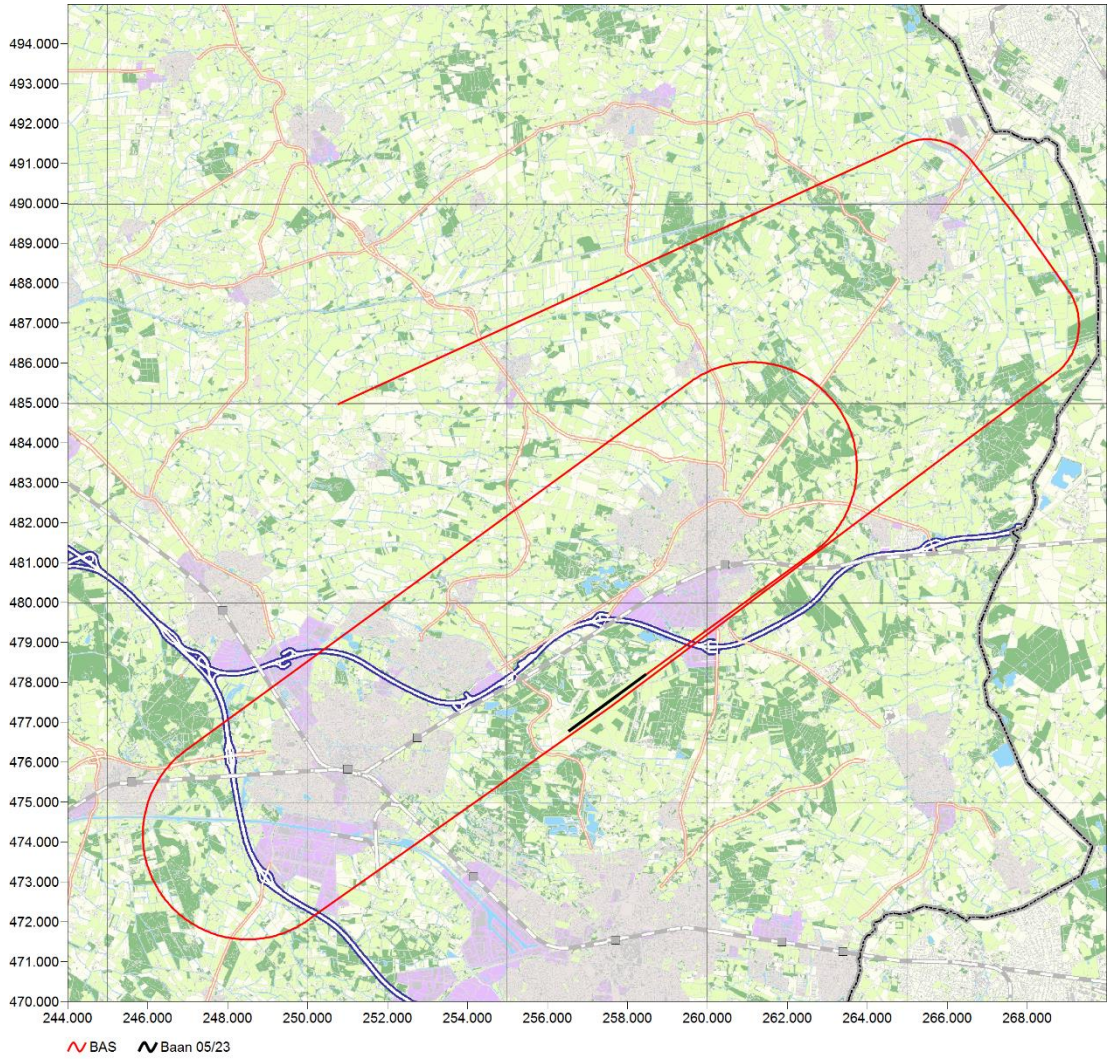

Figuur 15 Landingsroutes IFR groot verkeer baan 05.



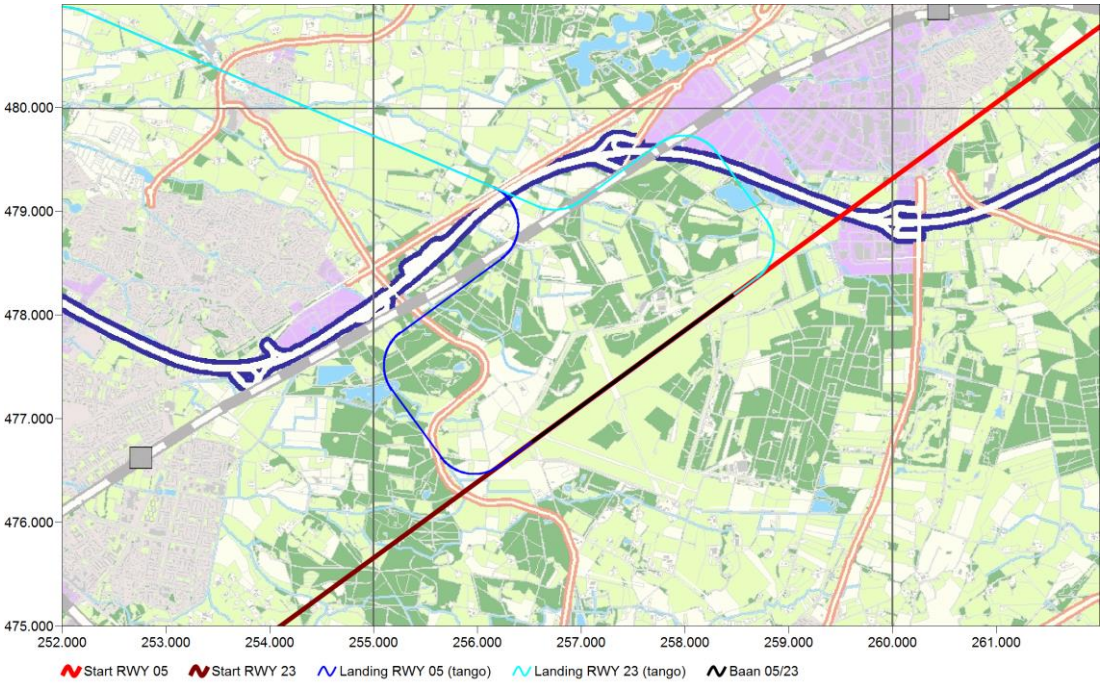

Figuur 16 Landingsroutes IFR groot verkeer baan 23.



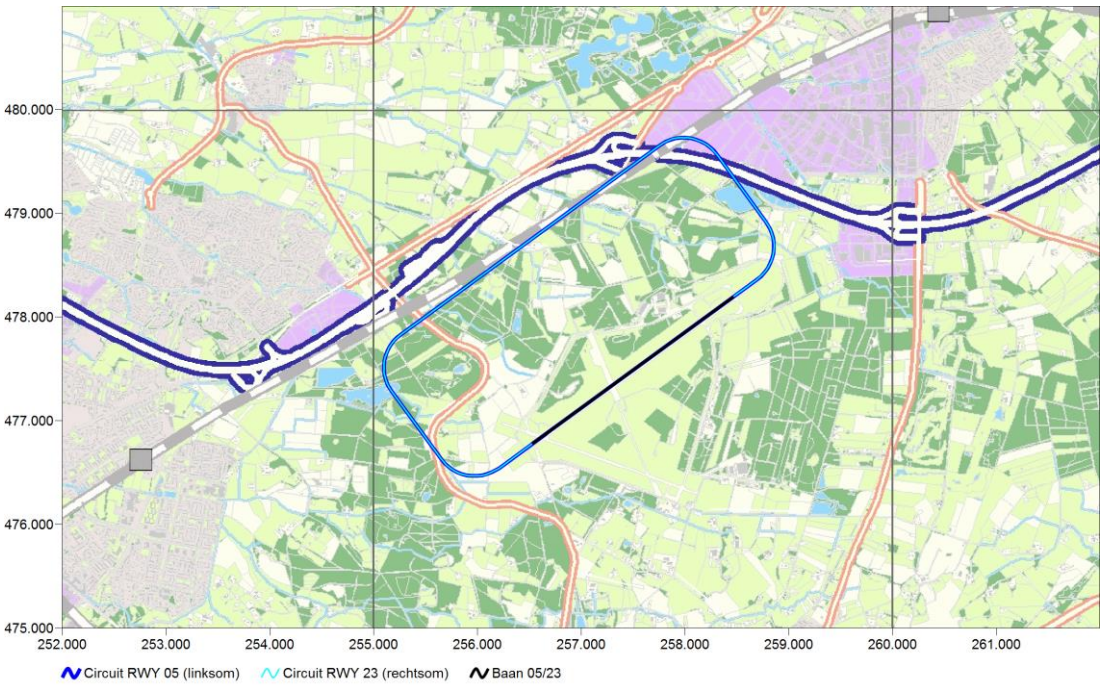

Figuur 17 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 05.




Figuur 18 Landingsroutes VFR groot verkeer (EOL) baan 23.




Figuur 19 Start- en landingsroutes VFR klein verkeer.




Figuur 20 Circuits VFR klein verkeer.

## Bijlage D Stagnatiefactor wegverkeer

In onderstaande figuur zijn de wegdelen aangewezen waar er stagnatie van verkeer plaats zal vinden.




Figuur 21 Locaties stagnatie in het wegverkeer.

Tabel 26 Weergave van de gebruikte stagnatiefactor voor het wegverkeer.

| Locatie | Huidig / Autonoom | Stagnatiefractie Minimale invulling | Maximale invulling | VKA |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0.69% | 19.89% | 25.89% | 19.18% |
| 2 | 0.00% | 0.00% | 5.50% | 0.00% |
| 3 | 0.00% | 0.00% | 1.46% | 0.00% |
| 4 | 8.59% | 9.75% | 9.95% | 9.78% |
| 5 | 1.83% | 2.69% | 2.62% | 2.69% |
| 6 | 3.63% | 5.38% | 5.31% | 5.39% |
| 7 | 8.99% | 9.39% | 9.81% | 9.38% |
| 8 | 12.29% | 13.16% | 13.64% | 13.18% |
| 9 | 0.05% | 6.06% | 8.56% | 6.05% |
| 10 | 4.21% | 7.64% | 9.84% | 7.64% |
| 11 | 19.08% | 21.73% | 22.69% | 22.59% |
| 12 | 4.95% | 5.54% | 6.52% | 5.54% |

## Bijlage E Invoergegevens PluimSnelweg

### E.1 Huidige situatie (2015)

Jaar : 2015
---------maakwegen----------
Versie 2.2 gemaakt 06-04-2009
2016- 1- 6 15: 3:15
aantal wegstukken: 1727

Vervoersprestatie in km per etmaal.
personen, middel- , zware vrachtauto s
1152438 174907 80808

#wegen= 1203, #te ver buiten gebied= 525
1 1 252000 256000 472000 476000, #wegen= 157
2 1 255000 259000 472000 476000, #wegen= 87
3 1 258000 262000 472000 476000, #wegen= 169
4 1 261000 262000 472000 476000, #wegen= 105
1 2 252000 256000 475000 479000, #wegen= 198
2 2 255000 259000 475000 479000, #wegen= 131
3 2 258000 262000 475000 479000, #wegen= 161
4 2 261000 262000 475000 479000, #wegen= 53
1 3 252000 256000 478000 482000, #wegen= 191
2 3 255000 259000 478000 482000, #wegen= 248
3 3 258000 262000 478000 482000, #wegen= 216
4 3 261000 262000 478000 482000, #wegen= 97
1 4 252000 256000 481000 482000, #wegen= 21
2 4 255000 259000 481000 482000, #wegen= 41
3 4 258000 262000 481000 482000, #wegen= 58
4 4 261000 262000 481000 482000, #wegen= 21
Aantal receptoren geaccepteerd: 8906
Aantal receptoren verworpen : 85

### E.2 Minimale invulling 2026

Jaar : 2026
---------maakwegen----------
Versie 2.2 gemaakt 06-04-2009
2016- 1- 6 16:40:19
aantal wegstukken: 1903

Vervoersprestatie in km per etmaal.
personen, middel- , zware vrachtauto s
1338951 196123 93682

#wegen= 1360, #te ver buiten gebied= 544
1 1 252000 256000 472000 476000, #wegen= 158
2 1 255000 259000 472000 476000, #wegen= 97
3 1 258000 262000 472000 476000, #wegen= 210
4 1 261000 262000 472000 476000, #wegen= 139
1 2 252000 256000 475000 479000, #wegen= 227
2 2 255000 259000 475000 479000, #wegen= 166
3 2 258000 262000 475000 479000, #wegen= 168
4 2 261000 262000 475000 479000, #wegen= 53
1 3 252000 256000 478000 482000, #wegen= 212
2 3 255000 259000 478000 482000, #wegen= 279
3 3 258000 262000 478000 482000, #wegen= 226
4 3 261000 262000 478000 482000, #wegen= 97
1 4 252000 256000 481000 482000, #wegen= 21
2 4 255000 259000 481000 482000, #wegen= 63
3 4 258000 262000 481000 482000, #wegen= 68
4 4 261000 262000 481000 482000, #wegen= 21
Aantal receptoren geaccepteerd: 9156
Aantal receptoren verworpen : 88

### E.3 Maximale invulling 2026

Jaar : 2026
---------maakwegen----------
Versie 2.2 gemaakt 06-04-2009
2016- 1- 6 15:22:15
aantal wegstukken: 1903

Vervoersprestatie in km per etmaal.
personen, middel- , zware vrachtauto s
1356676 199058 95855

#wegen= 1360, #te ver buiten gebied= 544
1 1 252000 256000 472000 476000, #wegen= 158
2 1 255000 259000 472000 476000, #wegen= 97
3 1 258000 262000 472000 476000, #wegen= 210
4 1 261000 262000 472000 476000, #wegen= 139
1 2 252000 256000 475000 479000, #wegen= 227
2 2 255000 259000 475000 479000, #wegen= 166
3 2 258000 262000 475000 479000, #wegen= 168

4 2 261000 262000 475000 479000, #wegen= 53
1 3 252000 256000 478000 482000, #wegen= 212
2 3 255000 259000 478000 482000, #wegen= 279
3 3 258000 262000 478000 482000, #wegen= 226
4 3 261000 262000 478000 482000, #wegen= 97
1 4 252000 256000 481000 482000, #wegen= 21
2 4 255000 259000 481000 482000, #wegen= 63
3 4 258000 262000 481000 482000, #wegen= 68
4 4 261000 262000 481000 482000, #wegen= 21
Aantal receptoren geaccepteerd: 9156
Aantal receptoren verworpen : 88

### E.4 Voorkeursalternatief 2026

Jaar : 2026
---------maakwegen----------
Versie 2.2 gemaakt 06-04-2009
2016- 1-20 10:48:14
aantal wegstukken: 1903

Vervoersprestatie in km per etmaal.
personen, middel- , zware vrachtauto s
1338579 195935 93556

2016- 1-20 10:48:14
---------maakrecep----------
versie 3.4 gemaakt 25-03-2011
2016- 1-20 10:48:14
#wegen= 1360, #te ver buiten gebied= 544
1 1 252000 256000 472000 476000, #wegen= 158
2 1 255000 259000 472000 476000, #wegen= 97
3 1 258000 262000 472000 476000, #wegen= 210
4 1 261000 262000 472000 476000, #wegen= 139
1 2 252000 256000 475000 479000, #wegen= 227
2 2 255000 259000 475000 479000, #wegen= 166
3 2 258000 262000 475000 479000, #wegen= 168
4 2 261000 262000 475000 479000, #wegen= 53
1 3 252000 256000 478000 482000, #wegen= 212
2 3 255000 259000 478000 482000, #wegen= 279
3 3 258000 262000 478000 482000, #wegen= 226
4 3 261000 262000 478000 482000, #wegen= 97
1 4 252000 256000 481000 482000, #wegen= 21
2 4 255000 259000 481000 482000, #wegen= 63
3 4 258000 262000 481000 482000, #wegen= 68

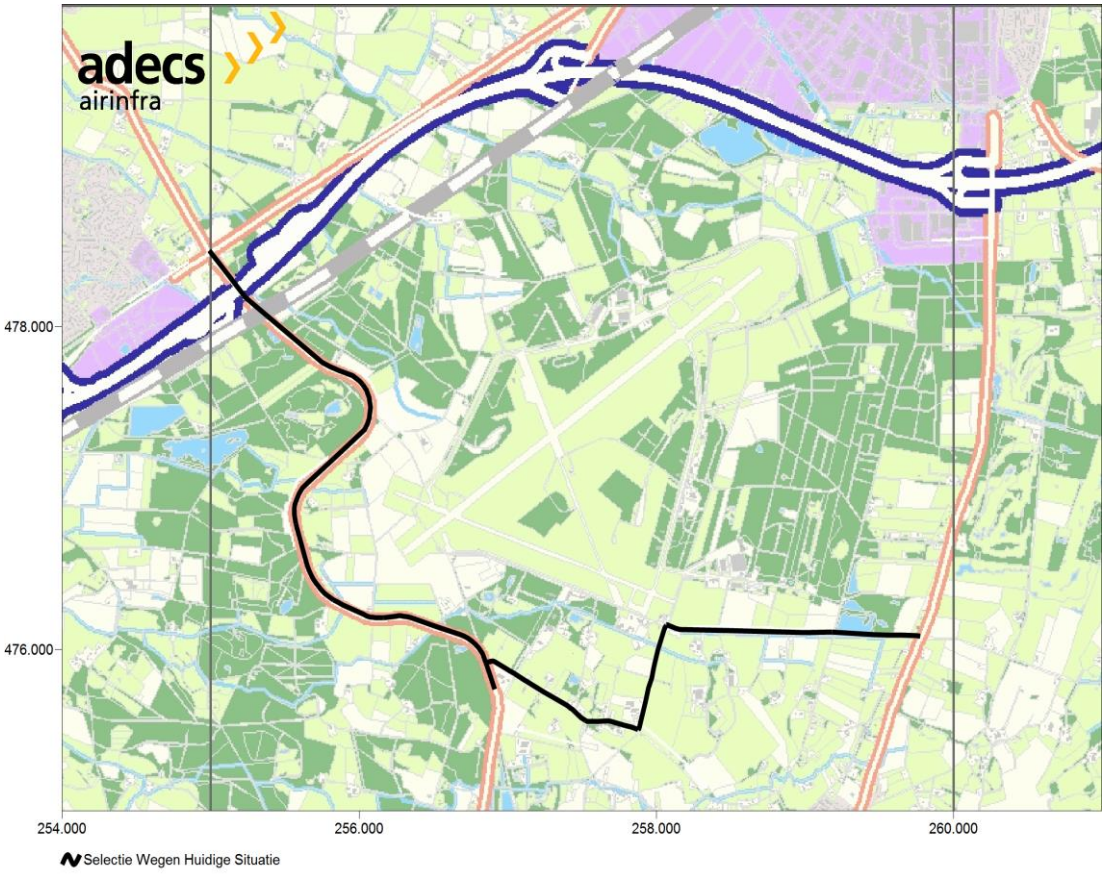
4 4 261000 262000 481000 482000, #wegen= 21
Aantal receptoren geaccepteerd: 9156
Aantal receptoren verworpen : 88

## Bijlage F Specifieke invoer PluimSnelweg

In de ontwikkeling van het plangebied zijn de intensiteiten van de wegen in de directe omgeving van grote invloed. In deze bijlage zijn daarom de intensiteiten van deze wegen gepresenteerd.

### F.1 Detailinformatie geselecteerde wegen huidige situatie

In figuur 23 zijn de geselecteerde wegen weergegeven in de huidige situatie. In tabel 27 zijn de aantallen gepresenteerd waarin er een verdeling is van Licht, Middel en Zwaar verkeer in een etmaalverdeling.



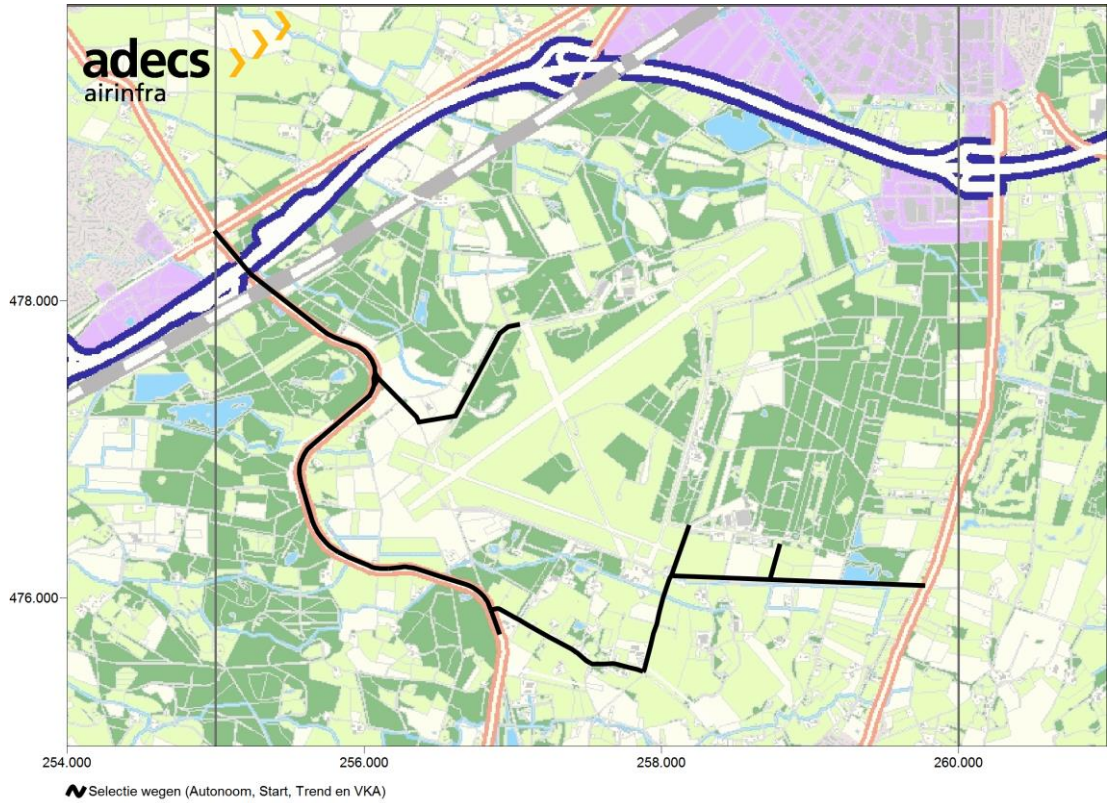

Figuur 22 Weergave selectie wegen in de huidige situatie.

Tabel 27 Etmaalverdelingen type verkeer van de geselecteerde wegen in de huidige situatie.

| | | Licht | | | Middel | | | Zwaar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LINKNR** | **Identiteit** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| 1031 | Vliegveldweg | 1.464 | 263 | 92 | 42 | 7 | 1 | 30 | 5 | 3 |
| 1034 | Snellenweg | 1.480 | 265 | 93 | 30 | 5 | 1 | 22 | 4 | 2 |
| 1530 | Weerseloseweg | 7.009 | 1.310 | 531 | 134 | 25 | 10 | 151 | 28 | 11 |
| 1531 | Vergertweg | 1.523 | 273 | 95 | 32 | 6 | 1 | 23 | 4 | 2 |
| 1532 | Weerseloseweg | 8.507 | 1.590 | 644 | 159 | 30 | 12 | 179 | 33 | 13 |
| 1821 | Weerseloseweg | 8.507 | 1.590 | 644 | 159 | 30 | 12 | 179 | 33 | 13 |
| 1822 | 76 | 8.507 | 1.590 | 644 | 159 | 30 | 12 | 179 | 33 | 13 |
| 3066 | Vliegveldstraat | 8.659 | 1.618 | 656 | 168 | 31 | 13 | 189 | 35 | 14 |
| 135223 | Vliegveldstraat | 8.507 | 1.590 | 644 | 159 | 30 | 12 | 179 | 33 | 13 |
| 175407 | Vliegveldstraat | 8.507 | 1.590 | 644 | 159 | 30 | 12 | 179 | 33 | 13 |
| 341811 | Oude Deventerweg | 1.208 | 217 | 76 | 40 | 7 | 1 | 29 | 5 | 3 |
| 341812 | Oude Deventerweg | 1.208 | 217 | 76 | 40 | 7 | 1 | 29 | 5 | 3 |

## F.2 Detailinformatie geselecteerde wegen in de verschillende varianten

In figuur 23 zijn de geselecteerde wegen weergegeven. In tabel 28, tabel 29, tabel 30 en tabel 31 zijn de intensiteiten gepresenteerd van respectievelijk de Autonome ontwikkeling, minimale invulling, maximale invulling en het voorkeursalternatief.




Figuur 23 Weergave van de geselecteerde wegen van de verschillende varianten.

Tabel 28 Etmaalverdelingen type verkeer van de geselecteerde wegen in de Autonome ontwikkeling.

| | | Licht | | | Middel | | | Zwaar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LINKNR** | **Identiteit** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| 1029 | Oude Deventerweg | 1.380 | 247 | 86 | 37 | 7 | 1 | 27 | 5 | 3 |
| 1031 | Vliegveldweg | 1.763 | 316 | 110 | 40 | 7 | 1 | 29 | 5 | 3 |
| 1034 | Snellenweg | 2.141 | 384 | 134 | 39 | 7 | 1 | 28 | 5 | 3 |
| 1530 | Weerseloseweg | 7.393 | 1.381 | 560 | 190 | 35 | 15 | 213 | 40 | 16 |
| 1531 | Vergertweg | 2.141 | 384 | 134 | 39 | 7 | 1 | 28 | 5 | 3 |
| 1532 | Weerseloseweg | 9.498 | 1.775 | 720 | 212 | 40 | 16 | 237 | 44 | 18 |
| 1821 | Weerseloseweg | 9.498 | 1.775 | 720 | 212 | 40 | 16 | 237 | 44 | 18 |
| 1822 | 76 | 9.498 | 1.775 | 720 | 212 | 40 | 16 | 237 | 44 | 18 |
| 135223 | Vliegveldstraat | 9.498 | 1.775 | 720 | 212 | 40 | 16 | 237 | 44 | 18 |
| 345416 | Vliegveldstraat | 9.498 | 1.775 | 720 | 212 | 40 | 16 | 237 | 44 | 18 |
| 345417 | Vliegveldstraat | 4.745 | 887 | 359 | 115 | 22 | 9 | 129 | 24 | 10 |
| 345418 | Vliegveldstraat | 306 | 57 | 23 | 6 | 1 | 0 | 7 | 1 | 1 |
| 345420 | Vliegveldstraat | 9.917 | 1.853 | 751 | 220 | 41 | 17 | 247 | 46 | 19 |
| 345421 | Vliegveldstraat | 4.948 | 925 | 375 | 120 | 22 | 9 | 135 | 25 | 10 |
| 345422 | Vliegveldstraat | 268 | 50 | 20 | 5 | 1 | 0 | 6 | 1 | 0 |
| 345423 | Vliegveldstraat | 4.701 | 879 | 356 | 95 | 18 | 7 | 107 | 20 | 8 |
| 345424 | Vliegveldstraat | 52 | 10 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 345428 | Vliegveldstraat | 626 | 117 | 47 | 12 | 2 | 1 | 13 | 3 | 1 |
| 345429 | Vliegveldweg | 180 | 32 | 11 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 345430 | Vliegveldweg | 728 | 131 | 46 | 9 | 2 | 0 | 7 | 1 | 1 |

Tabel 29 Etmaalverdelingen type verkeer van de geselecteerde wegen in de startvariant.

| | | Licht | | | Middel | | | Zwaar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LINKNR** | **Identiteit** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| 1029 | Oude Deventerweg | 1.888 | 339 | 118 | 110 | 20 | 3 | 80 | 14 | 9 |
| 1031 | Vliegveldweg | 2.942 | 528 | 184 | 245 | 44 | 7 | 177 | 32 | 19 |
| 1034 | Snellenweg | 2.942 | 528 | 184 | 237 | 42 | 7 | 172 | 31 | 18 |
| 1530 | Weerseloseweg | 7.348 | 1.373 | 557 | 195 | 36 | 15 | 219 | 41 | 16 |
| 1531 | Vergertweg | 2.942 | 528 | 184 | 237 | 42 | 7 | 172 | 31 | 18 |
| 1532 | Weerseloseweg | 10.242 | 1.914 | 776 | 372 | 69 | 28 | 417 | 78 | 31 |
| 1821 | Weerseloseweg | 10.242 | 1.914 | 776 | 372 | 69 | 28 | 417 | 78 | 31 |
| 1822 | 76 | 10.242 | 1.914 | 776 | 372 | 69 | 28 | 417 | 78 | 31 |
| 135223 | Vliegveldstraat | 10.242 | 1.914 | 776 | 372 | 69 | 28 | 417 | 78 | 31 |
| 345416 | Vliegveldstraat | 10.242 | 1.914 | 776 | 372 | 69 | 28 | 417 | 78 | 31 |
| 345417 | Vliegveldstraat | 5.100 | 953 | 386 | 194 | 36 | 15 | 218 | 41 | 16 |
| 345418 | Vliegveldstraat | 1.119 | 209 | 85 | 86 | 16 | 7 | 97 | 18 | 7 |
| 345420 | Vliegveldstraat | 11.258 | 2.104 | 853 | 492 | 92 | 38 | 552 | 103 | 41 |
| 345421 | Vliegveldstraat | 5.604 | 1.047 | 425 | 256 | 48 | 20 | 287 | 54 | 22 |
| 345422 | Vliegveldstraat | 786 | 147 | 60 | 73 | 14 | 6 | 82 | 15 | 6 |
| 345423 | Vliegveldstraat | 4.868 | 910 | 369 | 164 | 31 | 13 | 184 | 34 | 14 |
| 345424 | Vliegveldstraat | 274 | 51 | 21 | 14 | 3 | 1 | 15 | 3 | 1 |
| 345428 | Vliegveldstraat | 2.179 | 407 | 165 | 173 | 32 | 13 | 194 | 36 | 15 |
| 345429 | Vliegveldweg | 1.828 | 328 | 114 | 242 | 43 | 7 | 176 | 32 | 19 |
| 345430 | Vliegveldweg | 731 | 131 | 46 | 9 | 2 | 0 | 7 | 1 | 1 |

Tabel 30 Etmaalverdelingen type verkeer van de geselecteerde wegen in de trendvariant.

| | | Licht | | | Middel | | | Zwaar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LINKNR** | **Identiteit** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| 1029 | Oude Deventerweg | 2.022 | 363 | 127 | 134 | 24 | 4 | 97 | 18 | 10 |
| 1031 | Vliegveldweg | 3.083 | 553 | 193 | 278 | 49 | 8 | 201 | 36 | 21 |
| 1034 | Snellenweg | 3.105 | 557 | 194 | 270 | 48 | 8 | 196 | 36 | 21 |
| 1530 | Weerseloseweg | 7.488 | 1.399 | 567 | 200 | 37 | 15 | 224 | 42 | 17 |
| 1531 | Vergertweg | 3.105 | 557 | 194 | 270 | 48 | 8 | 196 | 36 | 21 |
| 1532 | Weerseloseweg | 10.543 | 1.970 | 799 | 403 | 75 | 31 | 452 | 84 | 34 |
| 1821 | Weerseloseweg | 10.543 | 1.970 | 799 | 403 | 75 | 31 | 452 | 84 | 34 |
| 1822 | 76 | 10.543 | 1.970 | 799 | 403 | 75 | 31 | 452 | 84 | 34 |
| 135223 | Vliegveldstraat | 10.543 | 1.970 | 799 | 403 | 75 | 31 | 452 | 84 | 34 |
| 345416 | Vliegveldstraat | 10.543 | 1.970 | 799 | 403 | 75 | 31 | 452 | 84 | 34 |
| 345417 | Vliegveldstraat | 5.300 | 990 | 402 | 209 | 39 | 16 | 234 | 44 | 18 |
| 345418 | Vliegveldstraat | 2.148 | 401 | 163 | 188 | 35 | 14 | 211 | 39 | 16 |
| 345420 | Vliegveldstraat | 12.333 | 2.305 | 934 | 666 | 124 | 51 | 747 | 140 | 56 |
| 345421 | Vliegveldstraat | 6.175 | 1.154 | 468 | 343 | 64 | 26 | 385 | 72 | 29 |
| 345422 | Vliegveldstraat | 1.474 | 275 | 112 | 159 | 30 | 12 | 178 | 33 | 13 |
| 345423 | Vliegveldstraat | 4.685 | 875 | 355 | 164 | 31 | 13 | 184 | 34 | 14 |
| 345424 | Vliegveldstraat | 558 | 104 | 42 | 30 | 6 | 2 | 34 | 6 | 3 |
| 345428 | Vliegveldstraat | 4.179 | 781 | 317 | 377 | 70 | 29 | 423 | 79 | 32 |
| 345429 | Vliegveldweg | 1.828 | 328 | 114 | 251 | 45 | 8 | 182 | 33 | 19 |
| 345430 | Vliegveldweg | 733 | 132 | 46 | 9 | 2 | 0 | 7 | 1 | 1 |

Tabel 31 Etmaalverdelingen type verkeer van de geselecteerde wegen in het voorkeursalternatief.

| | | Licht | | | Middel | | | Zwaar | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **LINKNR** | **Identiteit** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** | **Dag** | **Avond** | **Nacht** |
| 1029 | Oude Deventerweg | 1.881 | 337 | 118 | 109 | 19 | 3 | 79 | 14 | 8 |
| 1031 | Vliegveldweg | 2.934 | 526 | 184 | 243 | 43 | 7 | 176 | 32 | 19 |
| 1034 | Snellenweg | 2.928 | 525 | 183 | 235 | 42 | 7 | 170 | 31 | 18 |
| 1530 | Weerseloseweg | 7.341 | 1.372 | 556 | 195 | 36 | 15 | 218 | 41 | 16 |
| 1531 | Vergertweg | 2.928 | 525 | 183 | 235 | 42 | 7 | 170 | 31 | 18 |
| 1532 | Weerseloseweg | 10.221 | 1.910 | 774 | 370 | 69 | 28 | 415 | 78 | 31 |
| 1821 | Weerseloseweg | 10.221 | 1.910 | 774 | 370 | 69 | 28 | 415 | 78 | 31 |
| 1822 | 76 | 10.221 | 1.910 | 774 | 370 | 69 | 28 | 415 | 78 | 31 |
| 135223 | Vliegveldstraat | 10.221 | 1.910 | 774 | 370 | 69 | 28 | 415 | 78 | 31 |
| 345416 | Vliegveldstraat | 10.221 | 1.910 | 774 | 370 | 69 | 28 | 415 | 78 | 31 |
| 345417 | Vliegveldstraat | 5.088 | 951 | 385 | 193 | 36 | 15 | 217 | 40 | 16 |
| 345418 | Vliegveldstraat | 1.086 | 203 | 82 | 80 | 15 | 6 | 90 | 17 | 7 |
| 345420 | Vliegveldstraat | 11.248 | 2.102 | 852 | 482 | 90 | 37 | 541 | 101 | 41 |
| 345421 | Vliegveldstraat | 5.597 | 1.046 | 424 | 250 | 47 | 19 | 281 | 53 | 21 |
| 345422 | Vliegveldstraat | 775 | 145 | 59 | 67 | 13 | 5 | 76 | 14 | 6 |
| 345423 | Vliegveldstraat | 4.876 | 911 | 369 | 164 | 31 | 13 | 184 | 34 | 14 |
| 345424 | Vliegveldstraat | 257 | 48 | 20 | 13 | 2 | 1 | 14 | 3 | 1 |
| 345428 | Vliegveldstraat | 2.119 | 396 | 161 | 160 | 30 | 12 | 180 | 34 | 13 |
| 345429 | Vliegveldweg | 1.828 | 328 | 114 | 242 | 43 | 7 | 175 | 32 | 19 |
| 345430 | Vliegveldweg | 731 | 131 | 46 | 9 | 2 | 0 | 7 | 1 | 1 |

## Bijlage G Uitstootgegevens Bedrijvigheid

In de onderstaande tabellen staan de uitstootgegevens weergegeven van bedrijventerreinen binnen het plangebied. De algemene uitgangspunten en invoergegevens zijn beschreven in paragraaf 3.5 en 4.4. In combinatie met de algemene invoergegevens en de specifieke uitvoer volgend uit onderstaande tabellen is de luchtkwaliteit ten gevolge van de bedrijvigheid beoordeeld.

Tabel 32 Uitstootgegevens in de huidige situatie.

| | Categorie | Zwaartepunt X-Coördinaat | Zwaartepunt Y-Coördinaat | Bruto Oppervlakte (ha) | Uitgeefbaar Oppervlakte (ha)* | Emissie NOx (kg/jr) | Emissie $PM_{10}$ (kg/jr) | Emissiefactor NOx (g/sec) | Emissiefactor $PM_{10}$(g/sec) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| End-of-Life* | 4.2 | 257585 | 478082 | 0,8 | 0,5 | 435 | 125 | 0,0138 | 0,0040 |
| | 4.2 | 257826 | 478072 | 2,3 | 1,4 | 1.298 | 373 | 0,0412 | 0,0118 |
| Parkeren AXL* | 4.2 | 257673 | 478196 | 0,1 | 0,1 | 80 | 23 | 0,0025 | 0,0007 |
| TSC* | 3.1 | 257311 | 477824 | 44,9 | 27,4 | 9.593 | 2.467 | 0,3042 | 0,0782 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.

Tabel 33 Uitstootgegevens in de autonome situatie

| | Categorie | Zwaartepunt X-Coördinaat | Zwaartepunt Y-Coördinaat | Bruto Oppervlakte (ha) | Uitgeefbaar Oppervlakte (ha)* | Emissie NOx (kg/jr) | Emissie $PM_{10}$ (kg/jr) | Emissiefactor NOx (g/sec) | Emissiefactor $PM_{10}$(g/sec) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| End-of-Life* | 4.2 | 257585 | 478082 | 0,8 | 0,5 | 435 | 125 | 0,0138 | 0,0040 |
| | 4.2 | 257826 | 478072 | 2,3 | 1,4 | 1.298 | 373 | 0,0412 | 0,0118 |
| Parkeren AXL* | 4.2 | 257673 | 478196 | 0,1 | 0,1 | 80 | 23 | 0,0025 | 0,0007 |
| TSC* | 3.1 | 258082 | 478300 | 14,8 | 9,0 | 3.167 | 814 | 0,1004 | 0,0258 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.

Tabel 34 Overzicht uitstootgegevens Campusvariant.

| | Categorie | Zwaartepunt X-Coördinaat | Zwaartepunt Y-Coördinaat | Bruto Oppervlakte (ha) | Uitgeefbaar Oppervlakte (ha)* | Emissie NOx (kg/jr) | Emissie $PM_{10}$ (kg/jr) | Emissiefactor NOx (g/sec) | Emissiefactor $PM_{10}$(g/sec) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AMM/HTSM* | 4.2 | 257039 | 477779 | 55,6 | 33,9 | 31.867 | 9.153 | 1,0105 | 0,2902 |
| Bedrijventerrein | 3.2 | 257749 | 476176 | 0,9 | 0,9 | 309 | 79 | 0,0098 | 0,0025 |
| Deventerpoort | 4.1 | 258000 | 476109 | 0,9 | 0,9 | 817 | 235 | 0,0259 | 0,0074 |
| | 4.1 | 257841 | 476165 | 1,8 | 1,8 | 1.690 | 486 | 0,0536 | 0,0154 |
| | 4.2 | 257936 | 476143 | 0,9 | 0,9 | 859 | 247 | 0,0272 | 0,0078 |
| werkpark Oostkamp | 3.2 | 259046 | 476670 | 0,3 | 0,3 | 120 | 31 | 0,0038 | 0,0010 |
| | 3.2 | 259078 | 476527 | 0,4 | 0,4 | 133 | 34 | 0,0042 | 0,0011 |
| | 4.1 | 258939 | 476362 | 0,7 | 0,7 | 688 | 198 | 0,0218 | 0,0063 |
| | 4.1 | 259022 | 476595 | 3,4 | 3,4 | 3.156 | 907 | 0,1001 | 0,0287 |
| | 4.2 | 258961 | 476443 | 0,9 | 0,9 | 877 | 252 | 0,0278 | 0,0080 |
| | 4.2 | 258724 | 476465 | 1,8 | 1,8 | 1.658 | 476 | 0,0526 | 0,0151 |
| | 4.2 | 258562 | 476402 | 2,4 | 2,4 | 2.262 | 650 | 0,0717 | 0,0206 |
| | 4.2 | 258422 | 476551 | 5,5 | 5,5 | 5.192 | 1.491 | 0,1646 | 0,0473 |
| De Strip | 4.2 | 258141 | 476927 | 19,0 | 19,0 | 17.813 | 5.117 | 0,5648 | 0,1622 |
| AXL* | 4.2 | 257585 | 478082 | 0,8 | 0,5 | 435 | 125 | 0,0138 | 0,0040 |
| | 4.2 | 257826 | 478072 | 2,3 | 1,4 | 1.298 | 373 | 0,0412 | 0,0118 |
| Hangaar 11 | 4.2 | 258547 | 476551 | 1,0 | 1,0 | 943 | 271 | 0,0299 | 0,0086 |
| Luchthavenvoorzieningen* | 3.1 | 257381 | 477761 | 22,1 | 13,5 | 4.727 | 1.216 | 0,1499 | 0,0385 |
| Parkeerterrein | 2 | 257862 | 476323 | 7,9 | 7,9 | 2.780 | 715 | 0,0882 | 0,0227 |
| Parkeren AXL* | 4.2 | 257673 | 478196 | 0,1 | 0,1 | 49 | 14 | 0,0015 | 0,0004 |
| Reserve* | 4.2 | 256318 | 476963 | 5,1 | 3,1 | 2.932 | 842 | 0,0930 | 0,0267 |
| TSC* | 3.1 | 258082 | 478300 | 14,8 | 9,0 | 3.166 | 814 | 0,1004 | 0,0258 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.

Tabel 35 Uitstootgegevens in het Hoogwaardig verdicht

| | Categorie | Zwaartepunt X-Coördinaat | Zwaartepunt Y-Coördinaat | Bruto Oppervlakte (ha) | Uitgeefbaar Oppervlakte (ha)* | Emissie NOx (kg/jr) | Emissie $PM_{10}$ (kg/jr) | Emissiefactor NOx (g/sec) | Emissiefactor $PM_{10}$(g/sec) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AMM/HTSM* | 5.1 | 256985 | 477475 | 6,4 | 4,6 | 34.293 | 4.572 | 1,0874 | 0,1450 |
| | 4.2 | 257046 | 477819 | 49,1 | 35,4 | 33.257 | 9.553 | 1,0546 | 0,3029 |
| Bedrijventerrein | 3.2 | 257749 | 476176 | 0,9 | 0,9 | 309 | 79 | 0,0098 | 0,0025 |
| Deventerpoort | 4.1 | 258000 | 476109 | 0,9 | 0,9 | 817 | 235 | 0,0259 | 0,0074 |
| | 4.1 | 257841 | 476165 | 1,8 | 1,8 | 1.690 | 486 | 0,0536 | 0,0154 |
| | 4.2 | 257936 | 476143 | 0,9 | 0,9 | 859 | 247 | 0,0272 | 0,0078 |
| Werkpark Oostkamp | 3.2 | 259046 | 476670 | 0,3 | 0,3 | 120 | 31 | 0,0038 | 0,0010 |
| | 3.2 | 259078 | 476527 | 0,4 | 0,4 | 133 | 34 | 0,0042 | 0,0011 |
| | 4.1 | 258939 | 476362 | 0,7 | 0,7 | 688 | 198 | 0,0218 | 0,0063 |
| | 4.1 | 259022 | 476595 | 3,4 | 3,4 | 3.156 | 907 | 0,1001 | 0,0287 |
| | 4.2 | 258961 | 476443 | 0,9 | 0,9 | 877 | 252 | 0,0278 | 0,0080 |
| | 4.2 | 258724 | 476465 | 1,8 | 1,8 | 1.658 | 476 | 0,0526 | 0,0151 |
| | 4.2 | 258562 | 476402 | 2,4 | 2,4 | 2.262 | 650 | 0,0717 | 0,0206 |
| | 4.2 | 258422 | 476551 | 5,5 | 5,5 | 5.192 | 1.491 | 0,1646 | 0,0473 |
| De Strip | 4.2 | 258141 | 476927 | 19,0 | 19,0 | 17.813 | 5.117 | 0,5648 | 0,1622 |
| AXL* | 4.2 | 257585 | 478082 | 0,8 | 0,5 | 514 | 148 | 0,0163 | 0,0047 |
| | 4.2 | 257826 | 478072 | 2,3 | 1,6 | 1.532 | 440 | 0,0486 | 0,0140 |
| Hangar 11 | 4.2 | 258547 | 476551 | 1,0 | 1,0 | 904 | 260 | 0,0287 | 0,0082 |
| Luchthavenvoorzieningen* | 4.1 | 257381 | 477761 | 22,0 | 15,9 | 14.911 | 4.283 | 0,4728 | 0,1358 |
| | 5.3 | 257381 | 477761 | 22,0 | 15,9 | 118.974 | 15.863 | 3,7726 | 0,5030 |
| Parkeerterrein | 2 | 257862 | 476323 | 7,9 | 7,9 | 2.780 | 715 | 0,0882 | 0,0227 |
| Parkeren AXL* | 4.2 | 257673 | 478196 | 0,1 | 0,1 | 57 | 16 | 0,0018 | 0,0005 |
| Reserve* | 4.2 | 256318 | 476963 | 5,1 | 3,7 | 3.460 | 994 | 0,1097 | 0,0315 |
| TSC* | 3.1 | 258082 | 478300 | 14,8 | 10,7 | 3.736 | 961 | 0,1185 | 0,0305 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.

Tabel 36 Overzicht uitstootgegevens voorkeursalternatief

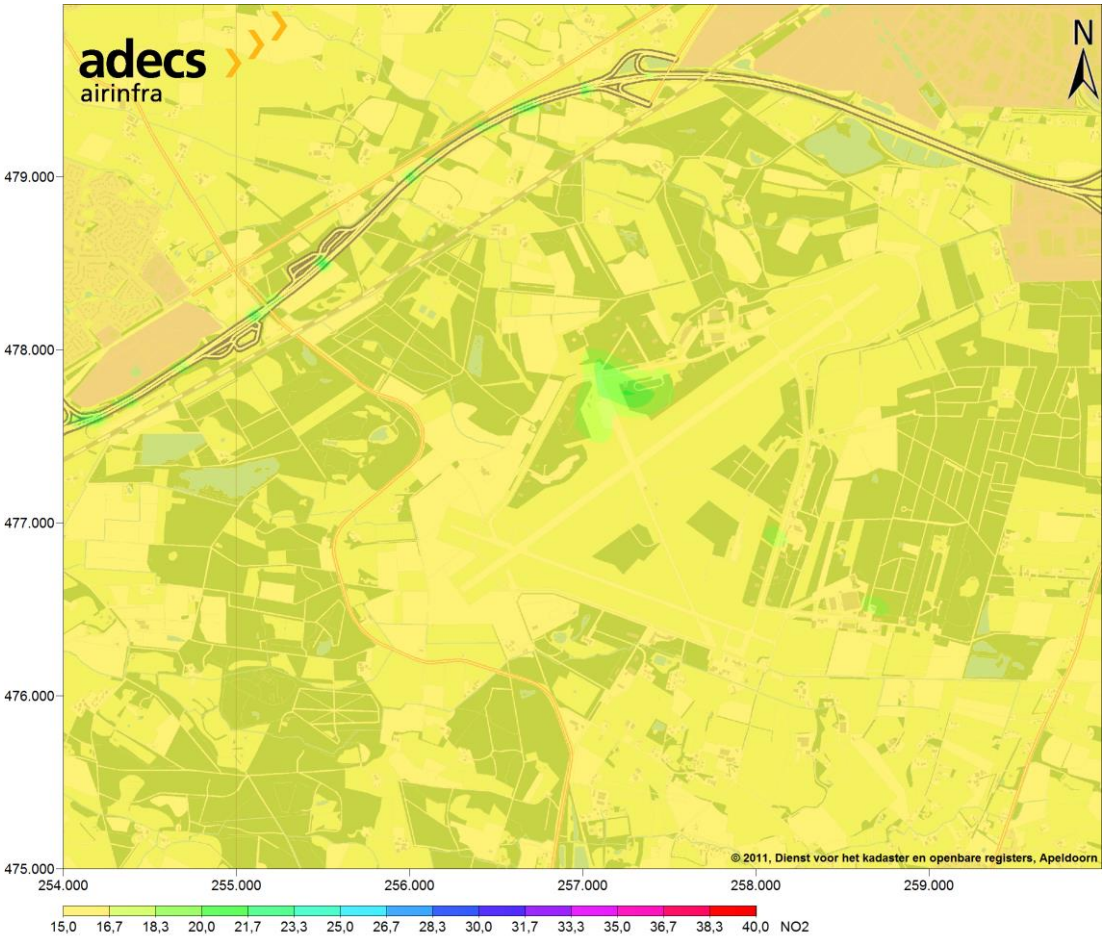
| | Categorie | Zwaartepunt X-Coördinaat | Zwaartepunt Y-Coördinaat | Bruto Oppervlakte (ha) | Uitgeefbaar Oppervlakte (ha)* | Emissie NOx (kg/jr) | Emissie $PM_{10}$ (kg/jr) | Emissiefactor NOx (g/sec) | Emissiefactor $PM_{10}$(g/sec) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AMM/HTSM* | 5.1 | 256985 | 477475 | 6,4 | 2,1 | 15.480 | 2.064 | 0,4909 | 0,0654 |
| | 4.2 | 257046 | 477819 | 49,1 | 16,0 | 15.012 | 4.312 | 0,4760 | 0,1367 |
| Bedrijventerrein | 3.2 | 257749 | 476176 | 0,9 | 0,9 | 309 | 79 | 0,0098 | 0,0025 |
| Deventerpoort | 4.1 | 258000 | 476109 | 0,9 | 0,9 | 817 | 235 | 0,0259 | 0,0074 |
| | 4.1 | 257841 | 476165 | 1,8 | 1,8 | 1.690 | 486 | 0,0536 | 0,0154 |
| | 4.2 | 257936 | 476143 | 0,9 | 0,9 | 859 | 247 | 0,0272 | 0,0078 |
| Werkpark Oostkamp | 3.2 | 259046 | 476670 | 0,3 | 0,3 | 120 | 31 | 0,0038 | 0,0010 |
| | 3.2 | 259078 | 476527 | 0,4 | 0,4 | 133 | 34 | 0,0042 | 0,0011 |
| | 4.1 | 258939 | 476362 | 0,7 | 0,7 | 688 | 198 | 0,0218 | 0,0063 |
| | 4.1 | 259022 | 476595 | 3,4 | 3,4 | 3.156 | 907 | 0,1001 | 0,0287 |
| | 4.2 | 258961 | 476443 | 0,9 | 0,9 | 877 | 252 | 0,0278 | 0,0080 |
| | 4.2 | 258724 | 476465 | 1,8 | 1,8 | 1.658 | 476 | 0,0526 | 0,0151 |
| | 4.2 | 258562 | 476402 | 2,4 | 2,4 | 2.262 | 650 | 0,0717 | 0,0206 |
| | 4.2 | 258422 | 476551 | 5,5 | 5,5 | 5.192 | 1.491 | 0,1646 | 0,0473 |
| De Strip | 4.2 | 258141 | 476927 | 19,0 | 19,0 | 17.813 | 5.117 | 0,5648 | 0,1622 |
| AXL* | 4.2 | 257585 | 478082 | 0,8 | 0,2 | 232 | 67 | 0,0074 | 0,0021 |
| | 4.2 | 257826 | 478072 | 2,3 | 0,7 | 692 | 199 | 0,0219 | 0,0063 |
| Hangar 11 | 4.2 | 258547 | 476551 | 1,0 | 1,0 | 904 | 260 | 0,0287 | 0,0082 |
| Luchthavenvoorzieningen* | 4.1 | 257381 | 477761 | 22,0 | 7,2 | 6.731 | 1.933 | 0,2134 | 0,0613 |
| | 5.3 | 257381 | 477761 | 22,0 | 7,2 | 53.704 | 7.160 | 1,7029 | 0,2271 |
| Parkeerterrein | 2 | 257862 | 476323 | 7,9 | 7,9 | 2.780 | 715 | 0,0882 | 0,0227 |
| Parkeren AXL* | 4.2 | 257673 | 478196 | 0,1 | 0,1 | 26 | 7 | 0,0008 | 0,0002 |
| Reserve* | 4.2 | 256318 | 476963 | 5,1 | 1,7 | 1.562 | 449 | 0,0495 | 0,0142 |
| TSC* | 3.1 | 258082 | 478300 | 14,8 | 4,8 | 1.686 | 434 | 0,0535 | 0,0137 |

* De oppervlakte van de bedrijvigheid in het plangebied Noord is gebaseerd op het percentage uitgeefbare oppervlakte, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Ref. 12). In de autonome ontwikkeling en de huidige situatie is het percentage uitgeefbaar oppervlakte gebaseerd op de invulling van de campusinrichting.

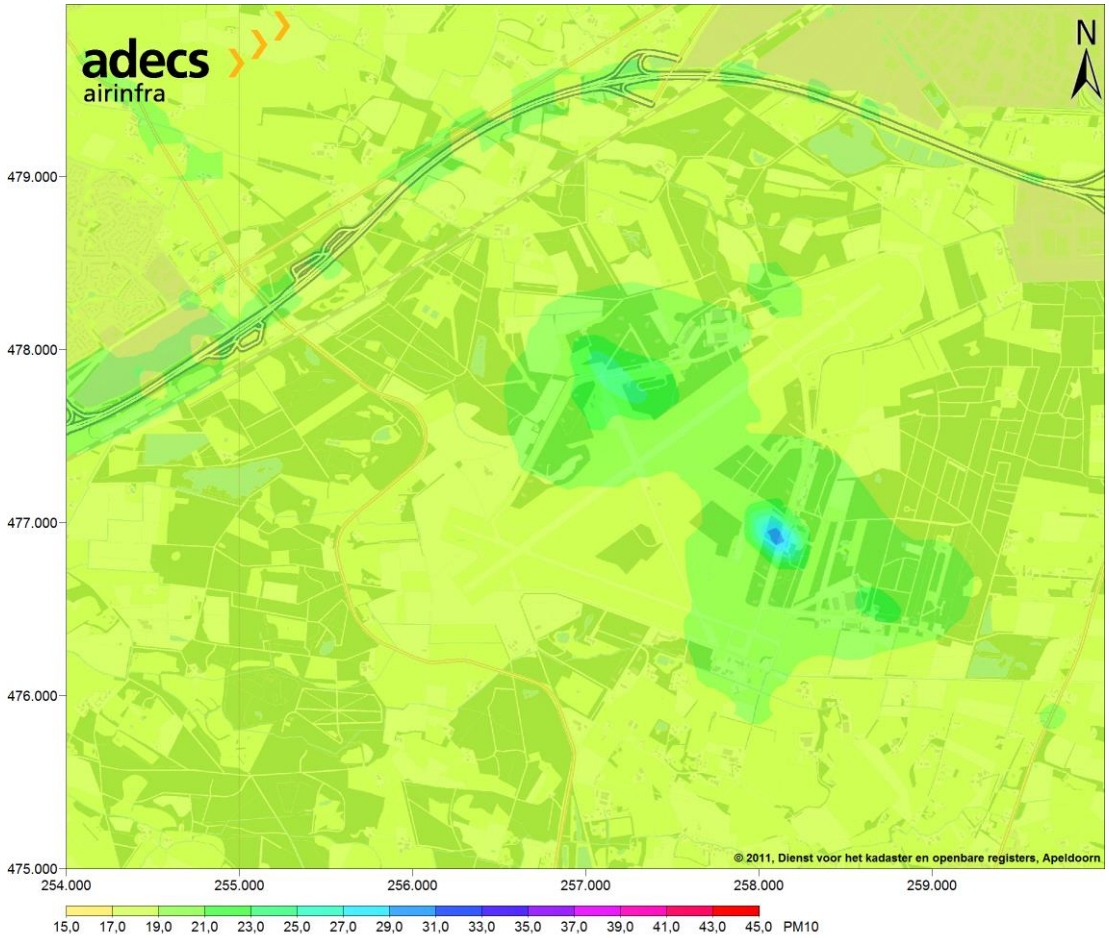
## Bijlage H Figuren resultaten voorkeursalternatief

**Totale concentraties**

In figuur 24 en figuur 25 zijn de jaargemiddelde concentraties van de $NO_2$ en $PM_{10}$ weergegeven binnen het studiegebied. De spreiding van de concentratie is vergelijkbaar met de figuren van de maximale invulling in paragraaf 6.1.




Figuur 24 Weergave van de jaargemiddelde $NO_2$ concentraties in het voorkeursalternatief.




Figuur 25 Weergave van de jaargemiddelde $PM_{10}$ concentraties in het voorkeursalternatief.

adecs
airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*

Berekening AO

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Luttenbergstraat 2, 8012 EE Zwolle |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RaB8HUGhfwNc |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 29 januari 2016, 13:06 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 125,42 ton/j | 378,08 ton/j | 252,66 ton/j |
| NH3 | 4.110,66 kg/j | 17.710,34 kg/j | 13.599,67 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

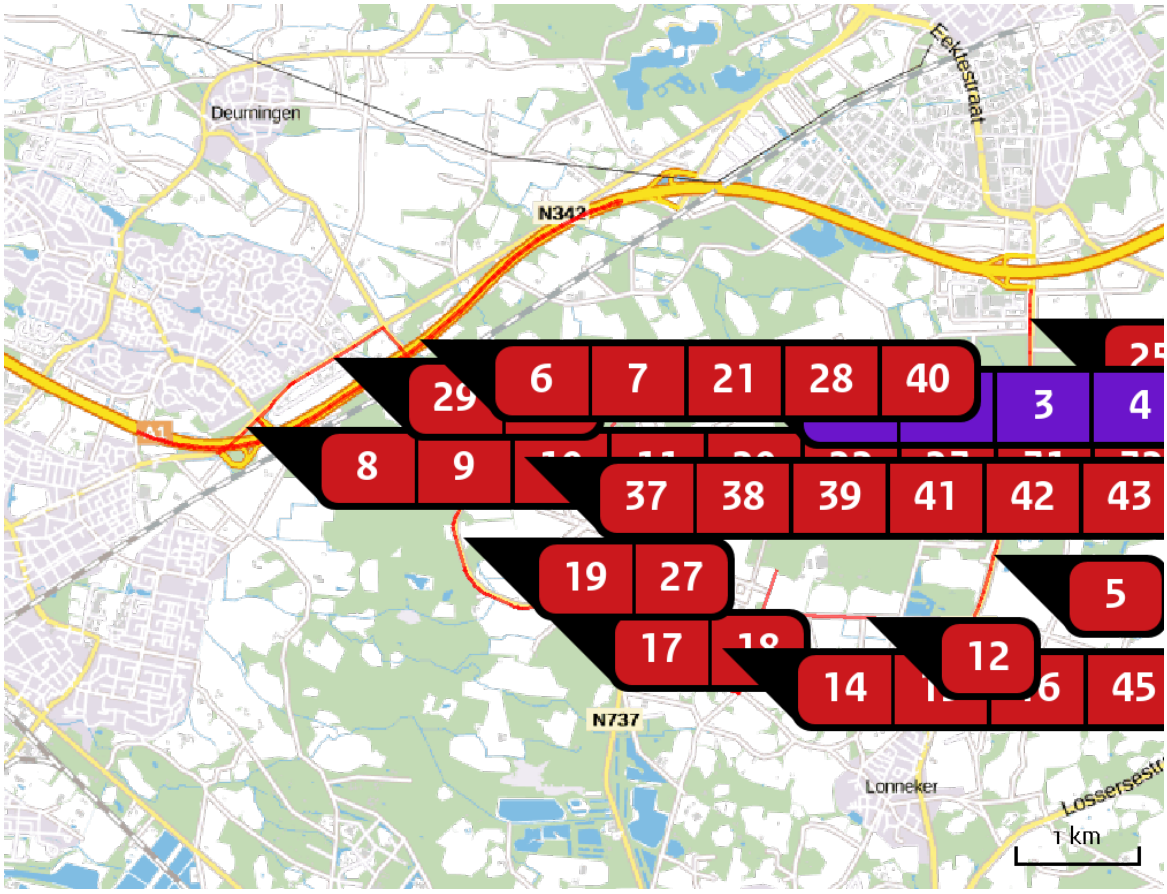
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 91,98 | 146,82 | + 54,84 |

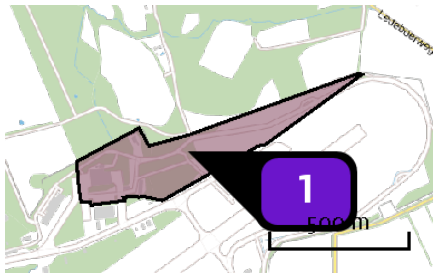
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en plansituatie, Trend-/hoogwaardig variant (bedrijvigheid, weg- en vliegverkeer)

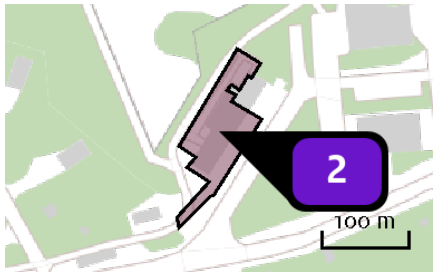
## Locatie
AO



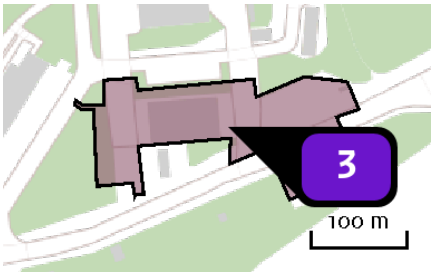

## Emissie (per bron)
AO



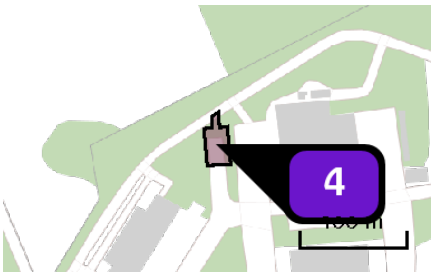

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |

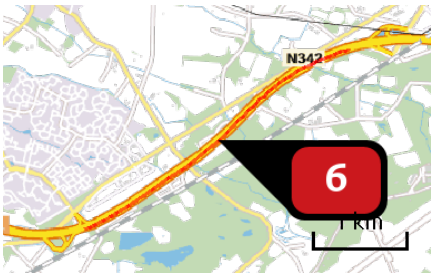



| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |



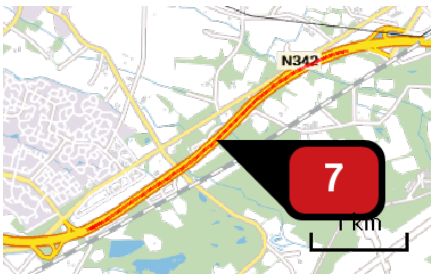

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



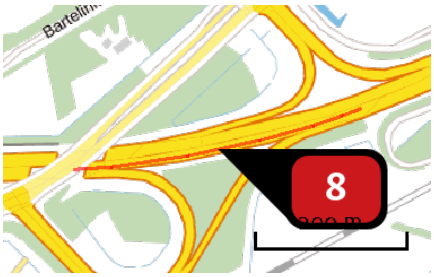

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 255524, 478512 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 33,74 ton/j |
| NH3 | 985,85 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.122,7 | NOx<br>NH3 | 10.070,42 kg/j<br>899,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.071,9 | NOx<br>NH3 | 17.196,72 kg/j<br>61,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.821,3 | NOx<br>NH3 | 6.469,83 kg/j<br>24,92 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 255575, 478577 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,53 ton/j |
| NH3 | 897,49 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.962,5 | NOx<br>NH3 | 9.090,93 kg/j<br>812,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.243,7 | NOx<br>NH3 | 17.031,89 kg/j<br>60,41 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.883,0 | NOx<br>NH3 | 6.407,77 kg/j<br>24,68 kg/j |



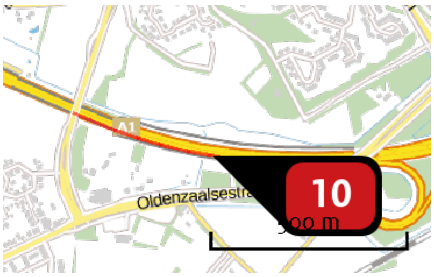

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253916, 477520 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.452,86 kg/j |
| NH3 | 94,09 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.011,0 | NOx | 951,31 kg/j |
| | | | NH3 | 85,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.797,6 | NOx | 1.817,73 kg/j |
| | | | NH3 | 6,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.722,7 | NOx | 683,82 kg/j |
| | | | NH3 | 2,63 kg/j |



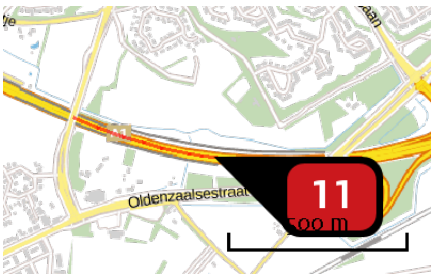

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 254023, 477562 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.087,21 kg/j |
| NH3 | 105,18 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.123,4 | NOx | 1.053,76 kg/j |
| | | | NH3 | 94,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.977,9 | NOx | 2.204,19 kg/j |
| | | | NH3 | 7,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.787,6 | NOx | 829,26 kg/j |
| | | | NH3 | 3,19 kg/j |



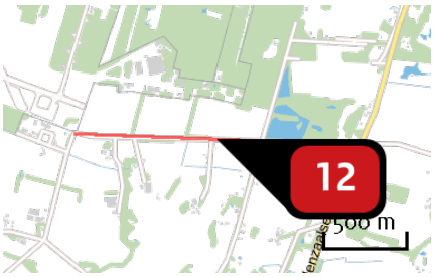

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253350, 477509 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.018,74 kg/j |
| NH3 | 267,51 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.759,4 | NOx<br>NH3 | 2.810,25 kg/j<br>249,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.949,8 | NOx<br>NH3 | 3.767,23 kg/j<br>12,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.777,4 | NOx<br>NH3 | 1.441,27 kg/j<br>5,26 kg/j |



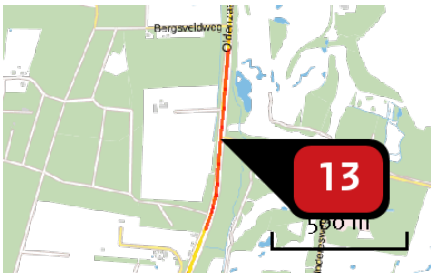

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richten westen |
| Locatie (X,Y) | 253392, 477515 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.712,92 kg/j |
| NH3 | 274,68 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 23.906,6 | NOx<br>NH3 | 2.850,66 kg/j<br>253,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.182,4 | NOx<br>NH3 | 4.249,61 kg/j<br>14,80 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.860,9 | NOx<br>NH3 | 1.612,66 kg/j<br>6,05 kg/j |



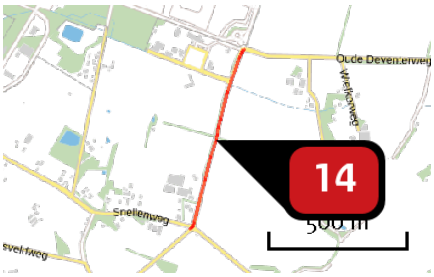

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



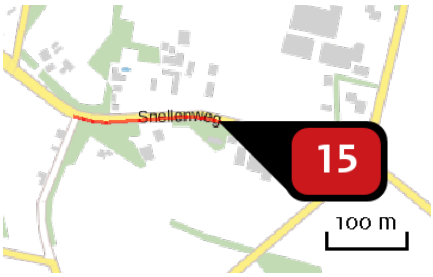

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



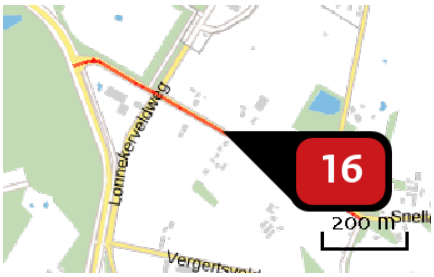

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



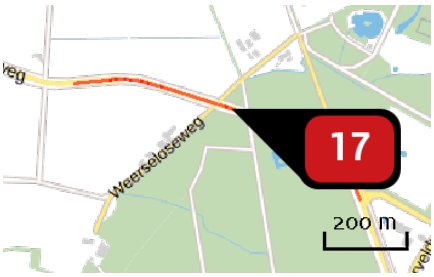

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



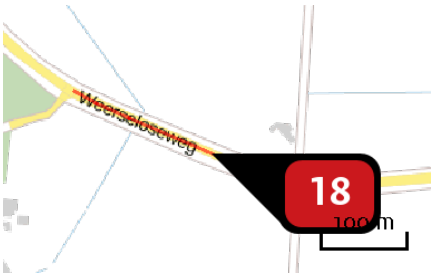

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



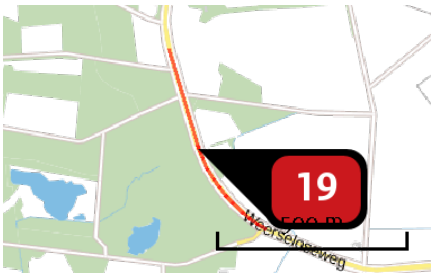

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



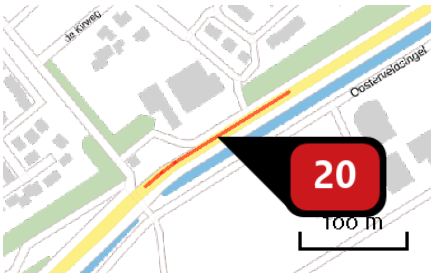

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



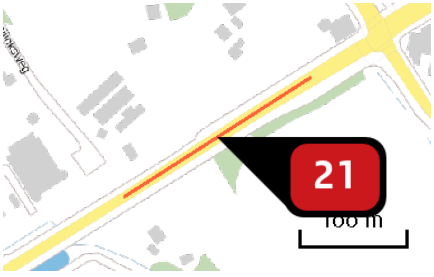

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



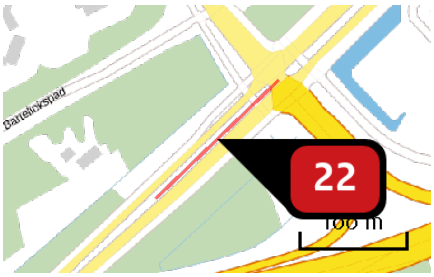

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 347,60 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 203,94 kg/j<br>15,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 59,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 84,32 kg/j<br>< 1 kg/j |



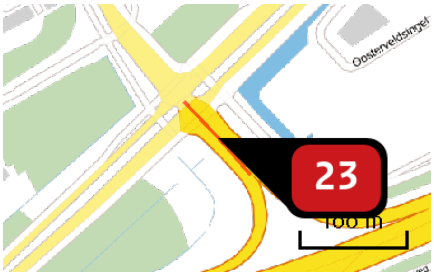

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 186,84 kg/j<br>20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 63,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 78,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 391,00 kg/j |
| NH3 | 17,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 241,56 kg/j<br>17,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 61,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 87,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



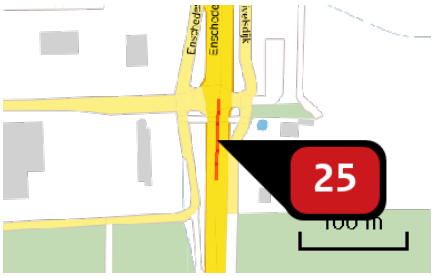

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 81,56 kg/j<br>8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 60,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 24,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



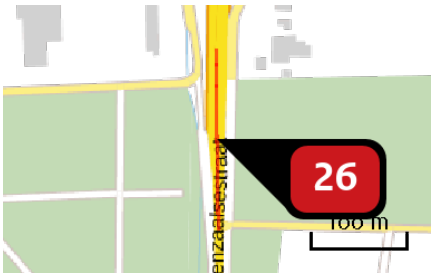

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 601,98 kg/j<br>65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 906,37 kg/j<br>2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.120,08 kg/j<br>2,78 kg/j |



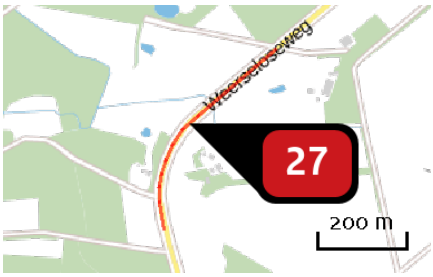

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 100,23 kg/j<br>10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 150,90 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 186,49 kg/j<br>< 1 kg/j |



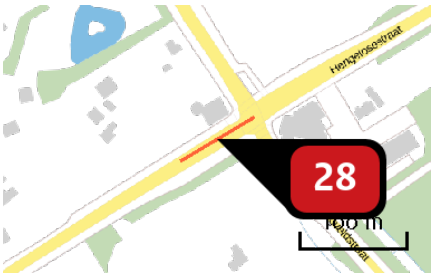

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



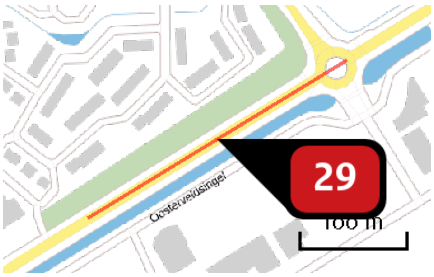

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



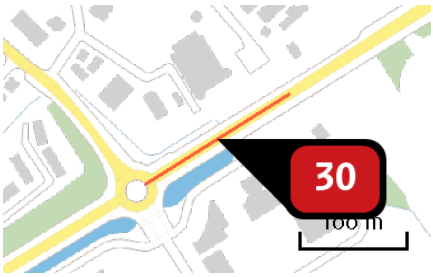

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 69,69 kg/j<br>7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 23,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



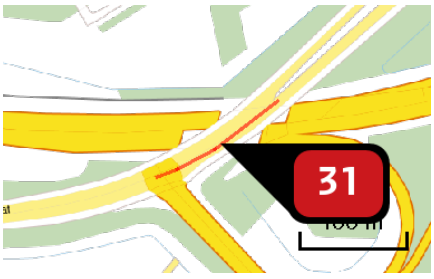

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 609,62 kg/j |
| NH3 | 27,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 357,67 kg/j<br>26,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 104,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 147,88 kg/j<br>< 1 kg/j |



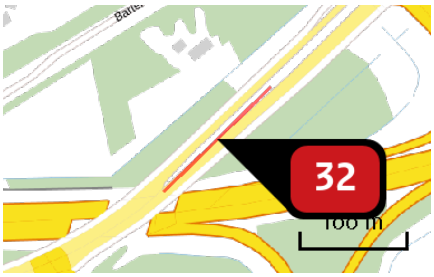

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 331,86 kg/j |
| NH3 | 15,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 205,20 kg/j |
| | | | NH3 | 15,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 52,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 74,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



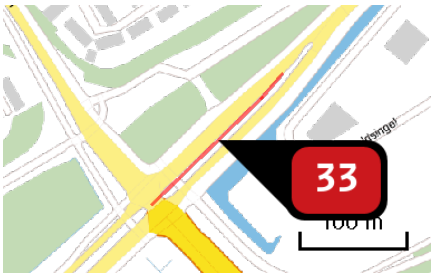

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 334,61 kg/j |
| NH3 | 15,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 206,72 kg/j |
| | | | NH3 | 14,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 52,84 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 75,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



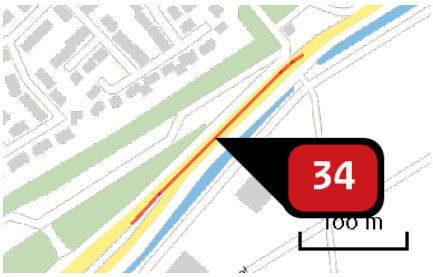

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 343,29 kg/j |
| NH3 | 15,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 212,08 kg/j |
| | | | NH3 | 15,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 54,21 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 76,99 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



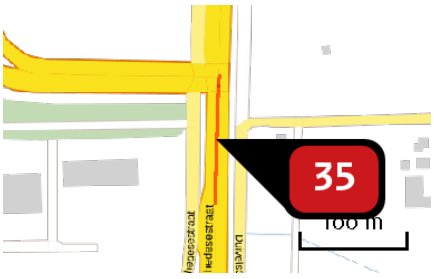

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 369,28 kg/j |
| NH3 | 16,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 216,66 kg/j |
| | | | NH3 | 16,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 63,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 89,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



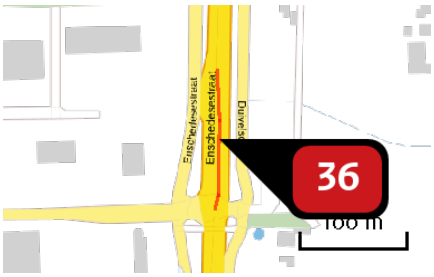

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 483,01 kg/j |
| NH3 | 21,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 283,39 kg/j<br>21,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 82,45 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 117,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



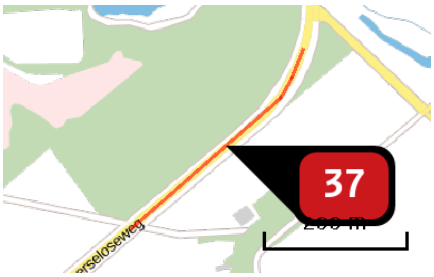

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 983,56 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,46 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 356,08 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 440,03 kg/j<br>1,09 kg/j |



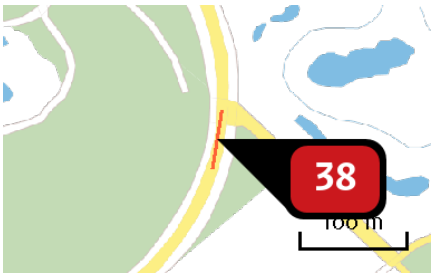

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.079,23 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,69 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,71 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,83 kg/j<br>1,20 kg/j |



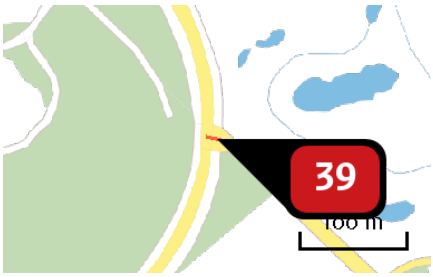

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 10,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 13,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



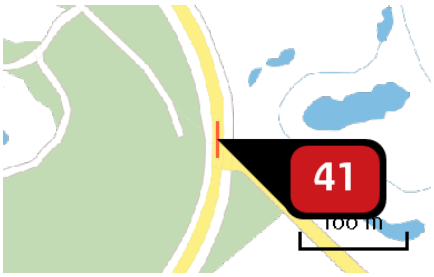

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



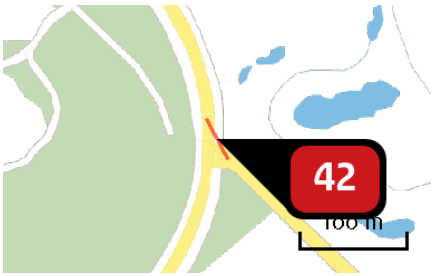

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



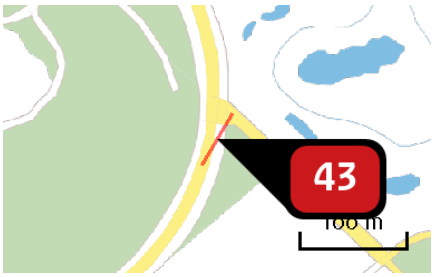

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



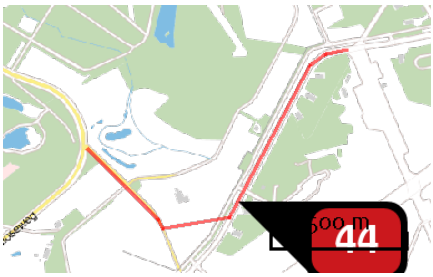

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



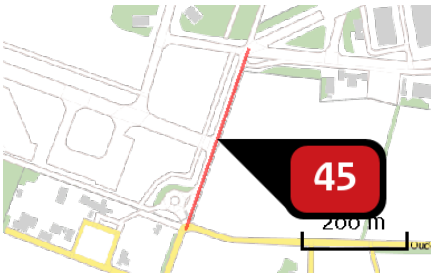

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 97,19 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 31,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 38,92 kg/j<br>< 1 kg/j |

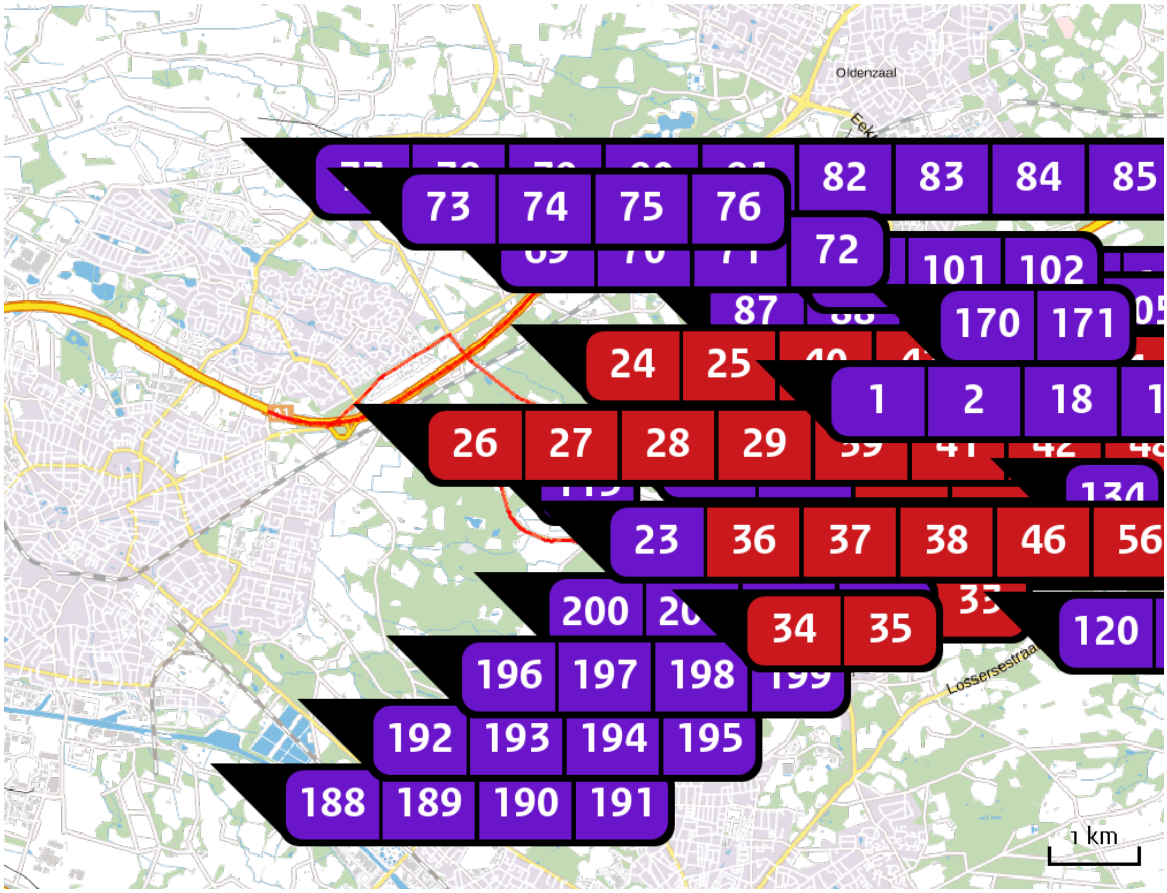



| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 6,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | 1,62 kg/j<br>< 1 kg/j |

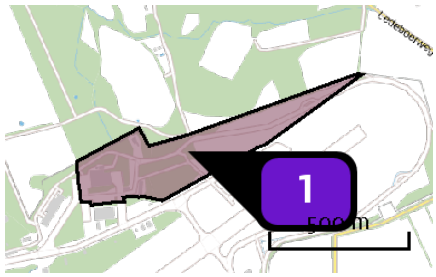
## Locatie

Trend-/Hoogwaardig variant

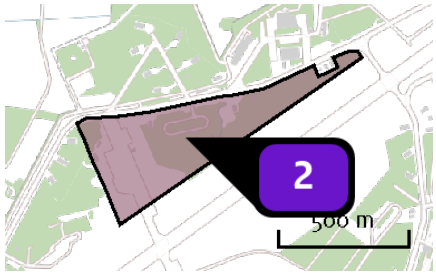



## Emissie (per bron)

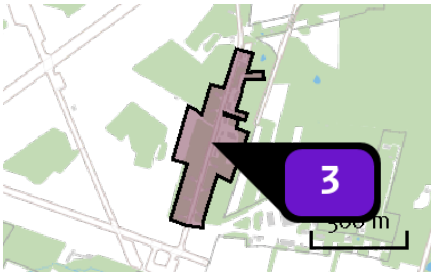
Trend-/Hoogwaardig variant



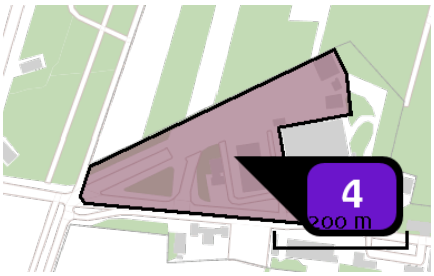

| | |
|---|---|
| Naam | TroNed training Cat. 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258083, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.736,00 kg/j |
| NH3 | 160,00 kg/j |



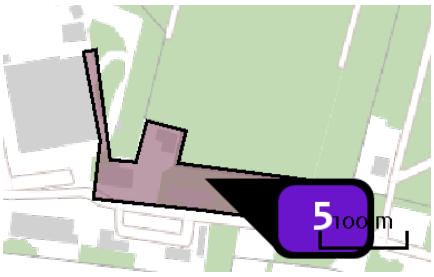

| | |
|---|---|
| Naam | Luchthavenvoorzieningen Cat. 5.3 |
| Locatie (X,Y) | 257381, 477761 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 22,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 118,97 ton/j |
| NH3 | 4.759,00 kg/j |



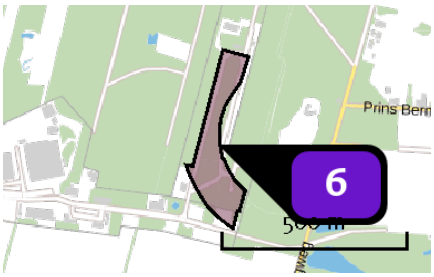

| | |
|---|---|
| Naam | Strip Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258144, 476933 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 19,2 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 18.070,00 kg/j |
| NH3 | 1.730,00 kg/j |



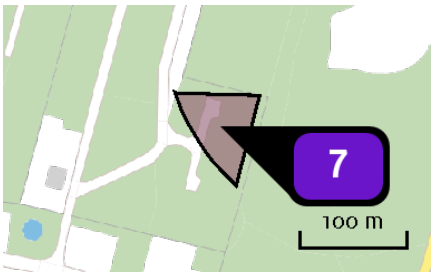

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258422, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,5 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 5.192,00 kg/j |
| NH3 | 497,00 kg/j |



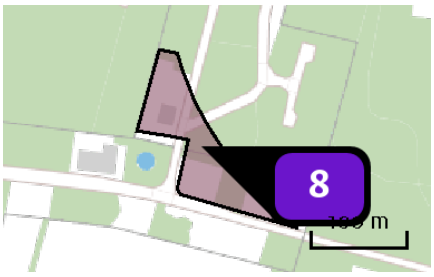

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258724, 476465 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.658,00 kg/j |
| NH3 | 159,00 kg/j |



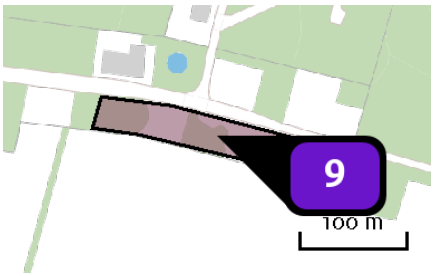

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 259022, 476595 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 3,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.156,00 kg/j |
| NH3 | 302,00 kg/j |



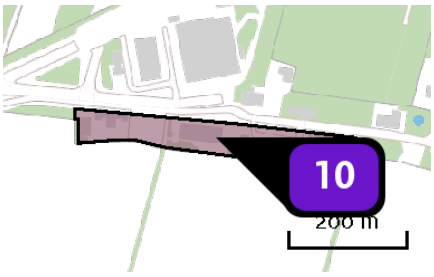

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259078, 476527 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 133,00 kg/j |
| NH3 | 6,00 kg/j |



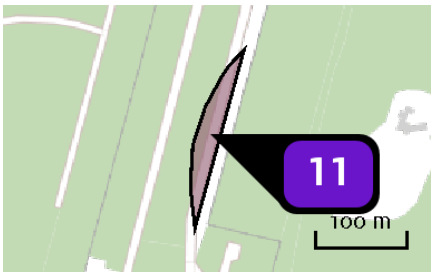

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258960, 476446 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 877,00 kg/j |
| NH3 | 84,00 kg/j |



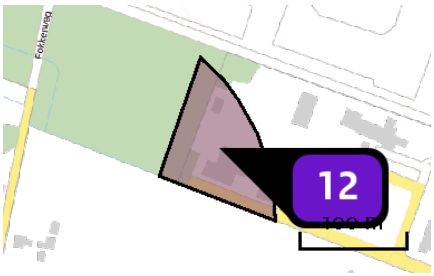

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258939, 476362 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,7 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 688,00 kg/j |
| NH3 | 66,00 kg/j |



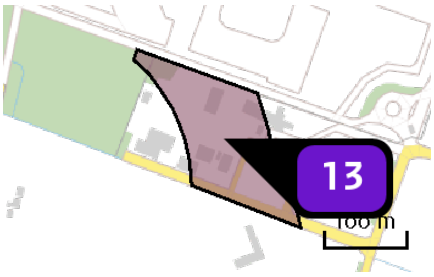

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258562, 476402 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.262,00 kg/j |
| NH3 | 217,00 kg/j |



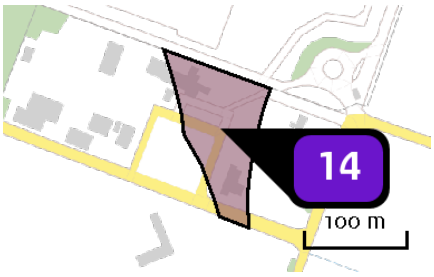

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259046, 476671 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 120,00 kg/j |
| NH3 | 5,00 kg/j |



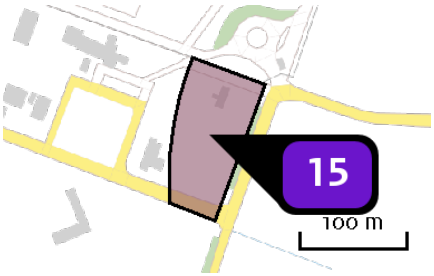

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 257749, 476176 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 309,00 kg/j |
| NH3 | 13,00 kg/j |



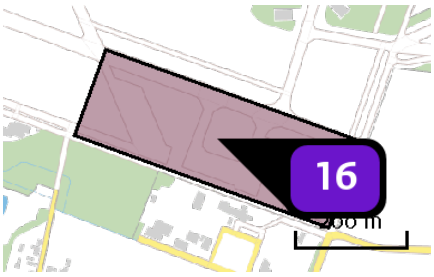

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 257841, 476165 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.690,00 kg/j |
| NH3 | 162,00 kg/j |



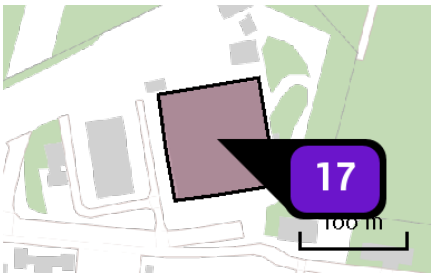

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257935, 476143 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 859,00 kg/j |
| NH3 | 82,00 kg/j |



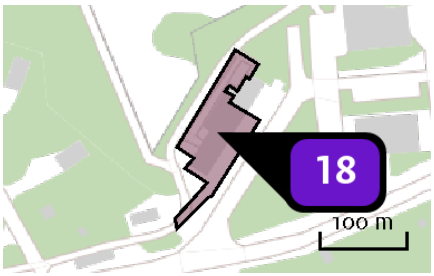

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258000, 476110 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| NH3 | 78,00 kg/j |



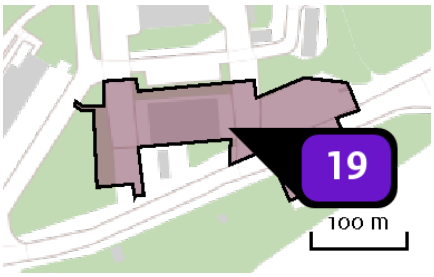

| | |
|---|---|
| Naam | parkeerterrein |
| Locatie (X,Y) | 257862, 476324 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 7,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.780,00 kg/j |
| NH3 | 119,00 kg/j |



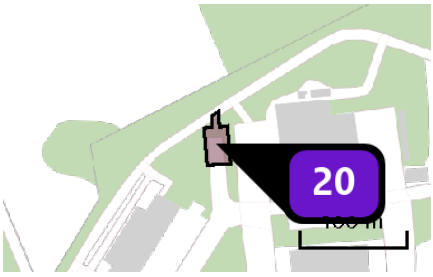

| | |
|---|---|
| Naam | Hangar cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258547, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 904,00 kg/j |
| NH3 | 87,00 kg/j |



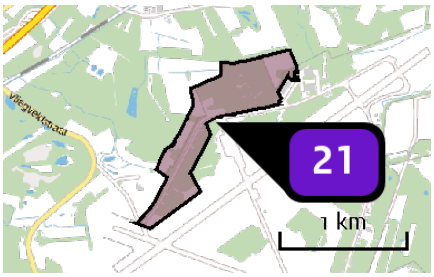

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 514,00 kg/j |
| NH3 | 49,00 kg/j |



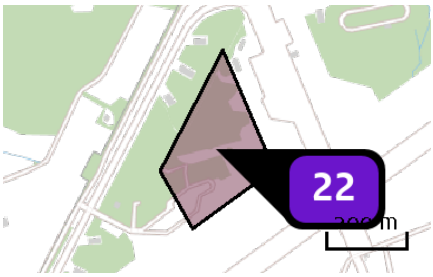

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.532,00 kg/j |
| NH3 | 147,00 kg/j |



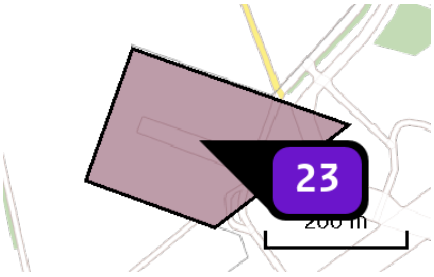

| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 21,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |



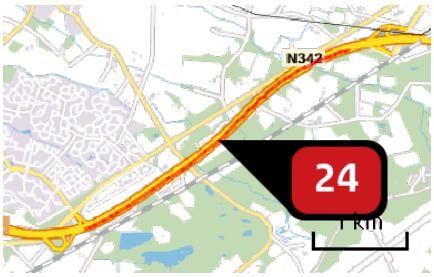

| | |
|---|---|
| Naam | AMM/HTSM max. cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257046, 477819 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 49,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 33,26 ton/j |
| NH3 | 3.184,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | AMM Cat. 5.1 |
| Locatie (X,Y) | 256985, 477475 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 6,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 34,29 ton/j |
| NH3 | 1.372,00 kg/j |

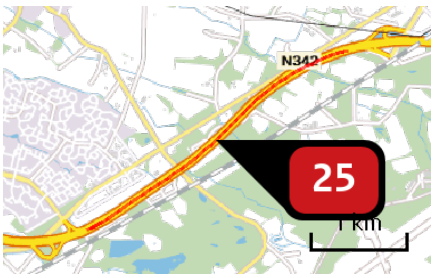



| | |
|---|---|
| Naam | Reserve AMM 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 256318, 476963 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.460,00 kg/j |
| NH3 | 331,00 kg/j |



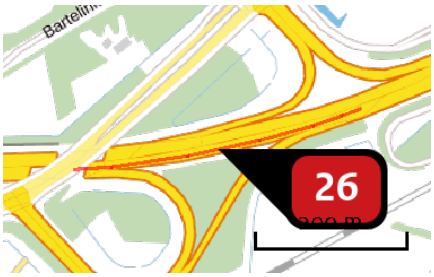

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 255524, 478512 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 33,90 ton/j |
| NH3 | 1.000,02 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.439,7 | NOx | 10.229,08 kg/j |
| | | | NH3 | 914,11 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.071,9 | NOx | 17.196,72 kg/j |
| | | | NH3 | 61,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.821,3 | NOx | 6.469,83 kg/j |
| | | | NH3 | 24,92 kg/j |



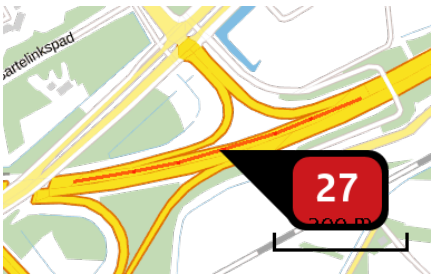

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 255575, 478577 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,51 ton/j |
| NH3 | 895,73 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.921,5 | NOx | 9.071,25 kg/j |
| | | | NH3 | 810,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.243,7 | NOx | 17.031,89 kg/j |
| | | | NH3 | 60,41 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.883,0 | NOx | 6.407,77 kg/j |
| | | | NH3 | 24,68 kg/j |



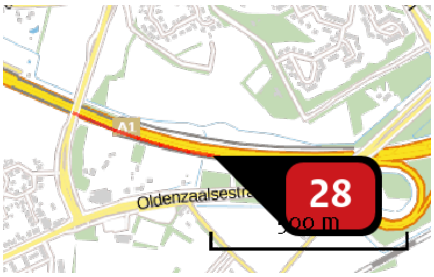

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253916, 477520 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.460,13 kg/j |
| NH3 | 94,74 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.140,9 | NOx<br>NH3 | 958,58 kg/j<br>85,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.797,6 | NOx<br>NH3 | 1.817,73 kg/j<br>6,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.722,7 | NOx<br>NH3 | 683,82 kg/j<br>2,63 kg/j |



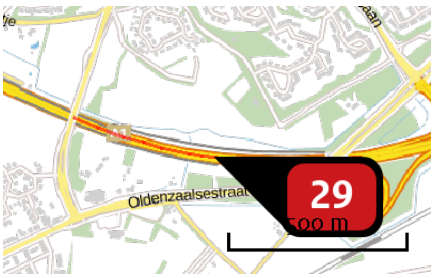

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 254023, 477562 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.103,66 kg/j |
| NH3 | 106,65 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.375,1 | NOx<br>NH3 | 1.070,21 kg/j<br>95,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.977,9 | NOx<br>NH3 | 2.204,19 kg/j<br>7,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.787,6 | NOx<br>NH3 | 829,26 kg/j<br>3,19 kg/j |



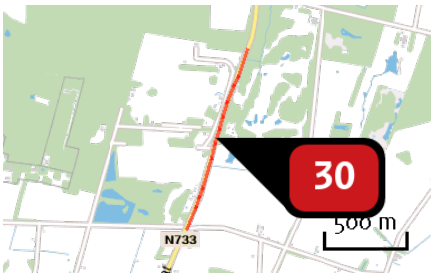

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253350, 477509 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.586,64 kg/j |
| NH3 | 278,58 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.780,3 | NOx | 2.931,17 kg/j |
| | | | NH3 | 259,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.314,1 | NOx | 4.111,38 kg/j |
| | | | NH3 | 13,83 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.859,6 | NOx | 1.544,09 kg/j |
| | | | NH3 | 5,51 kg/j |



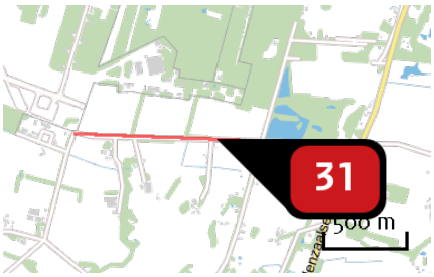

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richten westen |
| Locatie (X,Y) | 253392, 477515 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9.272,24 kg/j |
| NH3 | 284,48 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 24.694,2 | NOx | 2.949,11 kg/j |
| | | | NH3 | 262,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.540,3 | NOx | 4.579,08 kg/j |
| | | | NH3 | 15,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.989,5 | NOx | 1.744,04 kg/j |
| | | | NH3 | 6,46 kg/j |



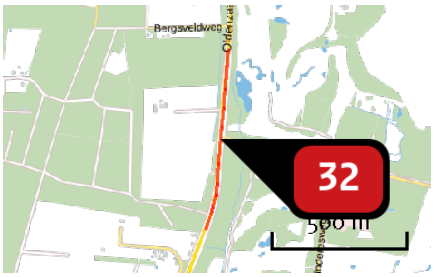

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 7.920,96 kg/j |
| NH3 | 188,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.408,3 | NOx<br>NH3 | 1.787,84 kg/j<br>175,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 2.700,76 kg/j<br>6,06 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 3.432,36 kg/j<br>7,28 kg/j |



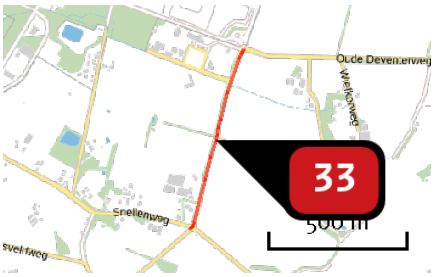

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.112,27 kg/j |
| NH3 | 41,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.510,8 | NOx<br>NH3 | 368,70 kg/j<br>39,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 162,1 | NOx<br>NH3 | 401,68 kg/j<br>1,03 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 125,1 | NOx<br>NH3 | 341,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



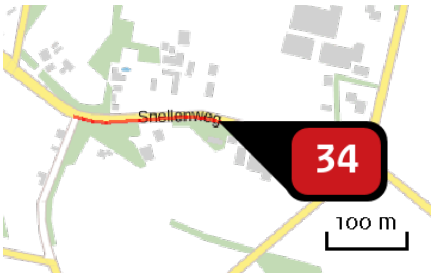

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.609,07 kg/j |
| NH3 | 109,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.408,3 | NOx<br>NH3 | 1.040,32 kg/j<br>101,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 1.571,52 kg/j<br>3,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 1.997,23 kg/j<br>4,24 kg/j |



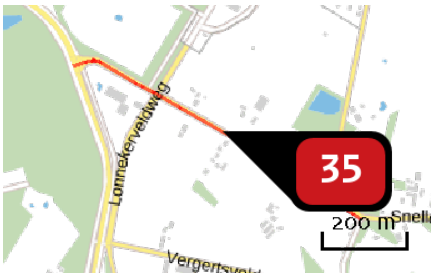

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 828,80 kg/j |
| NH3 | 25,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.828,8 | NOx<br>NH3 | 221,71 kg/j<br>24,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,5 | NOx<br>NH3 | 327,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 259,1 | NOx<br>NH3 | 279,20 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 436,98 kg/j |
| NH3 | 13,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.856,4 | NOx<br>NH3 | 119,89 kg/j<br>13,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 326,5 | NOx<br>NH3 | 171,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 252,0 | NOx<br>NH3 | 145,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



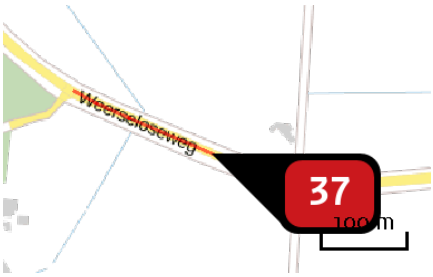

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 934,93 kg/j |
| NH3 | 29,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.856,4 | NOx<br>NH3 | 256,51 kg/j<br>27,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 326,5 | NOx<br>NH3 | 366,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 252,0 | NOx<br>NH3 | 311,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



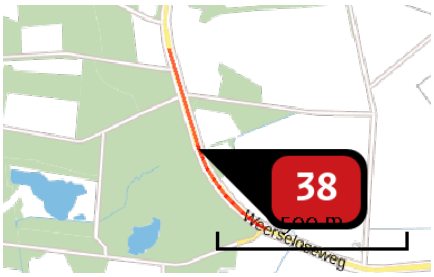

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.210,26 kg/j |
| NH3 | 101,46 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.311,4 | NOx | 905,10 kg/j |
| | | | NH3 | 98,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 508,8 | NOx | 583,79 kg/j |
| | | | NH3 | 1,49 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 570,2 | NOx | 721,37 kg/j |
| | | | NH3 | 1,79 kg/j |



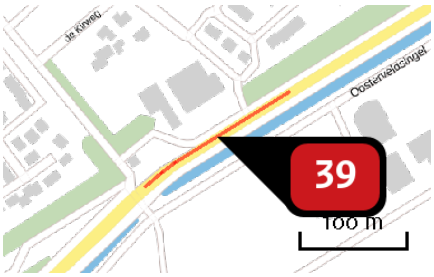

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 989,64 kg/j |
| NH3 | 45,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.311,4 | NOx | 405,26 kg/j |
| | | | NH3 | 43,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 508,8 | NOx | 261,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 570,2 | NOx | 322,99 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



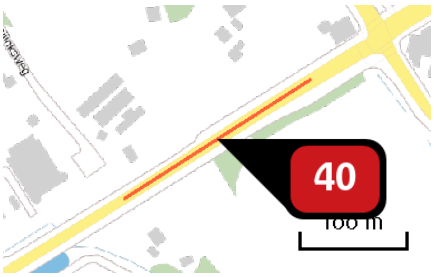

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.539,45 kg/j |
| NH3 | 70,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.311,4 | NOx<br>NH3 | 630,40 kg/j<br>68,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 508,8 | NOx<br>NH3 | 406,61 kg/j<br>1,04 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 570,2 | NOx<br>NH3 | 502,43 kg/j<br>1,25 kg/j |



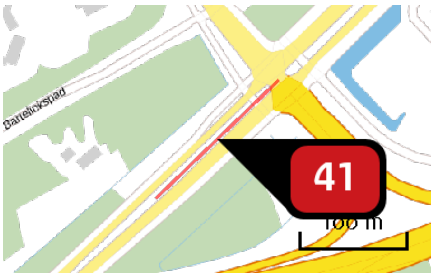

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 704,26 kg/j |
| NH3 | 19,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.619,8 | NOx<br>NH3 | 253,68 kg/j<br>18,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 727,2 | NOx<br>NH3 | 186,12 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 814,9 | NOx<br>NH3 | 264,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



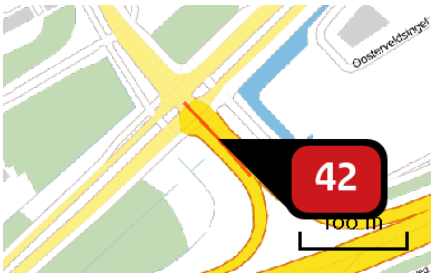

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 702,64 kg/j |
| NH3 | 26,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.124,9 | NOx<br>NH3 | 232,12 kg/j<br>25,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 705,2 | NOx<br>NH3 | 210,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 790,3 | NOx<br>NH3 | 260,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



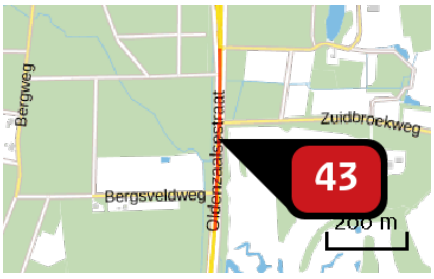

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 588,01 kg/j |
| NH3 | 19,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.938,4 | NOx<br>NH3 | 263,49 kg/j<br>18,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 485,6 | NOx<br>NH3 | 134,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 544,3 | NOx<br>NH3 | 190,44 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 233,33 kg/j |
| NH3 | 9,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.886,4 | NOx<br>NH3 | 83,44 kg/j<br>9,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 830,1 | NOx<br>NH3 | 107,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 298,1 | NOx<br>NH3 | 42,52 kg/j<br>< 1 kg/j |



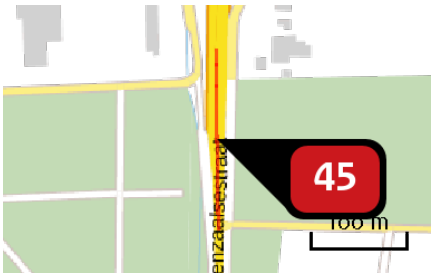

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.068,59 kg/j |
| NH3 | 73,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.408,3 | NOx<br>NH3 | 692,61 kg/j<br>67,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 1.046,28 kg/j<br>2,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 1.329,70 kg/j<br>2,82 kg/j |



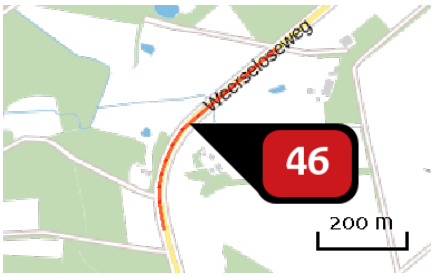

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 510,90 kg/j |
| NH3 | 12,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.408,3 | NOx<br>NH3 | 115,32 kg/j<br>11,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 174,20 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 221,39 kg/j<br>< 1 kg/j |



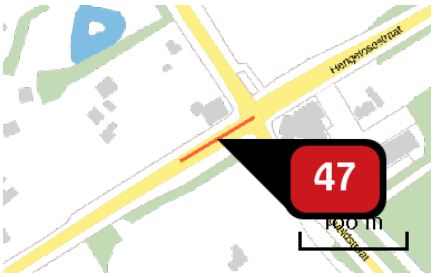

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.281,29 kg/j |
| NH3 | 30,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.408,3 | NOx<br>NH3 | 289,20 kg/j<br>28,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 436,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 555,22 kg/j<br>1,18 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.424,17 kg/j |
| NH3 | 65,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.311,4 | NOx<br>NH3 | 583,20 kg/j<br>63,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 508,8 | NOx<br>NH3 | 376,17 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 570,2 | NOx<br>NH3 | 464,81 kg/j<br>1,15 kg/j |



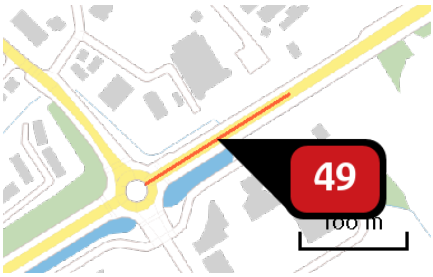

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 262,06 kg/j |
| NH3 | 9,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.124,9 | NOx<br>NH3 | 86,57 kg/j<br>9,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 705,2 | NOx<br>NH3 | 78,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 790,3 | NOx<br>NH3 | 97,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



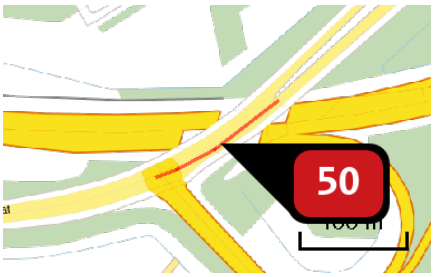

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.235,15 kg/j |
| NH3 | 34,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.619,8 | NOx<br>NH3 | 444,91 kg/j<br>33,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 727,2 | NOx<br>NH3 | 326,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 814,9 | NOx<br>NH3 | 463,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



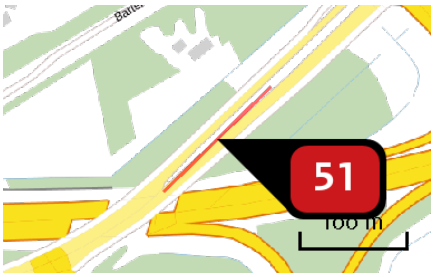

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 711,45 kg/j |
| NH3 | 20,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.124,9 | NOx<br>NH3 | 262,70 kg/j<br>19,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 705,2 | NOx<br>NH3 | 185,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 790,3 | NOx<br>NH3 | 263,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



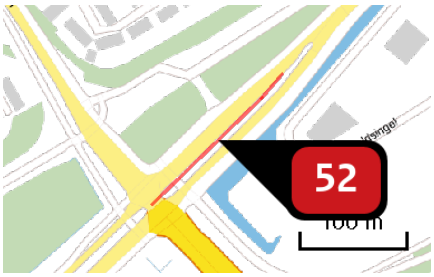

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 503,19 kg/j |
| NH3 | 16,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.938,4 | NOx | 225,49 kg/j |
| | | | NH3 | 16,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 485,6 | NOx | 114,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 544,3 | NOx | 162,97 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



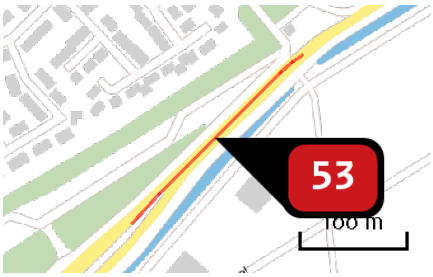

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 516,25 kg/j |
| NH3 | 16,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.938,4 | NOx | 231,34 kg/j |
| | | | NH3 | 16,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 485,6 | NOx | 117,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 544,3 | NOx | 167,20 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



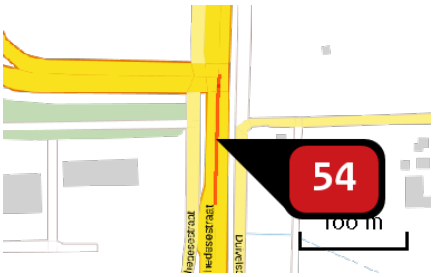

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 748,19 kg/j |
| NH3 | 21,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.619,8 | NOx<br>NH3 | 269,50 kg/j<br>20,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 727,2 | NOx<br>NH3 | 197,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 814,9 | NOx<br>NH3 | 280,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



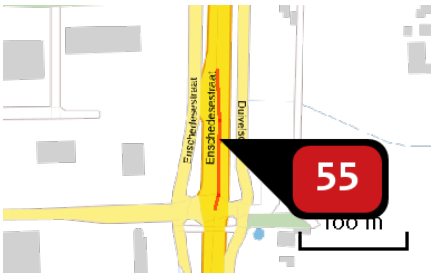

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 978,63 kg/j |
| NH3 | 27,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.619,8 | NOx<br>NH3 | 352,51 kg/j<br>26,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 727,2 | NOx<br>NH3 | 258,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 814,9 | NOx<br>NH3 | 367,50 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.142,61 kg/j |
| NH3 | 23,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.003,5 | NOx<br>NH3 | 214,60 kg/j<br>21,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,8 | NOx<br>NH3 | 408,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,2 | NOx<br>NH3 | 519,33 kg/j<br>1,10 kg/j |



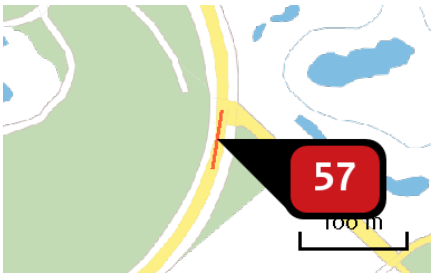

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.253,75 kg/j |
| NH3 | 25,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.003,5 | NOx<br>NH3 | 235,48 kg/j<br>23,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,8 | NOx<br>NH3 | 448,43 kg/j<br>1,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,2 | NOx<br>NH3 | 569,85 kg/j<br>1,21 kg/j |



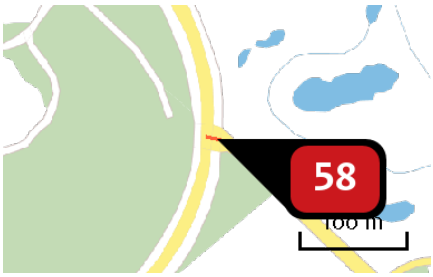

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 985,14 kg/j |
| NH3 | 45,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.311,4 | NOx<br>NH3 | 403,41 kg/j<br>43,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 508,8 | NOx<br>NH3 | 260,20 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 570,2 | NOx<br>NH3 | 321,52 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 74,29 kg/j |
| NH3 | 3,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.692,0 | NOx<br>NH3 | 29,89 kg/j<br>3,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 263,5 | NOx<br>NH3 | 19,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 295,3 | NOx<br>NH3 | 24,54 kg/j<br>< 1 kg/j |



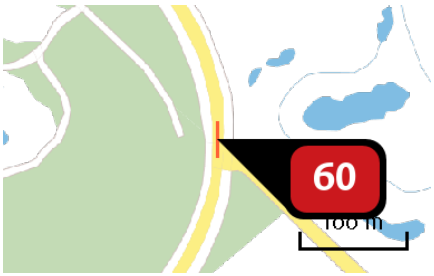

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 19,26 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.711,7 | NOx<br>NH3 | 4,48 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,2 | NOx<br>NH3 | 6,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,8 | NOx<br>NH3 | 8,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



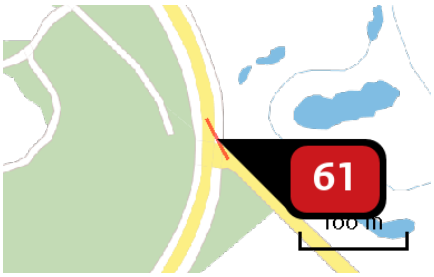

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.531,92 kg/j |
| NH3 | 225,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.572,3 | NOx<br>NH3 | 2.629,03 kg/j<br>215,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 841,0 | NOx<br>NH3 | 2.542,55 kg/j<br>4,55 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 942,5 | NOx<br>NH3 | 3.360,34 kg/j<br>5,50 kg/j |



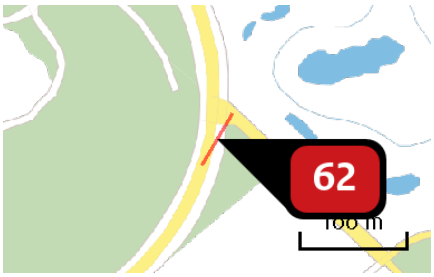

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 64,63 kg/j |
| NH3 | 2,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.796,8 | NOx<br>NH3 | 20,87 kg/j<br>2,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 433,2 | NOx<br>NH3 | 19,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 485,5 | NOx<br>NH3 | 24,19 kg/j<br>< 1 kg/j |



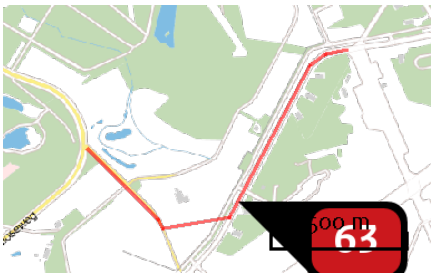

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,67 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.860,9 | NOx<br>NH3 | 6,45 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 200,7 | NOx<br>NH3 | 11,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 224,9 | NOx<br>NH3 | 14,49 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9,99 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 704,5 | NOx<br>NH3 | 3,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 38,2 | NOx<br>NH3 | 3,00 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 42,7 | NOx<br>NH3 | 3,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



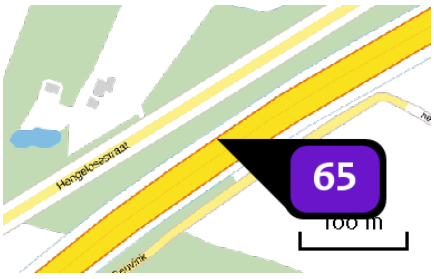

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.858,51 kg/j |
| NH3 | 75,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.277,1 | NOx<br>NH3 | 649,27 kg/j<br>70,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 475,9 | NOx<br>NH3 | 988,10 kg/j<br>2,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 533,4 | NOx<br>NH3 | 1.221,15 kg/j<br>3,03 kg/j |

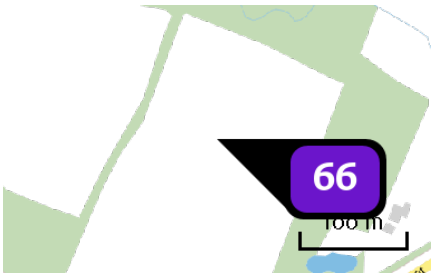



| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 365,22 kg/j |
| NH3 | 8,40 kg/j |

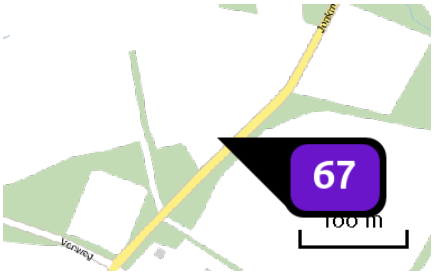
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.270,8 | NOx<br>NH3 | 70,62 kg/j<br>7,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 303,2 | NOx<br>NH3 | 159,14 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 234,1 | NOx<br>NH3 | 135,46 kg/j<br>< 1 kg/j |



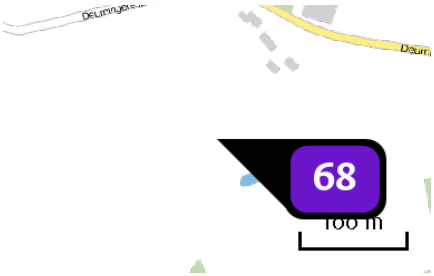

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1110) |
| Locatie (X,Y) | 256249, 479196 |
| Uitstoothoogte | 321,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



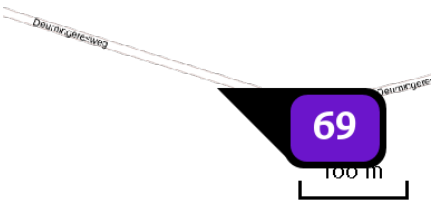

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1111) |
| Locatie (X,Y) | 255973, 479314 |
| Uitstoothoogte | 335,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



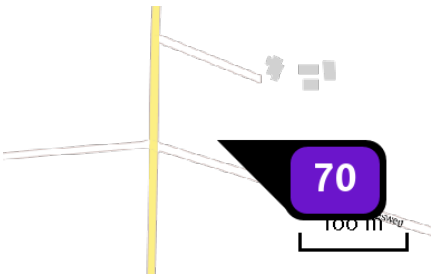

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1112) |
| Locatie (X,Y) | 255698, 479432 |
| Uitstoothoogte | 352,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



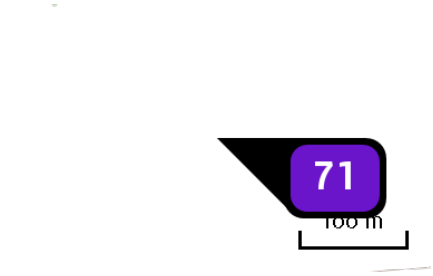

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1113) |
| Locatie (X,Y) | 255422, 479550 |
| Uitstoothoogte | 369,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



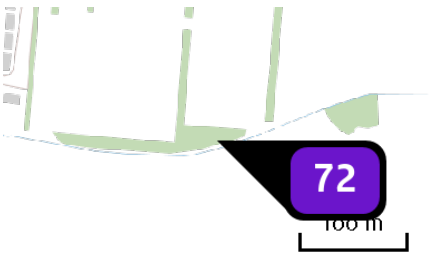

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1114) |
| Locatie (X,Y) | 255146, 479668 |
| Uitstoothoogte | 386,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



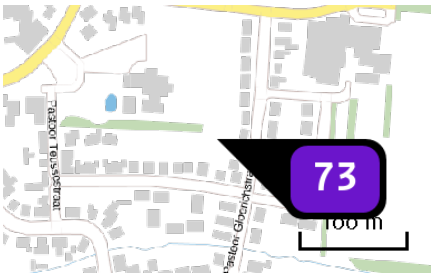

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1115) |
| Locatie (X,Y) | 254870, 479786 |
| Uitstoothoogte | 403,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



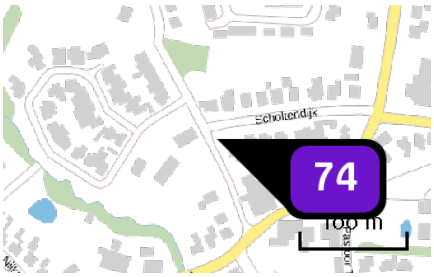

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1116) |
| Locatie (X,Y) | 254594, 479904 |
| Uitstoothoogte | 420,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



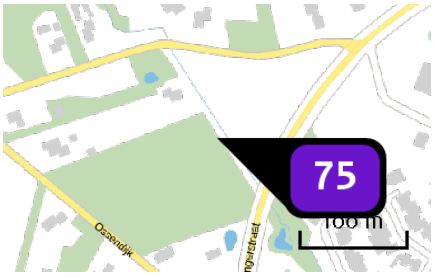

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1117) |
| Locatie (X,Y) | 254319, 480022 |
| Uitstoothoogte | 435,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



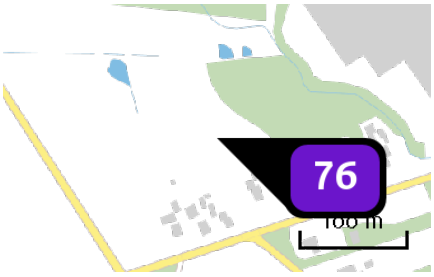

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1118) |
| Locatie (X,Y) | 254043, 480140 |
| Uitstoothoogte | 443,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



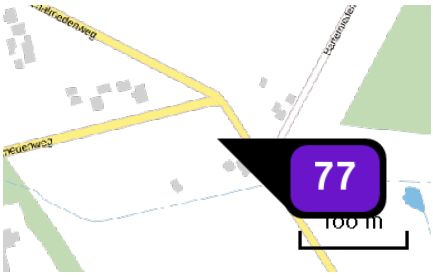

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1119) |
| Locatie (X,Y) | 253767, 480258 |
| Uitstoothoogte | 448,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



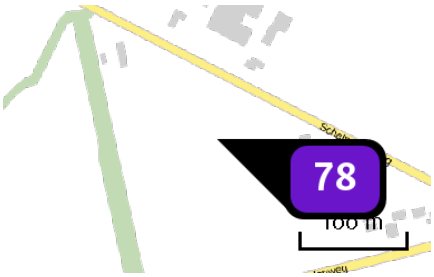

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1120) |
| Locatie (X,Y) | 253491, 480376 |
| Uitstoothoogte | 453,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



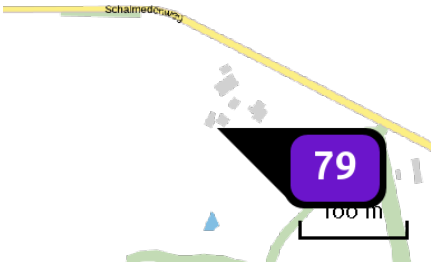

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1121) |
| Locatie (X,Y) | 253215, 480494 |
| Uitstoothoogte | 456,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



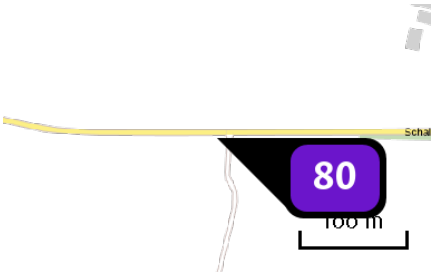

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1122) |
| Locatie (X,Y) | 252939, 480612 |
| Uitstoothoogte | 491,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



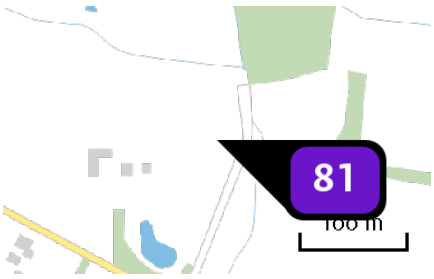

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1123) |
| Locatie (X,Y) | 252664, 480730 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



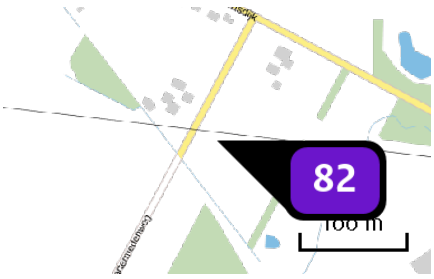

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1124) |
| Locatie (X,Y) | 252388, 480848 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



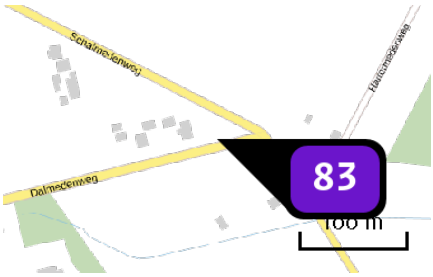

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1125) |
| Locatie (X,Y) | 252108, 480953 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



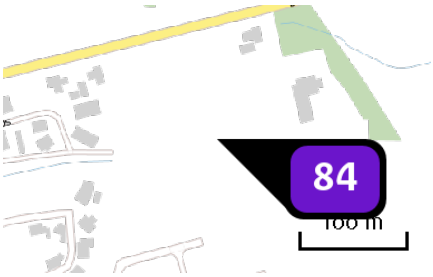

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1126) |
| Locatie (X,Y) | 253381, 481000 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,01 kg/j |



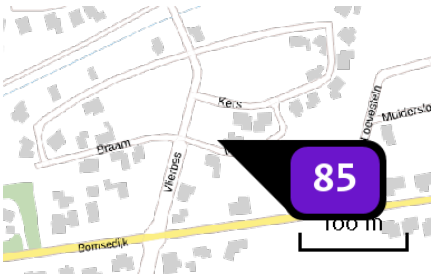

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1127) |
| Locatie (X,Y) | 253139, 480823 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,01 kg/j |



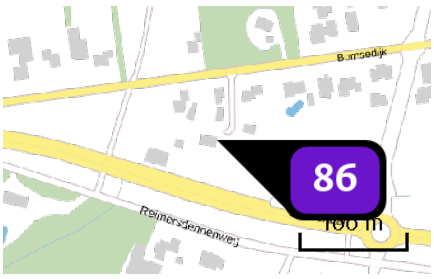

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1128) |
| Locatie (X,Y) | 252897, 480646 |
| Uitstoothoogte | 552,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,73 kg/j |



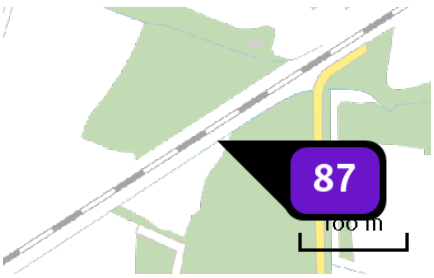

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1129) |
| Locatie (X,Y) | 252655, 480469 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,04 kg/j |



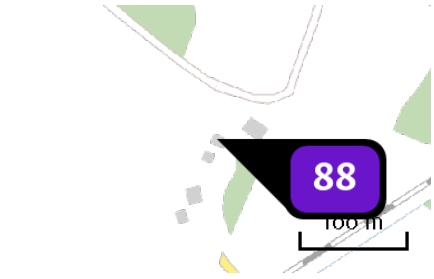

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1130) |
| Locatie (X,Y) | 252413, 480292 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,07 kg/j |



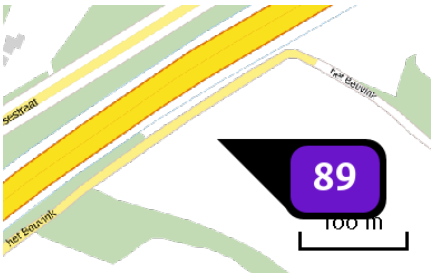

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1131) |
| Locatie (X,Y) | 252170, 480115 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,55 kg/j |



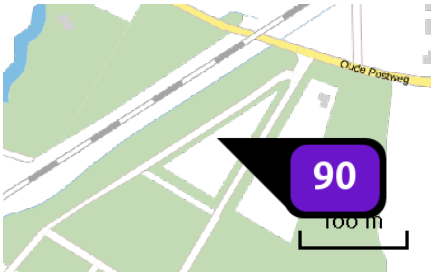

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1132) |
| Locatie (X,Y) | 256903, 479049 |
| Uitstoothoogte | 296,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



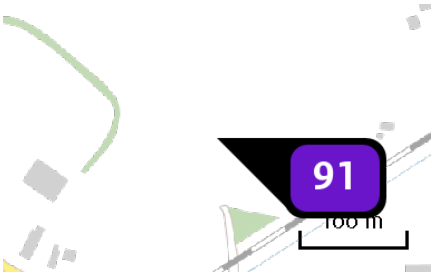

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1133) |
| Locatie (X,Y) | 256612, 479044 |
| Uitstoothoogte | 306,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



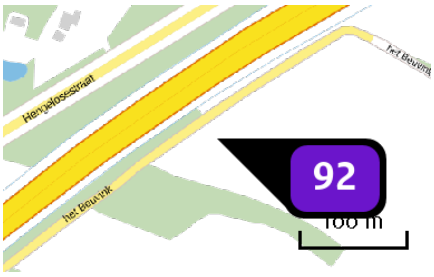

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1134) |
| Locatie (X,Y) | 256334, 479156 |
| Uitstoothoogte | 315,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



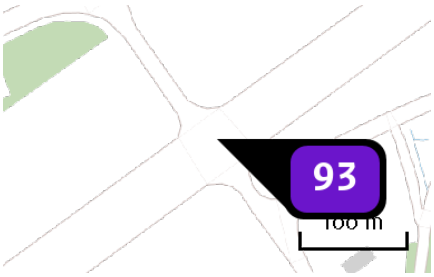

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1135) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 478594 |
| Uitstoothoogte | 304,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



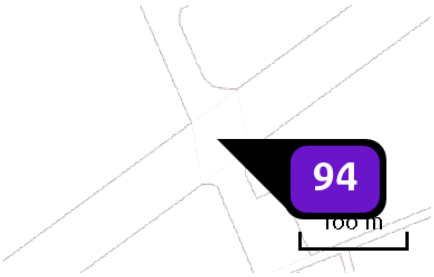

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1136) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 478864 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



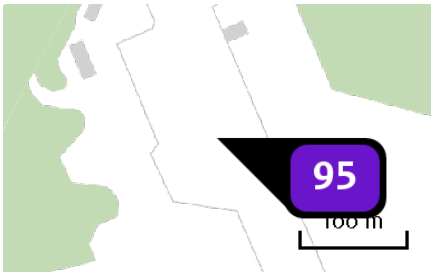

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1137) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 479134 |
| Uitstoothoogte | 306,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



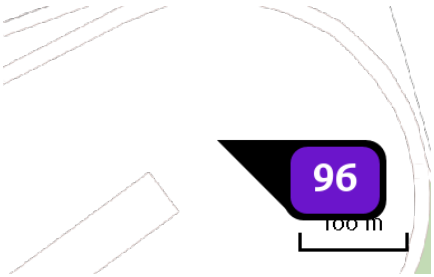

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1138) |
| Locatie (X,Y) | 258162, 477977 |
| Uitstoothoogte | 76,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 53,93 kg/j |



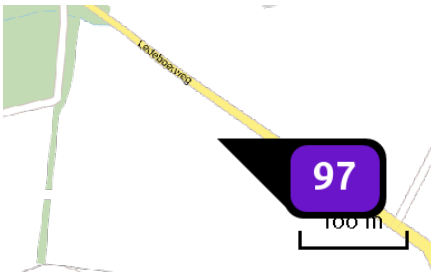

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1139) |
| Locatie (X,Y) | 257288, 477335 |
| Uitstoothoogte | 58,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 64,96 kg/j |



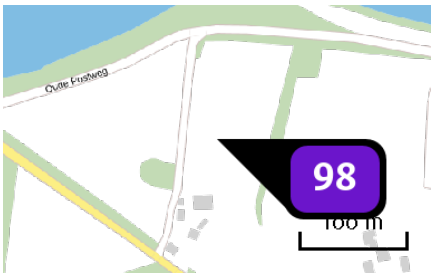

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1140) |
| Locatie (X,Y) | 257163, 477608 |
| Uitstoothoogte | 0,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,70 kg/j |



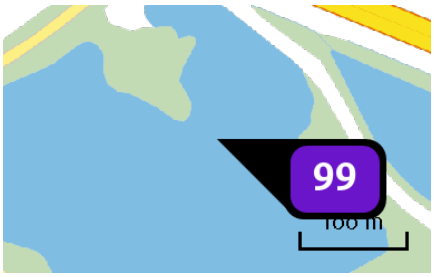

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1141) |
| Locatie (X,Y) | 258758, 478422 |
| Uitstoothoogte | 210,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,47 kg/j |



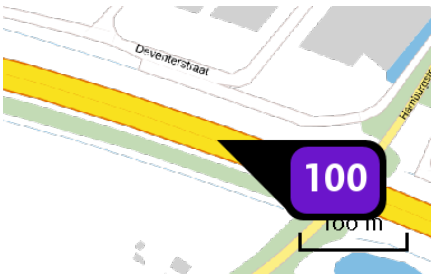

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1142) |
| Locatie (X,Y) | 258857, 478699 |
| Uitstoothoogte | 165,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



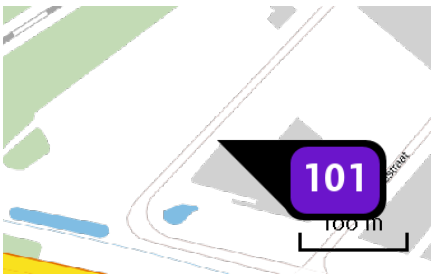

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1143) |
| Locatie (X,Y) | 258749, 478966 |
| Uitstoothoogte | 156,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



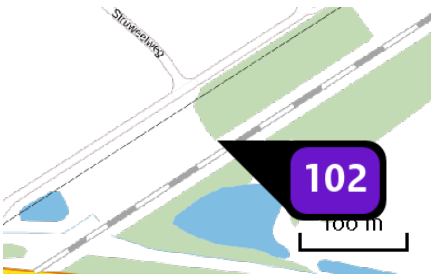

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1144) |
| Locatie (X,Y) | 258573, 479208 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



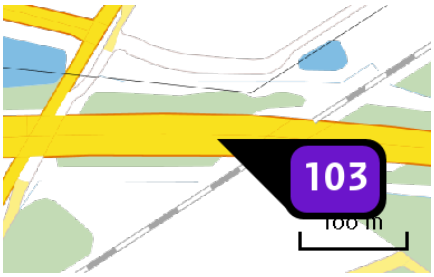

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1145) |
| Locatie (X,Y) | 258396, 479451 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



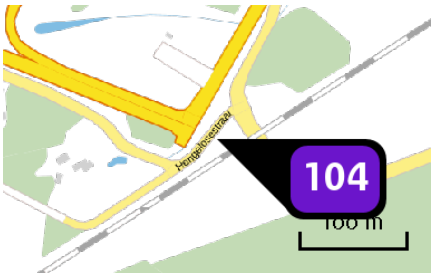

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1146) |
| Locatie (X,Y) | 258199, 479675 |
| Uitstoothoogte | 196,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



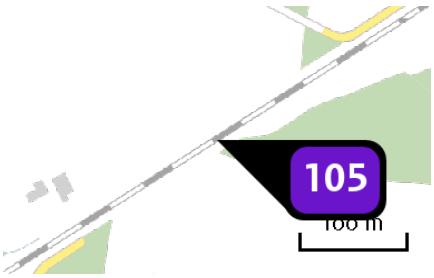

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1147) |
| Locatie (X,Y) | 257911, 479724 |
| Uitstoothoogte | 223,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



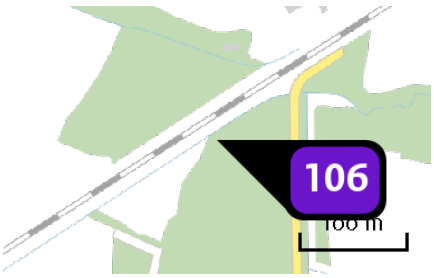

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1148) |
| Locatie (X,Y) | 257651, 479584 |
| Uitstoothoogte | 237,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



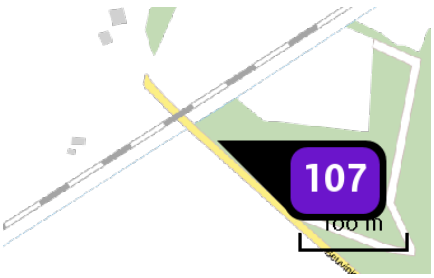

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1149) |
| Locatie (X,Y) | 257409, 479407 |
| Uitstoothoogte | 257,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



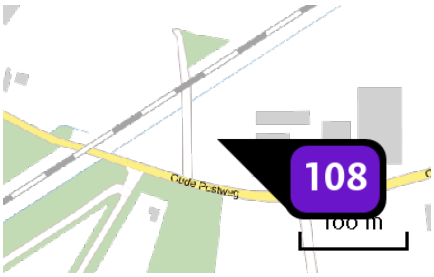

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1150) |
| Locatie (X,Y) | 257167, 479230 |
| Uitstoothoogte | 279,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



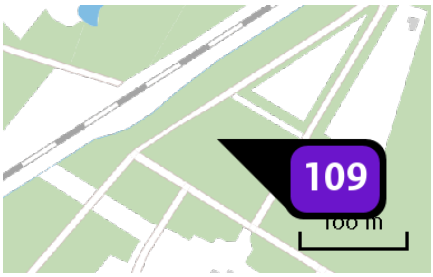

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1151) |
| Locatie (X,Y) | 256925, 479053 |
| Uitstoothoogte | 289,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



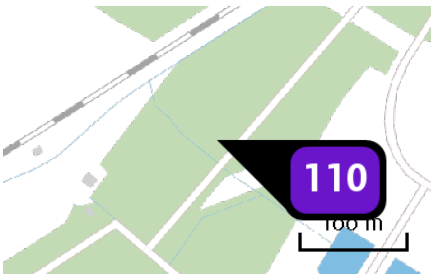

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1152) |
| Locatie (X,Y) | 256683, 478876 |
| Uitstoothoogte | 302,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



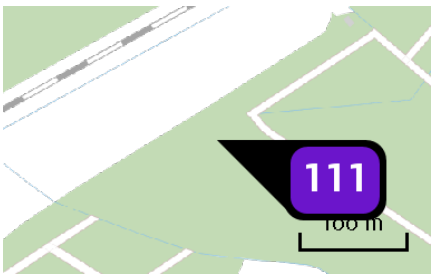

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1153) |
| Locatie (X,Y) | 256440, 478699 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



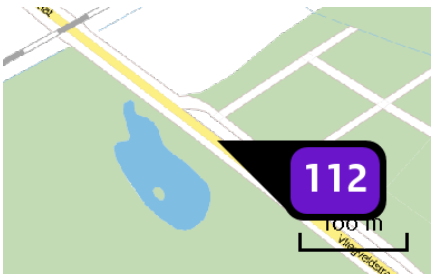

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1154) |
| Locatie (X,Y) | 256198, 478522 |
| Uitstoothoogte | 300,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



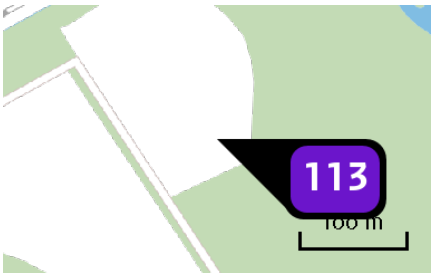

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1155) |
| Locatie (X,Y) | 255956, 478345 |
| Uitstoothoogte | 290,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



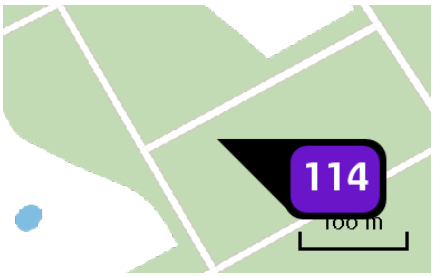

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1156) |
| Locatie (X,Y) | 255714, 478168 |
| Uitstoothoogte | 276,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



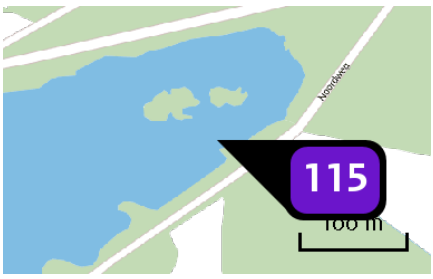

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1157) |
| Locatie (X,Y) | 255472, 477991 |
| Uitstoothoogte | 253,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



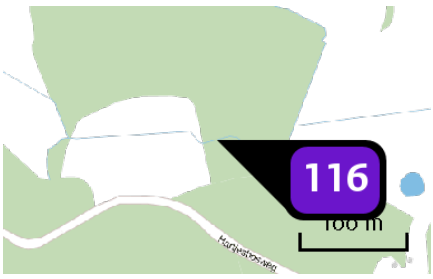

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1158) |
| Locatie (X,Y) | 255230, 477814 |
| Uitstoothoogte | 235,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



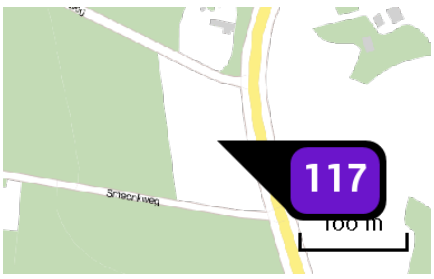

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1159) |
| Locatie (X,Y) | 255098, 477554 |
| Uitstoothoogte | 224,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



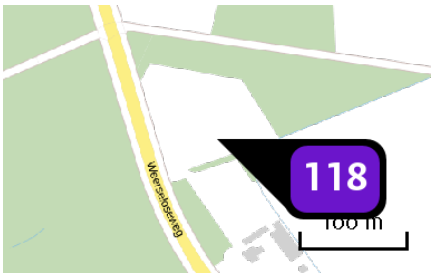

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1160) |
| Locatie (X,Y) | 255170, 477274 |
| Uitstoothoogte | 197,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



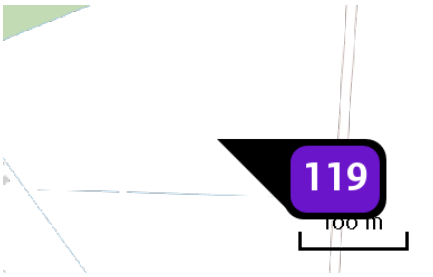

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1161) |
| Locatie (X,Y) | 255349, 477033 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



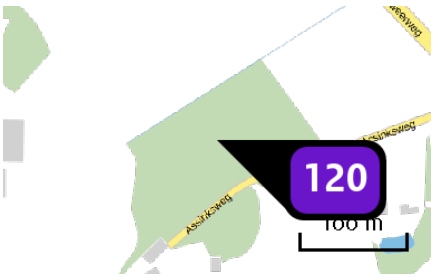

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1162) |
| Locatie (X,Y) | 255528, 476793 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



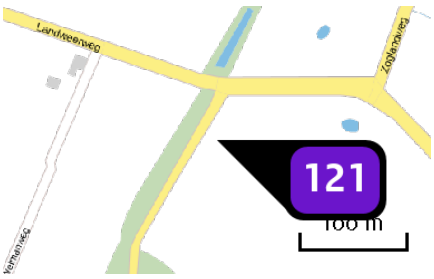

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1163) |
| Locatie (X,Y) | 255707, 476552 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1164) |
| Locatie (X,Y) | 255986, 476469 |
| Uitstoothoogte | 230,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,42 kg/j |



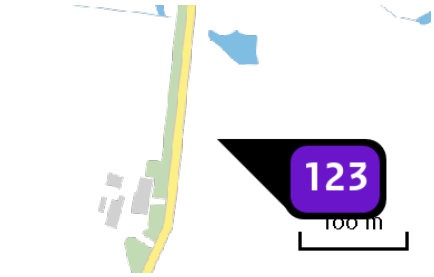

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1165) |
| Locatie (X,Y) | 260986, 475498 |
| Uitstoothoogte | 693,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



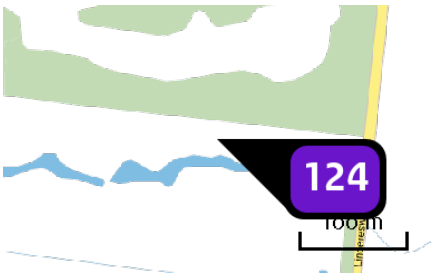

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1166) |
| Locatie (X,Y) | 260832, 475756 |
| Uitstoothoogte | 661,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,46 kg/j |



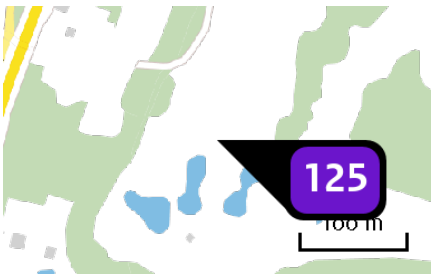

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1167) |
| Locatie (X,Y) | 260679, 476013 |
| Uitstoothoogte | 614,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,71 kg/j |



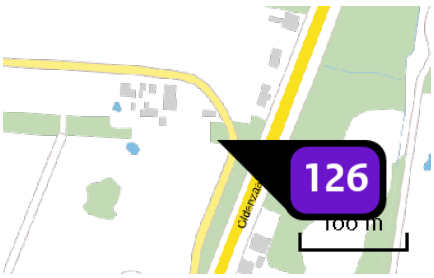

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1168) |
| Locatie (X,Y) | 260525, 476271 |
| Uitstoothoogte | 595,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,36 kg/j |



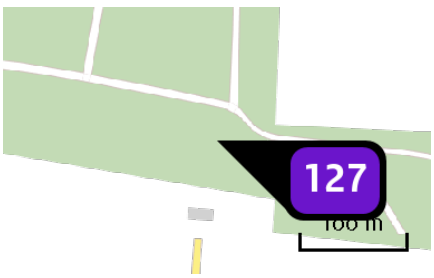

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1169) |
| Locatie (X,Y) | 260371, 476528 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



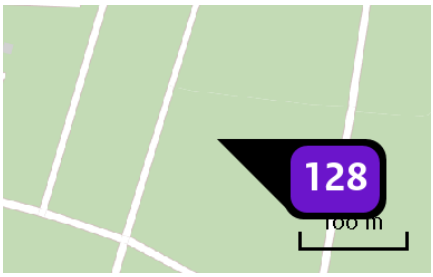

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1170) |
| Locatie (X,Y) | 260215, 476785 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



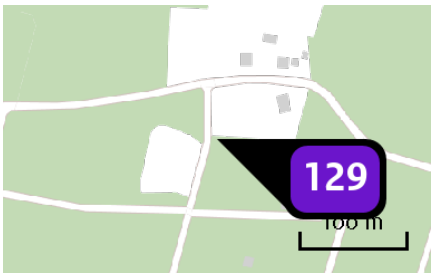

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1171) |
| Locatie (X,Y) | 260044, 477030 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,20 kg/j |



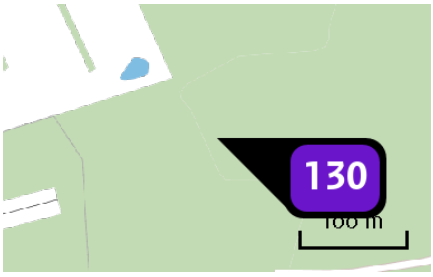

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1172) |
| Locatie (X,Y) | 259852, 477261 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,49 kg/j |



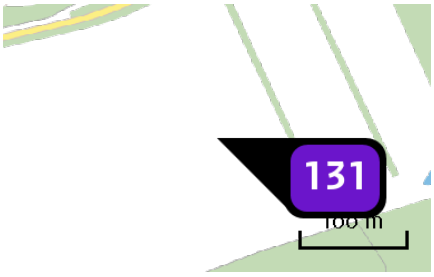

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1173) |
| Locatie (X,Y) | 259635, 477467 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,50 kg/j |



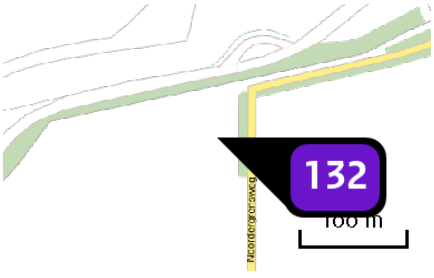

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1174) |
| Locatie (X,Y) | 259410, 477666 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,58 kg/j |



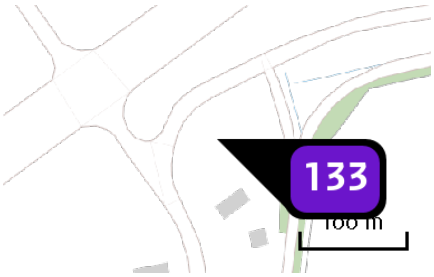

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1175) |
| Locatie (X,Y) | 259155, 477823 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,62 kg/j |



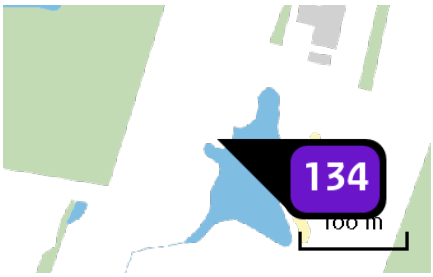

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1176) |
| Locatie (X,Y) | 258872, 477921 |
| Uitstoothoogte | 310,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,84 kg/j |



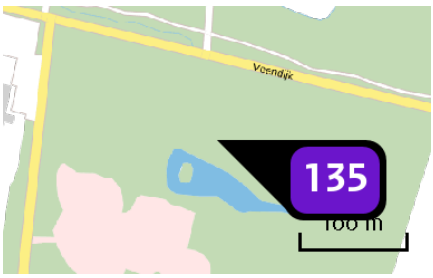

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1177) |
| Locatie (X,Y) | 258577, 477955 |
| Uitstoothoogte | 261,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,19 kg/j |



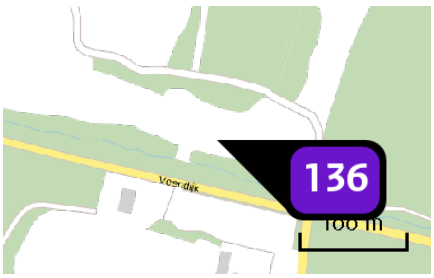

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1178) |
| Locatie (X,Y) | 258279, 477923 |
| Uitstoothoogte | 214,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



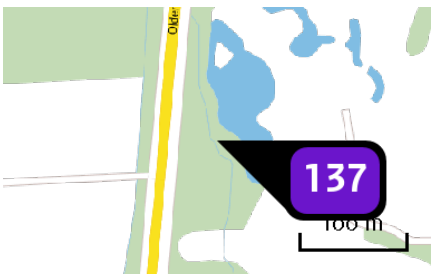

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1179) |
| Locatie (X,Y) | 260990, 477106 |
| Uitstoothoogte | 601,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



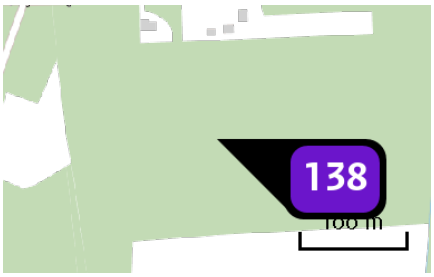

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1180) |
| Locatie (X,Y) | 260759, 477296 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



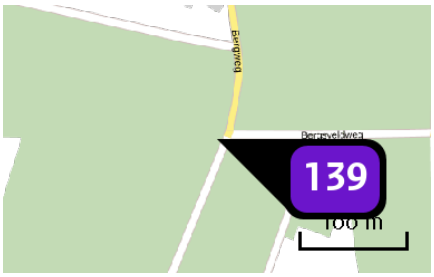

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1181) |
| Locatie (X,Y) | 260519, 477477 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



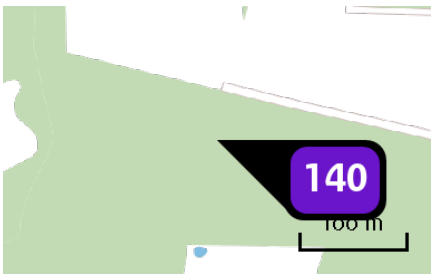

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1182) |
| Locatie (X,Y) | 260265, 477636 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



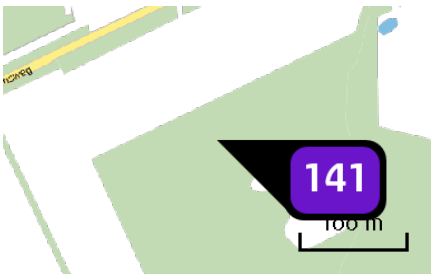

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1183) |
| Locatie (X,Y) | 259998, 477774 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,03 kg/j |



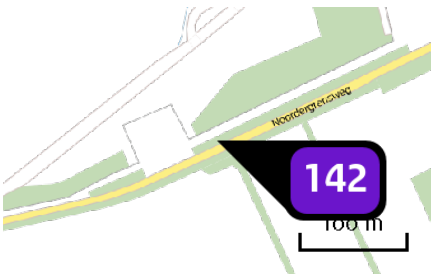

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1184) |
| Locatie (X,Y) | 259726, 477899 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,04 kg/j |



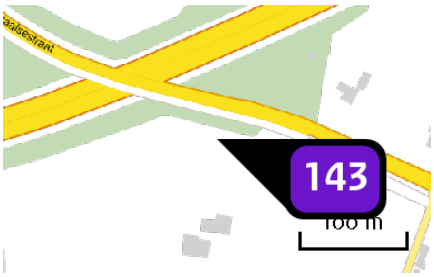

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1185) |
| Locatie (X,Y) | 259443, 477999 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,07 kg/j |



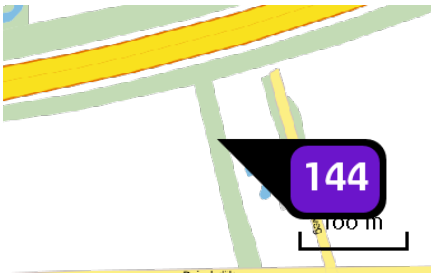

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1186) |
| Locatie (X,Y) | 259152, 478068 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



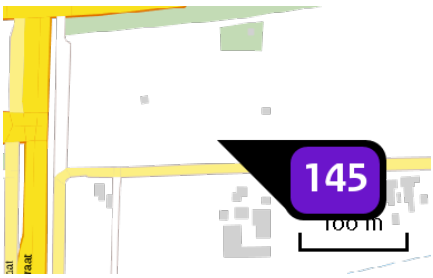

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1187) |
| Locatie (X,Y) | 258854, 478086 |
| Uitstoothoogte | 313,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



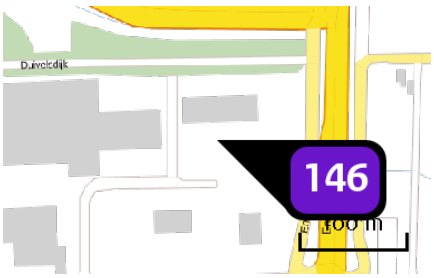

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1188) |
| Locatie (X,Y) | 260981, 478976 |
| Uitstoothoogte | 639,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



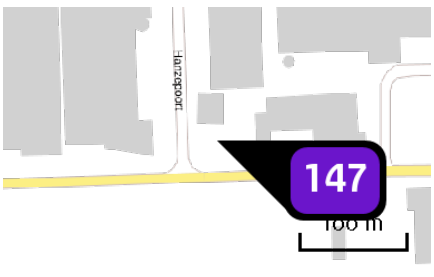

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1189) |
| Locatie (X,Y) | 260700, 478869 |
| Uitstoothoogte | 605,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



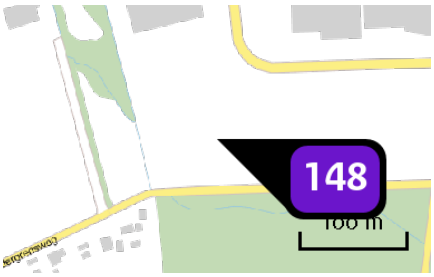

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1190) |
| Locatie (X,Y) | 260420, 478763 |
| Uitstoothoogte | 554,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,85 kg/j |



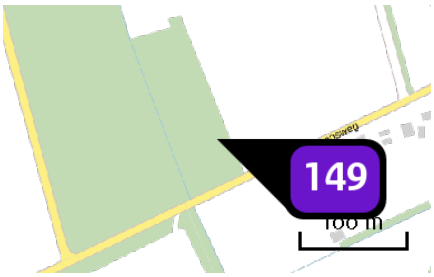

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1191) |
| Locatie (X,Y) | 260139, 478657 |
| Uitstoothoogte | 521,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



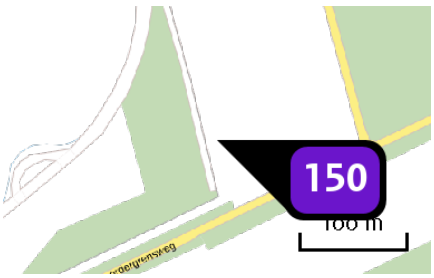

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1192) |
| Locatie (X,Y) | 259858, 478551 |
| Uitstoothoogte | 482,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



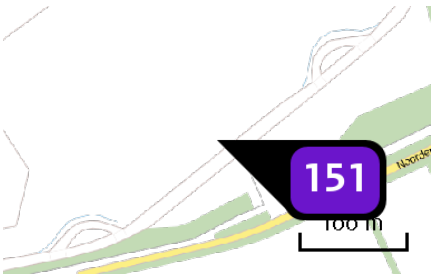

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1193) |
| Locatie (X,Y) | 259578, 478444 |
| Uitstoothoogte | 439,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



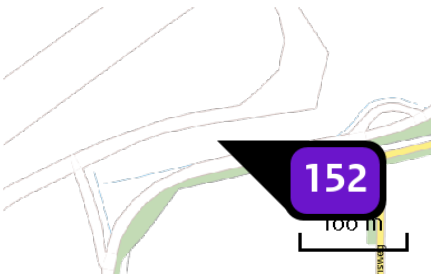

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1194) |
| Locatie (X,Y) | 259297, 478338 |
| Uitstoothoogte | 394,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



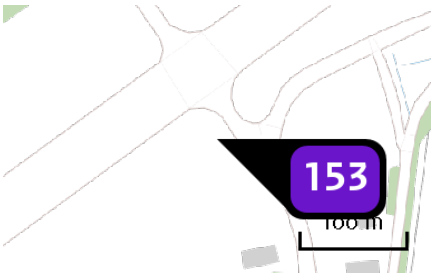

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1195) |
| Locatie (X,Y) | 259017, 478232 |
| Uitstoothoogte | 345,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



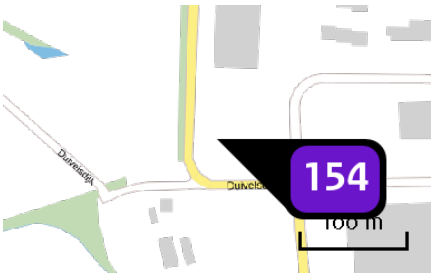

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1196) |
| Locatie (X,Y) | 258737, 478125 |
| Uitstoothoogte | 282,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



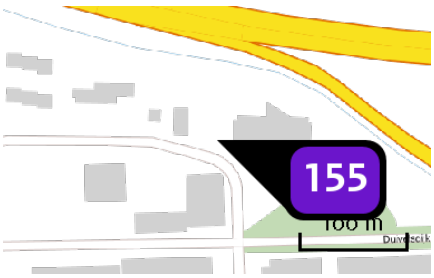

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1197) |
| Locatie (X,Y) | 258457, 478015 |
| Uitstoothoogte | 236,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,05 kg/j |



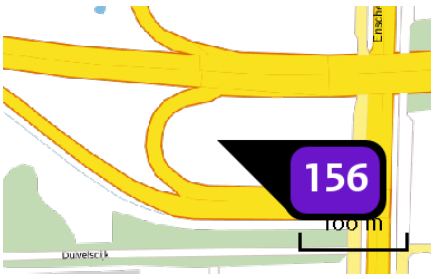

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1198) |
| Locatie (X,Y) | 258178, 477906 |
| Uitstoothoogte | 192,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



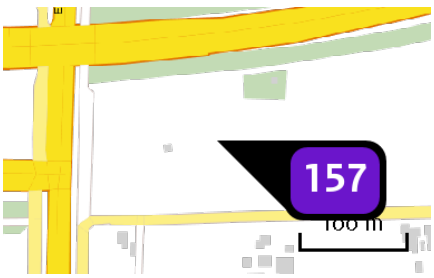

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1199) |
| Locatie (X,Y) | 259506, 478762 |
| Uitstoothoogte | 344,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



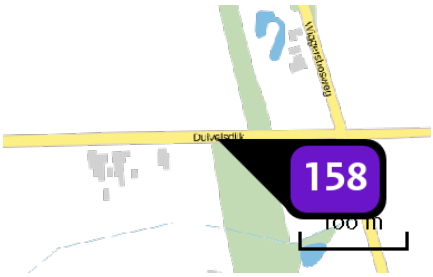

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1200) |
| Locatie (X,Y) | 259800, 478819 |
| Uitstoothoogte | 404,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



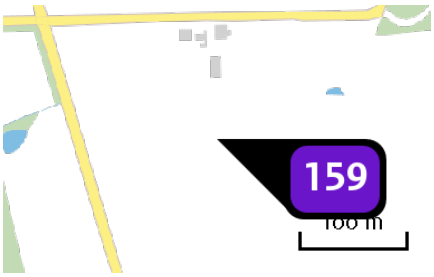

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1201) |
| Locatie (X,Y) | 260100, 478834 |
| Uitstoothoogte | 458,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,46 kg/j |



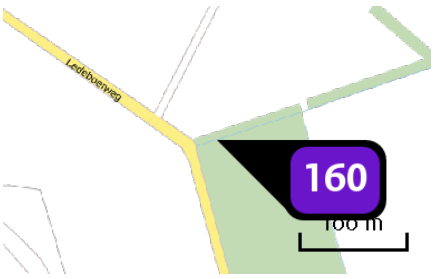

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1202) |
| Locatie (X,Y) | 260398, 478807 |
| Uitstoothoogte | 488,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



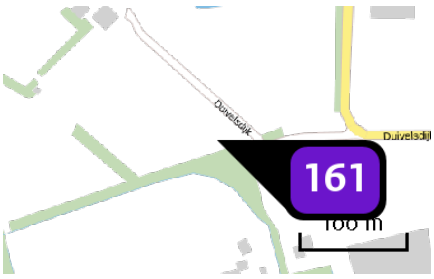

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1203) |
| Locatie (X,Y) | 260690, 478740 |
| Uitstoothoogte | 535,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



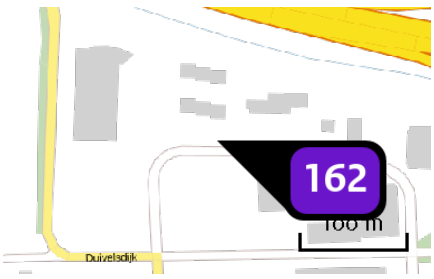

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1204) |
| Locatie (X,Y) | 260970, 478634 |
| Uitstoothoogte | 563,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



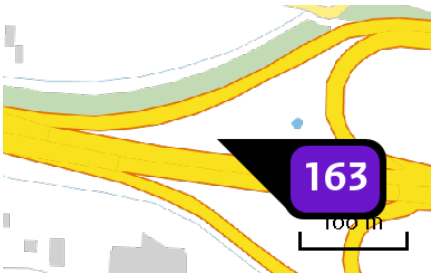

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1205) |
| Locatie (X,Y) | 259082, 478601 |
| Uitstoothoogte | 287,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,83 kg/j |



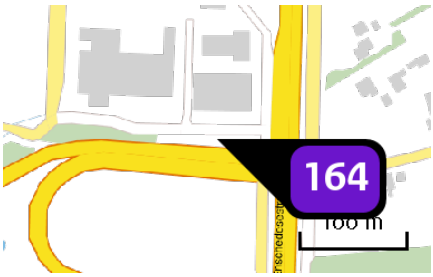

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1206) |
| Locatie (X,Y) | 259360, 478715 |
| Uitstoothoogte | 298,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,56 kg/j |



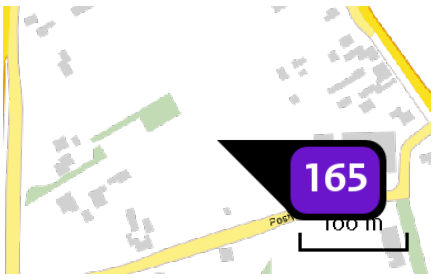

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1207) |
| Locatie (X,Y) | 259638, 478828 |
| Uitstoothoogte | 373,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



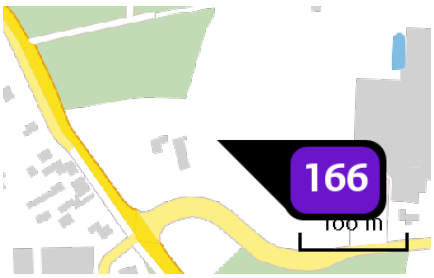

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1208) |
| Locatie (X,Y) | 259916, 478942 |
| Uitstoothoogte | 432,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,06 kg/j |



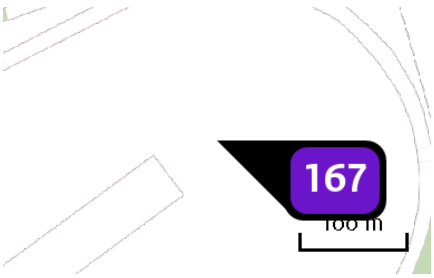

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1209) |
| Locatie (X,Y) | 260193, 479055 |
| Uitstoothoogte | 475,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



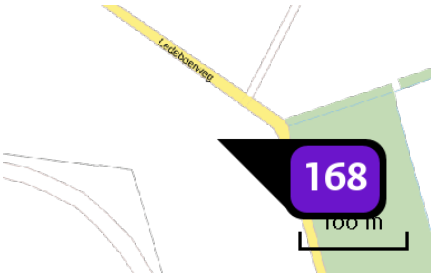

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1210) |
| Locatie (X,Y) | 260473, 479162 |
| Uitstoothoogte | 513,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



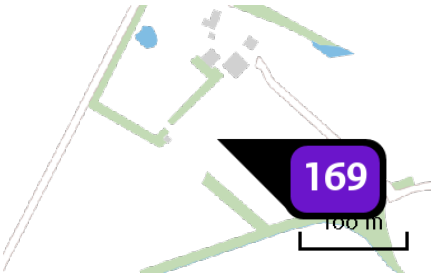

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1211) |
| Locatie (X,Y) | 260754, 479269 |
| Uitstoothoogte | 560,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



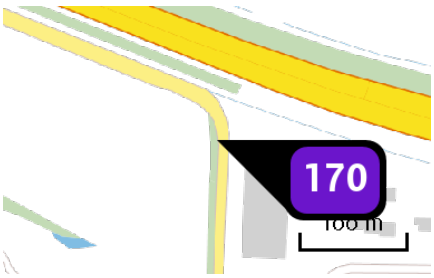

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1212) |
| Locatie (X,Y) | 258754, 478406 |
| Uitstoothoogte | 214,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,41 kg/j |



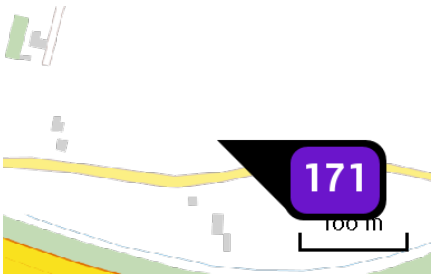

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1213) |
| Locatie (X,Y) | 258996, 478583 |
| Uitstoothoogte | 256,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,23 kg/j |



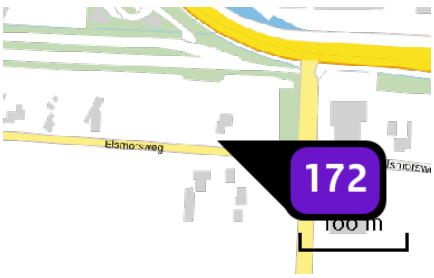

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1214) |
| Locatie (X,Y) | 259238, 478761 |
| Uitstoothoogte | 288,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 9,71 kg/j |



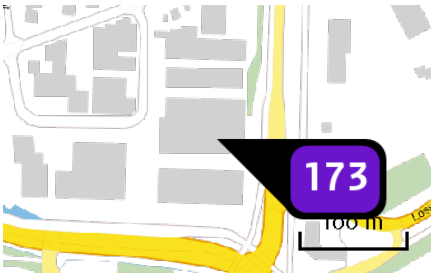

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1215) |
| Locatie (X,Y) | 259480, 478938 |
| Uitstoothoogte | 301,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,74 kg/j |



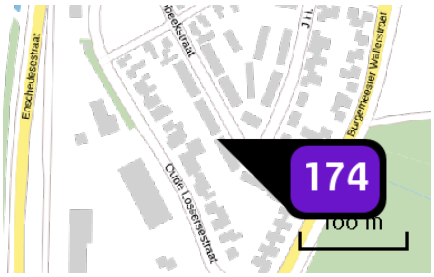

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1216) |
| Locatie (X,Y) | 259722, 479116 |
| Uitstoothoogte | 306,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,71 kg/j |



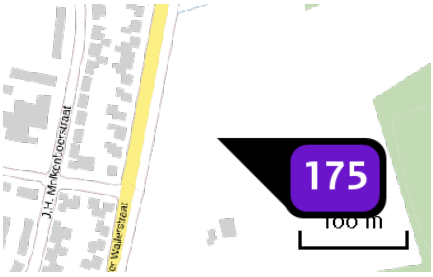

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1217) |
| Locatie (X,Y) | 259963, 479293 |
| Uitstoothoogte | 310,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,68 kg/j |



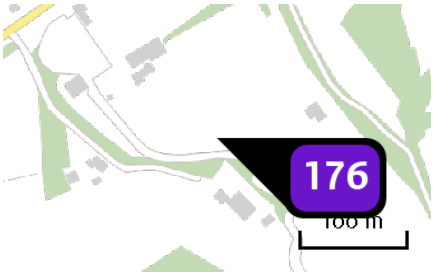

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1218) |
| Locatie (X,Y) | 260205, 479471 |
| Uitstoothoogte | 314,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,64 kg/j |



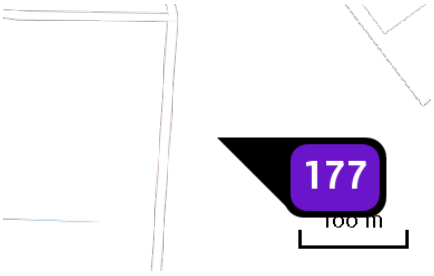

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1219) |
| Locatie (X,Y) | 260447, 479648 |
| Uitstoothoogte | 294,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



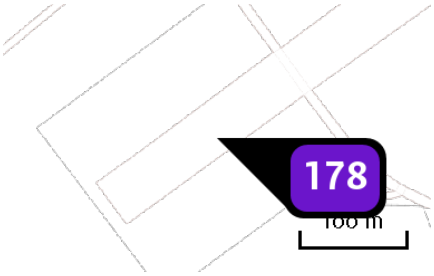

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1220) |
| Locatie (X,Y) | 260689, 479826 |
| Uitstoothoogte | 286,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



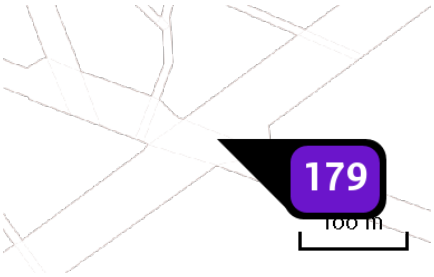

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1221) |
| Locatie (X,Y) | 260931, 480003 |
| Uitstoothoogte | 284,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,75 kg/j |



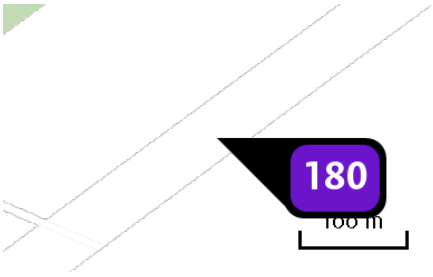

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1222) |
| Locatie (X,Y) | 256154, 476494 |
| Uitstoothoogte | 223,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,68 kg/j |



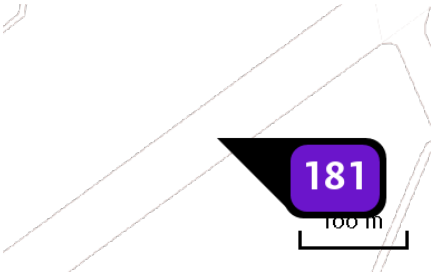

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1223) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 476672 |
| Uitstoothoogte | 205,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



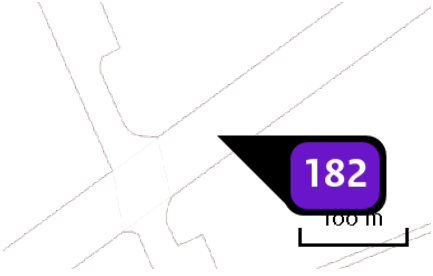

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1224) |
| Locatie (X,Y) | 256637, 476850 |
| Uitstoothoogte | 124,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 102,49 kg/j |



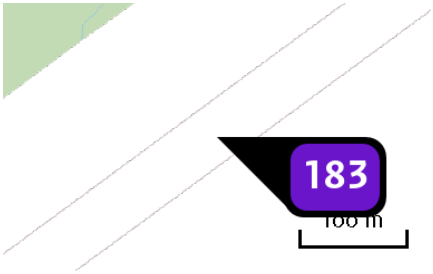

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1225) |
| Locatie (X,Y) | 256879, 477028 |
| Uitstoothoogte | 93,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,97 kg/j |



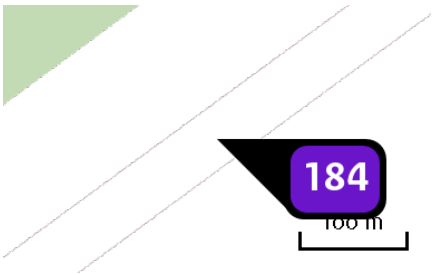

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1226) |
| Locatie (X,Y) | 257120, 477205 |
| Uitstoothoogte | 78,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,34 kg/j |



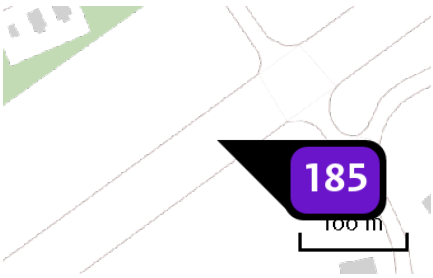

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1227) |
| Locatie (X,Y) | 257362, 477383 |
| Uitstoothoogte | 78,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 79,79 kg/j |



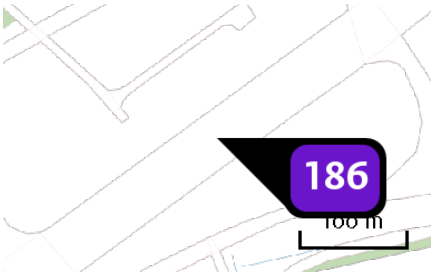

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1228) |
| Locatie (X,Y) | 257604, 477561 |
| Uitstoothoogte | 79,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 119,52 kg/j |



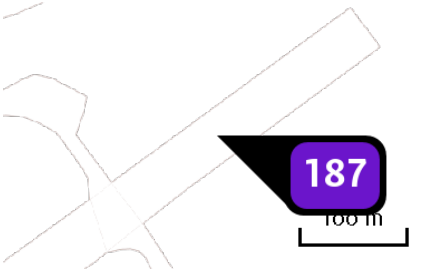

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1229) |
| Locatie (X,Y) | 257845, 477739 |
| Uitstoothoogte | 89,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 120,15 kg/j |



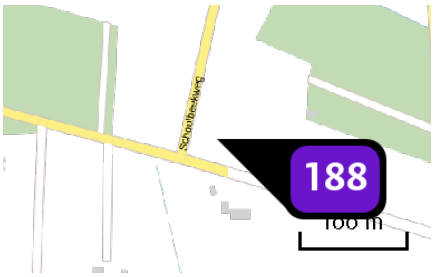

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1230) |
| Locatie (X,Y) | 258087, 477917 |
| Uitstoothoogte | 101,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 75,06 kg/j |



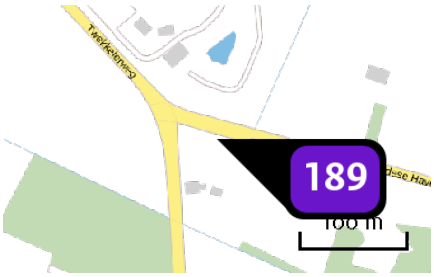

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1231) |
| Locatie (X,Y) | 258329, 478094 |
| Uitstoothoogte | 104,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 84,20 kg/j |



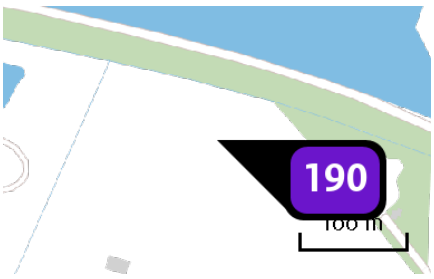

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1232) |
| Locatie (X,Y) | 258570, 478272 |
| Uitstoothoogte | 171,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



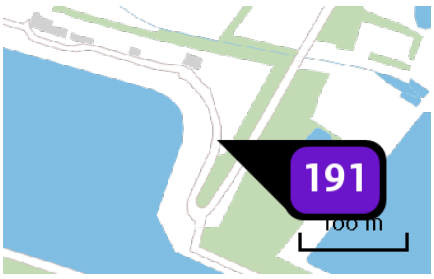

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1233) |
| Locatie (X,Y) | 251982, 473472 |
| Uitstoothoogte | 401,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,59 kg/j |



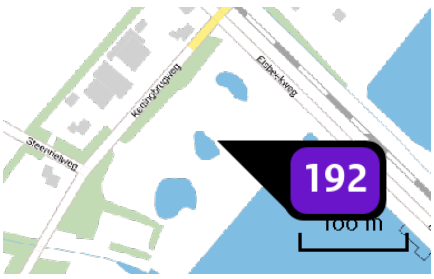

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1234) |
| Locatie (X,Y) | 252225, 473648 |
| Uitstoothoogte | 454,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 14,95 kg/j |



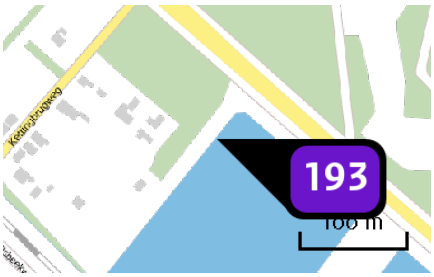

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1235) |
| Locatie (X,Y) | 252468, 473824 |
| Uitstoothoogte | 488,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,31 kg/j |



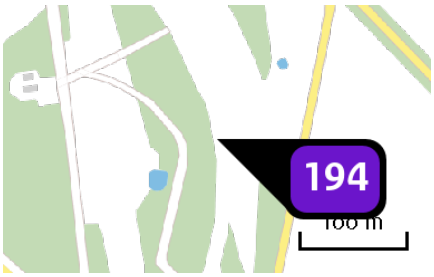

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1236) |
| Locatie (X,Y) | 252710, 474000 |
| Uitstoothoogte | 486,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,53 kg/j |



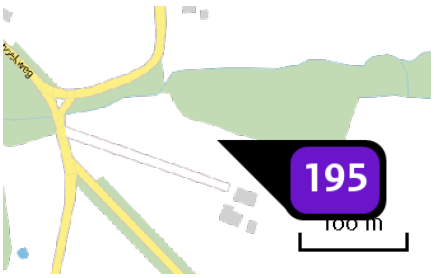

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1237) |
| Locatie (X,Y) | 252953, 474176 |
| Uitstoothoogte | 468,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



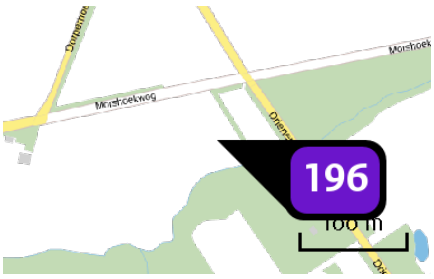

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1238) |
| Locatie (X,Y) | 253196, 474353 |
| Uitstoothoogte | 451,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



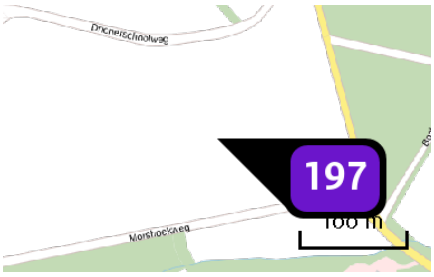

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1239) |
| Locatie (X,Y) | 253439, 474529 |
| Uitstoothoogte | 454,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 18,04 kg/j |



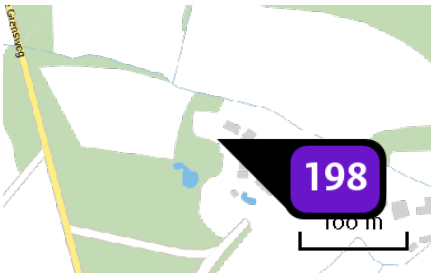

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1240) |
| Locatie (X,Y) | 253682, 474705 |
| Uitstoothoogte | 464,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



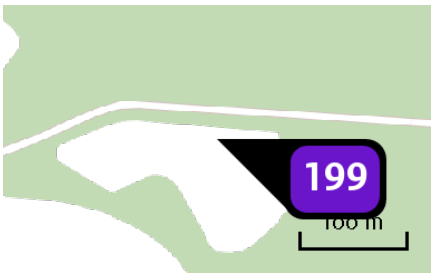

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1241) |
| Locatie (X,Y) | 253924, 474881 |
| Uitstoothoogte | 441,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



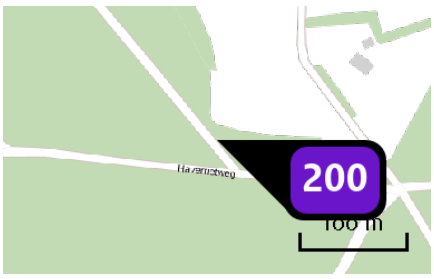

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1242) |
| Locatie (X,Y) | 254167, 475057 |
| Uitstoothoogte | 424,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



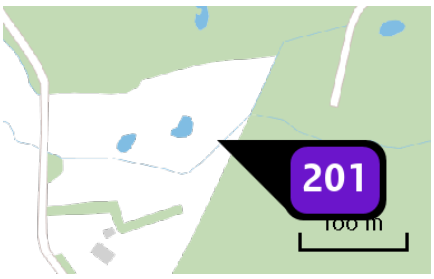

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1243) |
| Locatie (X,Y) | 254410, 475234 |
| Uitstoothoogte | 429,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,96 kg/j |



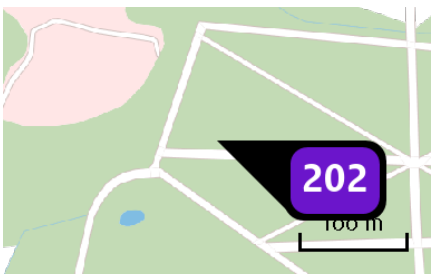

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1244) |
| Locatie (X,Y) | 254653, 475410 |
| Uitstoothoogte | 429,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,75 kg/j |



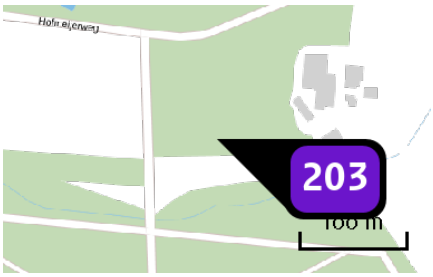

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1245) |
| Locatie (X,Y) | 254896, 475586 |
| Uitstoothoogte | 404,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,81 kg/j |



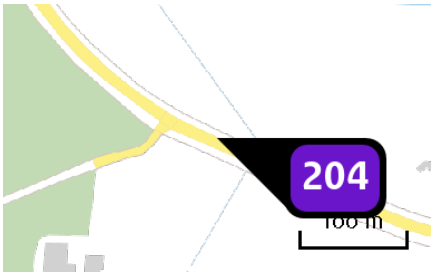

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1246) |
| Locatie (X,Y) | 255138, 475762 |
| Uitstoothoogte | 383,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 22,74 kg/j |



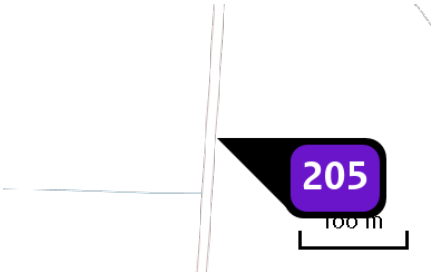

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1247) |
| Locatie (X,Y) | 255381, 475938 |
| Uitstoothoogte | 354,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 23,97 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1248) |
| Locatie (X,Y) | 255624, 476114 |
| Uitstoothoogte | 335,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 25,45 kg/j |

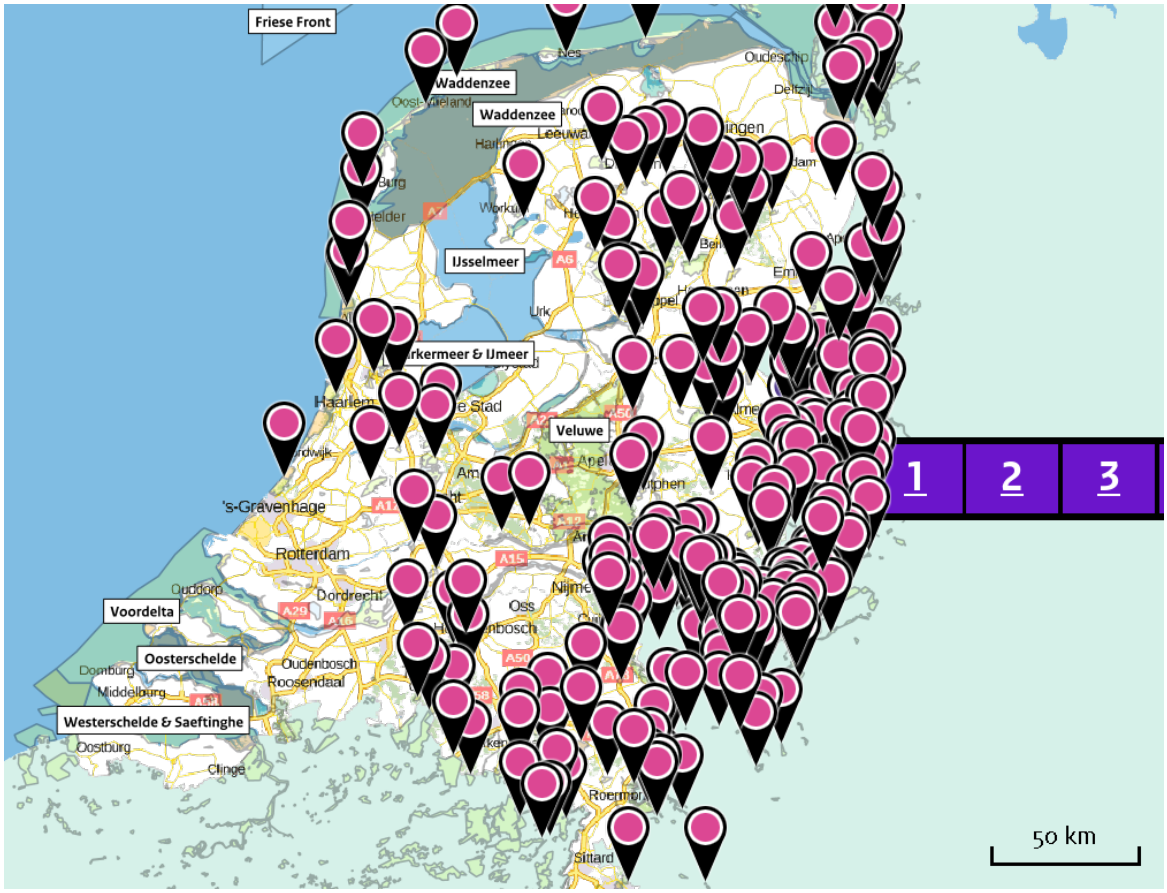



| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1249) |
| Locatie (X,Y) | 255867, 476291 |
| Uitstoothoogte | 309,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 27,06 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1250) |
| Locatie (X,Y) | 256110, 476467 |
| Uitstoothoogte | 260,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,30 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 91,98 | 146,82 | + 54,84 | 146,82 | ● | ✗ |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,22 | 10,57 | + 9,35 | 10,58 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 3,92 | + 3,84 | 3,92 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 3,07 | + 3,00 | 3,07 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 2,88 | + 2,81 | 2,88 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 2,21 | + 2,16 | 2,21 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 1,58 | + 1,54 | 1,58 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 1,51 | + 1,48 | 1,51 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 1,12 | + 1,10 | 1,12 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 1,09 | + 1,07 | 1,09 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,89 | + 0,87 | 0,89 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | 0,72 | ● | ✓ |
| Sallandse Heuvelrug | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | 0,72 | ● | ✓ |
| Wierdense Veld | 0,01 | 0,61 | + 0,60 | 0,61 | ● | ✓ |
| Vecht- en Beneden-Reggegebied | 0,01 | 0,57 | + 0,56 | 0,57 | ● | ✓ |
| Bargerveen | 0,01 | 0,50 | + 0,49 | 0,50 | ● | ✓ |
| Stelkampsveld | 0,01 | 0,50 | + 0,48 | 0,50 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Boetelerveld | 0,01 | 0,47 | + 0,46 | 0,47 | ● | ✓ |
| Bekendelle | 0,01 | 0,40 | + 0,39 | 0,40 | ● | ✓ |
| Korenburgerveen | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | 0,37 | ● | ✓ |
| Willinks Weust | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | 0,36 | ● | ✓ |
| Landgoederen Brummen | 0,01 | 0,32 | + 0,32 | 0,32 | ● | ✓ |
| Veluwe | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | 0,30 | ● | ✗ |
| Rijntakken | 0,01 | 0,27 | + 0,27 | 0,27 | ● | ✓ |
| Mantingerbos | 0,01 | 0,26 | + 0,26 | 0,26 | ● | ✓ |
| Wooldse Veen | 0,01 | 0,25 | + 0,25 | 0,25 | ● | ✓ |
| Mantingerzand | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | 0,25 | ● | ✓ |
| Dwingelderveld | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | 0,23 | ● | ✓ |
| Drouwenerzand | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | 0,22 | ● | ✓ |
| Elperstroomgebied | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | 0,22 | ● | ✓ |
| Holtingerveld | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ● | ✓ |
| Lieftinghsbroek | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ● | ✓ |
| Drents-Friese Wold & Leggelderveld | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ● | ✓ |
| De Wieden | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | 0,19 | ● | ✓ |
| Drentsche Aa-gebied | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | 0,18 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Fochteloërveen | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ● | ✓ |
| Witterveld | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | 0,15 | ● | ✓ |
| Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | 0,14 | ● | ✓ |
| Weerribben | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ● | ✓ |
| Norgerholt | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ● | ✓ |
| Maasduinen | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ● | ✓ |
| Sint Jansberg | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ● | ✓ |
| Olde Maten & Veerslootslanden | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ● | ✓ |
| Zeldersche Driessen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ● | ✓ |
| Boschhuizerbergen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| De Bruuk | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ● | ✓ |
| Rottige Meenthe & Brandemeer | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ● | ✓ |
| Bakkeveense Duinen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Kolland & Overlangbroek | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Binnenveld | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ● | ✓ |
| Wijnjeterper Schar | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Waddenzee | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | - |
| Naardermeer | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Deurnsche Peel & Mariapeel | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Oostelijke Vechtplassen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Duinen Schiermonnikoog | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Van Oordt's Mersken | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Alde Feanen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Oeffelter Meent | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Meinweg | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Noordhollands Duinreservaat | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Schoorlse Duinen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Kampina & Oisterwijkse Vennen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ● | ✓ |
| Lingegebied & Diefdijk-Zuid | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ● | ✓ |
| Strabrechtse Heide & Beuven | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ● | ✓ |
| Weerter- en Budelerbergen & Ringselven | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Kennemerland-Zuid | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Leudal | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Swalmdal | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Zouweboezem | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Duinen Den Helder-Callantsoog | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Duinen Ameland | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Duinen Terschelling | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Groote Peel | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Duinen en Lage Land Texel | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Duinen Vlieland | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Zwanenwater & Pettemerduinen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Kempenland-West | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Meijendel & Berkheide | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Langstraat | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Nieuwkoopse Plassen & De Haeck | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Botshol | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Regte Heide & Riels Laag | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Polder Westzaan | 0,00 | 0,05 | + 0,05 | 0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 91,98 | 146,82 | + 54,84 | ● | ✗ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 33,26 | 70,18 | + 36,92 | ● | ✗ |
| H6410 Blauwgraslanden | 33,26 | 70,18 | + 36,92 | ● | ✗ |
| H4030 Droge heiden | 68,77 | 102,17 | + 33,40 | ● | ✗ |
| H3160 Zure vennen | 43,10 | 73,23 | + 30,14 | ● | ✗ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 17,75 | 38,10 | + 20,35 | ● | ✗ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 14,87 | 32,93 | + 18,06 | ● | ✗ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,22 | 10,57 | + 9,35 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 10,12 | + 9,13 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 9,63 | + 8,63 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 9,33 | + 8,21 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 5,25 | + 5,12 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 5,02 | + 4,90 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 3,58 | + 3,50 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 3,44 | + 3,37 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 3,20 | + 3,13 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 3,18 | + 3,11 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 3,18 | + 3,11 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 3,18 | + 3,11 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 2,41 | + 2,36 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 2,41 | + 2,36 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 2,23 | + 2,18 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 2,02 | + 1,97 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 2,01 | + 1,96 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 1,82 | + 1,78 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 3,07 | + 3,00 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 2,92 | + 2,85 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 2,81 | + 2,75 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 2,78 | + 2,72 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 2,78 | + 2,72 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 2,77 | + 2,71 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 2,41 | + 2,35 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 2,88 | + 2,81 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 2,88 | + 2,81 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 2,58 | + 2,52 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 2,31 | + 2,26 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 2,21 | + 2,16 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 2,08 | + 2,03 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 1,99 | + 1,94 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 1,99 | + 1,94 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 1,91 | + 1,86 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 1,86 | + 1,81 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 1,79 | + 1,75 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 1,55 | + 1,51 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 1,48 | + 1,44 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 1,29 | + 1,26 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 1,09 | + 1,06 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 1,58 | + 1,54 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 1,44 | + 1,41 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 1,37 | + 1,34 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 1,36 | + 1,33 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 1,29 | + 1,26 | ● | ✓ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 1,28 | + 1,25 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 1,26 | + 1,23 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 1,17 | + 1,14 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 1,10 | + 1,07 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 1,08 | + 1,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 1,02 | + 1,00 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,93 | + 0,91 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,93 | + 0,91 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,92 | + 0,90 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,83 | + 0,81 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,82 | + 0,80 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,82 | + 0,80 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 1,51 | + 1,48 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 1,51 | + 1,48 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 1,51 | + 1,48 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 1,41 | + 1,39 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 1,36 | + 1,33 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 1,26 | + 1,23 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 1,21 | + 1,19 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 1,21 | + 1,19 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 1,19 | + 1,17 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 1,18 | + 1,16 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 1,13 | + 1,11 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,91 | + 0,89 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 1,08 | + 1,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,99 | + 0,97 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,02 | 0,73 | + 0,71 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,71 | + 0,70 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,71 | + 0,69 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,68 | + 0,67 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,65 | + 0,64 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 1,09 | + 1,07 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 1,05 | + 1,03 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 1,04 | + 1,02 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,97 | + 0,95 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,89 | + 0,87 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,89 | + 0,87 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,74 | + 0,72 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,69 | + 0,67 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,53 | + 0,52 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,49 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,46 | + 0,45 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,89 | + 0,87 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,87 | + 0,85 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,74 | + 0,72 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,59 | + 0,58 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,43 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,41 | + 0,40 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,38 | + 0,37 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,44 | + 0,43 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,33 | + 0,33 | ● | ✓ |

## Sallandse Heuvelrug

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,61 | + 0,59 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,57 | + 0,55 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,52 | + 0,50 | ● | ✓ |
| H9999:42 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3160, H6230) | 0,01 | 0,49 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,42 | + 0,41 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,41 | + 0,40 | ● | ✓ |

## Wierdense Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,61 | + 0,60 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,35 | + 0,34 | ● | ✓ |

## Vecht- en Beneden-Reggegebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,57 | + 0,56 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,52 | + 0,51 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,51 | + 0,50 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,51 | + 0,49 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,51 | + 0,49 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,49 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,49 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,48 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,48 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,47 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,01 | 0,43 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,43 | + 0,42 | ● | ✓ |
| ZGH7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,42 | + 0,41 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,35 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,35 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |

## Bargerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,50 | + 0,49 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,50 | + 0,48 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,34 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ● | ✓ |

## Stelkampsveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,50 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,47 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,43 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,43 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,35 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,33 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,32 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,31 | + 0,31 | ● | ✓ |

## Boetelerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,47 | + 0,46 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,44 | + 0,43 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,44 | + 0,43 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,40 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |

## Bekendelle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,40 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |

## Korenburgerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,01 | 0,35 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,34 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ○ | - |

## Willinks Weust

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,35 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ● | ✓ |

## Landgoederen Brummen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,32 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,28 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Veluwe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,28 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,27 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✗ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,23 | + 0,23 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| ZGH9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |

## Rijntakken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,01 | 0,27 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ○ | - |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ○ | ✓ |
| ZGH91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ○ | ✓ |

## Mantingerbos

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,26 | + 0,26 | ● | ✓ |

## Wooldse Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,25 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |

## Mantingerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,24 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Dwingelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H9999:30 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7120) | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| ZGH6230dka Heischrale graslanden, droog kalkarm | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| ZGH7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ○ | - |
| ZGH3160 Zure vennen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Drouwenerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |

## Elperstroomgebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |

## Holtingerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,16 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |

## Lieftinghsbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |

## Drents-Friese Wold & Leggelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |

## De Wieden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ○ | ✓ |
| H9999:35 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,18 | + 0,17 | ○ | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,16 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ○ | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ○ | ✓ |

## Drentsche Aa-gebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,16 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH3160 Zure vennen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Fochteloërveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H9999:23 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7110A, H7120) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Witterveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ○ | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ○ | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ○ | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Weerribben

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ○ | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ○ | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H9999:34 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ○ | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ○ | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Norgerholt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |

## Maasduinen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6230dka Heischrale graslanden, droog kalkarm | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Sint Jansberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Olde Maten & Veerslootslanden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Zeldersche Driessen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ○ | ✓ |
| H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Boschhuizerbergen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |

## De Bruuk

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Rottige Meenthe & Brandemeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ○ | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Bakkeveense Duinen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Kolland & Overlangbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Binnenveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Wijnjeterper Schar

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Waddenzee

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H1330A Schorren en zilte graslanden (buitendijks) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | - |
| H1310A Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | - |
| H1320 Slijkgrasvelden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | - |
| H1330B Schorren en zilte graslanden (binnendijks) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | - |
| H2110 Embryonale duinen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ○ | - |

## Naardermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| Lg05 Grote-zeggenmoeras | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H9999:94 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Deurnsche Peel & Mariapeel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Oostelijke Vechtplassen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| Lg05 Grote-zeggenmoeras | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9999:95 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Duinen Schiermonnikoog

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| ZGH2160 Duindoornstruwelen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H9999:6 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H2130B, H2130C) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| ZGH2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH2120 Witte duinen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2130C Grijze duinen (heischraal) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Van Oordt's Mersken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Alde Feanen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Oeffelter Meent

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Meinweg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | - |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | - |

## Noordhollands Duinreservaat

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2160 Duindoornstruwelen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2150 Duinheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2120 Witte duinen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130C Grijze duinen (heischraal) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H9999:87 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H2130B, H2130C) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Schoorlse Duinen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2150 Duinheiden met struikhei | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2120 Witte duinen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Kampina & Oisterwijkse Vennen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Lingegebied & Diefdijk-Zuid

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:70 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7230) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Strabrechtse Heide & Beuven

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Weerter- en Budelerbergen & Ringselven

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91Do Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91Do Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| Lg13 Bos van arme zandgronden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| Lg09 Droog struisgrasland | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9999:136 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Kennemerland-Zuid

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2160 Duindoornstruwelen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2190B Vochtige duinvalleien (kalkrijk) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | - |
| ZGH2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2190Aom Vochtige duinvalleien (open water), oligo- tot mesotrofe vormen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H9999:88 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H2130B, H2130C) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2120 Witte duinen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2160 Duindoornstruwelen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Leudal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Swalmdal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | - |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Zouweboezem

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| Lg03 Zwakgebufferde sloot | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| Lg02 Geïsoleerde meander en petgat | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Duinen Den Helder-Callantsoog

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Duinen Ameland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| ZGH2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | 0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Duinen Terschelling

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2150 Duinheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Groote Peel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Duinen en Lage Land Texel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2150 Duinheiden met struikhei | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Duinen Vlieland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2120 Witte duinen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2140A Duinheiden met kraaihei (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2190C Vochtige duinvalleien (ontkalkt) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |

## Zwanenwater & Pettemerduinen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2130B Grijze duinen (kalkarm) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2180Abe Duinbossen (droog), berken-eikenbos | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2180B Duinbossen (vochtig) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2150 Duinheiden met struikhei | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2170 Kruipwilgstruwelen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H2140B Duinheiden met kraaihei (droog) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H2120 Witte duinen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |

## Kempenland-West

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | - |

## Meijendel & Berkheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| Lg12 Zoom, mantel en droog struweel van de duinen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |
| H2130A Grijze duinen (kalkrijk) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |
| H2180C Duinbossen (binnenduinrand) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |

## Langstraat

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |
| H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✔ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✔ |

## Nieuwkoopse Plassen & De Haeck

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| Lg02 Geïsoleerde meander en petgat | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Botshol

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |

## Regte Heide & Riels Laag

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Polder Westzaan

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

- Geen overschrijding
- Wel overschrijding*
- Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
- Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Gildehauser Venn | 0,06 | 2,69 | + 2,63 | 2,69 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 2,41 | + 2,36 | 2,41 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 2,38 | + 2,33 | 2,38 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 2,28 | + 2,23 | 2,28 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 2,17 | + 2,13 | 2,17 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 1,78 | + 1,74 | 1,78 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 1,68 | + 1,64 | 1,68 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 1,56 | + 1,52 | 1,56 | ● | ✓ |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 1,53 | + 1,49 | 1,53 | ○ | - |
| Syen-Venn | 0,03 | 1,47 | + 1,43 | 1,47 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 1,41 | + 1,38 | 1,41 | ● | ✓ |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 1,41 | + 1,38 | 1,41 | ○ | - |
| Samerrott | 0,03 | 1,37 | + 1,34 | 1,37 | ○ | - |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 1,36 | + 1,34 | 1,36 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 1,37 | + 1,33 | 1,37 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,03 | 1,21 | + 1,18 | 1,21 | ● | ✓ |
| Ems | 0,03 | 1,18 | + 1,15 | 1,18 | ○ | - |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 1,12 | + 1,10 | 1,12 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,03 | 1,11 | + 1,09 | 1,11 | ○ | - |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,99 | + 0,97 | 0,99 | ● | ✓ |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,97 | + 0,95 | 0,97 | ○ | - |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,94 | + 0,92 | 0,94 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,92 | + 0,90 | 0,92 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,87 | + 0,85 | 0,87 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,86 | + 0,84 | 0,86 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,85 | + 0,83 | 0,85 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | 0,81 | + 0,79 | 0,81 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | 0,76 | + 0,74 | 0,76 | ○ | - |
| Alter Bierkeller bei Ochtrup | 0,02 | 0,72 | + 0,71 | 0,72 | ○ | - |
| Schnippenpohl | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | 0,72 | ○ | - |
| Herrenholz und Schöppinger Berg | 0,02 | 0,71 | + 0,69 | 0,71 | ○ | - |
| Untere Haseniederung | 0,01 | 0,65 | + 0,63 | 0,65 | ○ | - |
| Esterfelder Moor bei Meppen | 0,01 | 0,65 | + 0,63 | 0,65 | ○ | - |
| VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland | 0,01 | 0,64 | + 0,63 | 0,64 | ○ | - |
| Wacholderheide Hörsteloe | 0,01 | 0,64 | + 0,62 | 0,64 | ○ | - |
| Salzbrunnen am Rothenberg | 0,01 | 0,61 | + 0,60 | 0,61 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Liesner Wald | 0,01 | 0,60 | + 0,59 | 0,60 | ○ | - |
| Wald bei Haus Burlo | 0,01 | 0,59 | + 0,57 | 0,59 | ○ | - |
| Berkel | 0,01 | 0,55 | + 0,54 | 0,55 | ○ | - |
| Tinner Dose, Sprakeler Heide | 0,01 | 0,55 | + 0,54 | 0,55 | ○ | - |
| Vechte | 0,01 | 0,48 | + 0,47 | 0,48 | ○ | - |
| Felsbachaue | 0,01 | 0,47 | + 0,46 | 0,47 | ○ | - |
| Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld | 0,01 | 0,44 | + 0,43 | 0,44 | ○ | - |
| Sundern | 0,01 | 0,40 | + 0,39 | 0,40 | ○ | - |
| Stillgewässer bei Kluse | 0,01 | 0,39 | + 0,38 | 0,39 | ○ | - |
| Roruper Holz mit Kestenbusch | 0,01 | 0,38 | + 0,37 | 0,38 | ○ | - |
| Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | 0,36 | ● | ✓ |
| Emstal von Lathen bis Papenburg | 0,01 | 0,33 | + 0,33 | 0,33 | ○ | - |
| VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge' | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | 0,32 | ○ | - |
| Fürstenkuhle im Weissen Venn | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | 0,30 | ○ | - |
| Weißes Venn / Geisheide | 0,01 | 0,29 | + 0,29 | 0,29 | ○ | - |
| STEKKENKAMP | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | 0,29 | ● | ✓ |
| Kranenmeer | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | 0,27 | ○ | - |
| Bachsystem des Wienbaches | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | 0,27 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Üfter Mark | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | 0,26 | ○ | - |
| Wienbecker Mühle | 0,01 | 0,24 | + 0,24 | 0,24 | ○ | - |
| Dämmer Wald | 0,00 | 0,23 | + 0,22 | 0,23 | ○ | - |
| Lichtenhagen | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | 0,22 | ○ | - |
| Diersfordter Wald/ Schnepfenberg | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | 0,22 | ○ | - |
| Grosses Veen | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein' | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ○ | - |
| NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ○ | - |
| Dornicksche Ward | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ○ | - |
| Lippeaue | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ○ | - |
| NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ○ | - |
| Schwarzes Wasser | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | 0,21 | ○ | - |
| Steinbach | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | 0,21 | ○ | - |
| Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | 0,20 | ○ | - |
| NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | 0,20 | ○ | - |
| Gartroper Mühlenbach | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| NSG Emmericher Ward | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | 0,19 | ○ | - |
| Postwegmoore u. Rütterberg-Nord | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | 0,19 | ○ | - |
| Wisseler Dünen | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | 0,19 | ○ | - |
| Kaninchenberge | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | 0,19 | ○ | - |
| Stollbach | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | 0,19 | ○ | - |
| Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | 0,18 | ○ | - |
| Uedemer Hochwald | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | 0,18 | ○ | - |
| NSG Salmorth, nur Teilfläche | 0,00 | 0,18 | + 0,17 | 0,18 | ○ | - |
| Reichswald | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | 0,17 | ○ | - |
| Schwarzes Venn | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | 0,15 | ○ | - |
| Erlenwälder bei Gut Hovesaat | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | 0,15 | ○ | - |
| Köllnischer Wald | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | 0,15 | ○ | - |
| Heidesee in der Kirchheller Heide | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | 0,14 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Walsum | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Rheiderland | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Fleuthkuhlen | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| NSG Weseler Aue | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ○ | - |
| Unterems und Außenems | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ○ | - |
| NSG Kranenburger Bruch | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Emsmarsch von Leer bis Emden | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Niederkamp | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Ostfriesische Meere | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Krummhörn | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Staatsforst Rheurdt / Littard | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Großes Meer, Loppersumer Meer | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| 'Brutbaeume' des Heldbock (Grosser Eichenbock) in Emmerich | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| Kalflack | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Fehntjer Tief und Umgebung | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Ueberanger Mark | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Tote Rahm | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Krickenbecker Seen - Kl. De Witt-See | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Hangmoor Damerbruch | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Grietherorter Altrhein | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Kellener Altrhein, nur Teilfläche, mit Erweiterung | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Altrhein Reeser Eyland, mit Erweiterung | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Lohwardt/Reckerfeld, Hübsche Grändort, nur Teilfl., mit Erw. | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen, mit Erweiterung | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Gut Grindt u. NSG Rheinaue zw. Km 830,7 - 833,2 , nur Teilfl | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Die Spey | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Reeser Schanz | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Zwarte Meer | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Rheinvorland bei Perrich | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Ilvericher Altrheinschlinge | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Droste Woy und NSG Westerheide | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Rheinvorland nördl. der Ossenberger Schleuse, nur Teilfläche | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Nette bei Vinkrath | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Elmpter Schwalmbruch | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Egelsberg | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Lüsekamp und Boschbeek | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Meinweg mit Ritzroder Dünen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Schwalm, Knippertzbach, Raderveekes u. Lüttelforster Bruch | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Tantelbruch mit Elmpter Bachtal und Teilen der Schwalmaue | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Helpensteiner Bachtal-Rothenbach | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Schaagbachtal | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Westermarsch | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariaho | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Waterin | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Lindenberger Wald | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Abeek met aangrenzende moerasgebieden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Valleigebied van de Kleine Nete met brongebieden, moerassen en h | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Bocholt, Hechtel-Eksel, Meeuwen-Gruitrode, Neerpelt en Peer | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglab | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrod | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Teverener Heide | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Ronde Put | 0,00 | 0,05 | + 0,05 | 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 2,69 | + 2,63 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 2,41 | + 2,36 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 2,38 | + 2,33 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 2,28 | + 2,23 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 2,17 | + 2,13 | ○ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 1,78 | + 1,74 | ○ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 1,68 | + 1,64 | ○ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 1,56 | + 1,52 | ○ | ✓ |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,53 | + 1,49 | ○ | - |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,47 | + 1,43 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,41 | + 1,38 | ○ | ✓ |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,41 | + 1,38 | ○ | - |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,37 | + 1,34 | ○ | - |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,36 | + 1,34 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,37 | + 1,33 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,21 | + 1,18 | ○ | ✓ |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,18 | + 1,15 | ○ | - |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 1,12 | + 1,10 | ○ | - |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 1,11 | + 1,09 | ○ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,99 | + 0,97 | ○ | ✓ |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,97 | + 0,95 | ○ | - |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,94 | + 0,92 | ○ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,92 | + 0,90 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,87 | + 0,85 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,86 | + 0,84 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,85 | + 0,83 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,81 | + 0,79 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,76 | + 0,74 | ◯ | - |

## Alter Bierkeller bei Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1159c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,72 | + 0,71 | ◯ | - |

## Schnippenpohl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1148c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,72 | + 0,70 | ◯ | - |

## Herrenholz und Schöppinger Berg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1168c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,71 | + 0,69 | ◯ | - |

## Untere Haseniederung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1126c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,65 | + 0,63 | ◯ | - |

## Esterfelder Moor bei Meppen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1127c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,65 | + 0,63 | ◯ | - |

## VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1163c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,64 | + 0,63 | ◯ | - |

## Wacholderheide Hörsteloe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1166c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,64 | + 0,62 | ◯ | - |

## Salzbrunnen am Rothenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1147c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,61 | + 0,60 | ◯ | - |

## Liesner Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1167c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,60 | + 0,59 | ◯ | - |

## Wald bei Haus Burlo

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1169c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,59 | + 0,57 | ◯ | - |

## Berkel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1172c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,55 | + 0,54 | ◯ | - |

## Tinner Dose, Sprakeler Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1124c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,55 | + 0,54 | ◯ | - |

## Vechte

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1160c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,48 | + 0,47 | ◯ | - |

## Felsbachaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1174c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,47 | + 0,46 | ◯ | - |

## Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1164c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,44 | + 0,43 | ◯ | - |

## Sundern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1176c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,40 | + 0,39 | ◯ | - |

## Stillgewässer bei Kluse

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1122c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,39 | + 0,38 | ◯ | - |

## Roruper Holz mit Kestenbusch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1175c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,38 | + 0,37 | ○ | - |

## Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1171c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,36 | + 0,35 | ○ | ✓ |

## Emstal von Lathen bis Papenburg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1118c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,33 | + 0,33 | ○ | - |

## VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1191c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ○ | - |

## Fürstenkuhle im Weissen Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1173c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | ◯ | - |

## Weißes Venn / Geisheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1190c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,29 | + 0,29 | ◯ | - |

## STEKKENKAMP

## Kranenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1209c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ◯ | - |

## Bachsystem des Wienbaches

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1211c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ◯ | - |

## Üfter Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1208c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ◯ | - |

## Wienbecker Mühle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1210c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,24 | + 0,24 | ◯ | - |

## Dämmer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1206c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,23 | + 0,22 | ◯ | - |

## Lichtenhagen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1207c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ◯ | - |

## Diersfordter Wald/ Schnepfenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1205c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,22 | + 0,22 | ◯ | - |

## Grosses Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1204c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ◯ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1198c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ◯ | - |

## NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1187c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,22 | + 0,21 | ◯ | - |

## Dornicksche Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1182c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ◯ | - |

## Lippeaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1214c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ◯ | - |

## NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1225c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ◯ | - |

## Schwarzes Wasser

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1223c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,21 | + 0,21 | ◯ | - |

## Steinbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1231c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,21 | + 0,20 | ◯ | - |

## Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1235c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ◯ | - |

## NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1226c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,20 | + 0,20 | ◯ | - |

## Gartroper Mühlenbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1228c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,20 | + 0,19 | ◯ | - |

## NSG Emmericher Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1183c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | ◯ | - |

## Postwegmoore u. Rütterberg-Nord

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1230c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | ◯ | - |

## Wisseler Dünen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1195c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,19 | + 0,19 | ◯ | - |

## Kaninchenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1227c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ◯ | - |

## Stollbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1229c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,19 | + 0,18 | ◯ | - |

## Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1239c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ◯ | - |

## Uedemer Hochwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1218c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,18 | + 0,18 | ◯ | - |

## NSG Salmorth, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1181c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,18 | + 0,17 | ◯ | - |

## Reichswald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1194c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,17 | + 0,16 | ◯ | - |

## Schwarzes Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1189c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,16 | + 0,15 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1219c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ◯ | - |

## Erlenwälder bei Gut Hovesaat

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1217c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ◯ | - |

## Köllnischer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1240c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,15 | + 0,15 | ◯ | - |

## Heidesee in der Kirchheller Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1241c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,14 | + 0,14 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Walsum

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1238c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1202c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Rheiderland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1115c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Fleuthkuhlen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1233c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ◯ | - |

## NSG Weseler Aue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1221c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,13 | + 0,13 | ◯ | - |

## Unterems und Außenems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1107c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1188c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,13 | + 0,12 | ○ | - |

## NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1220c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,12 | + 0,12 | ○ | - |

## NSG Kranenburger Bruch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1193c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | ○ | - |

## Emsmarsch von Leer bis Emden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1113c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,12 | + 0,11 | ○ | - |

## Niederkamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1234c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ○ | - |

## Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel)

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1180c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Ostfriesische Meere

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1110c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Krummhörn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1108c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Staatsforst Rheurdt / Littard

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1243c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1102c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Großes Meer, Loppersumer Meer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1109c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1186c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## 'Brutbaeume' des Heldbock (Grosser Eichenbock) in Emmerich

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1185c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Kalflack

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1196c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Fehntjer Tief und Umgebung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1112c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1101c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1100c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Ueberanger Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1252c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Tote Rahm

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1244c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1247c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | ✓ |

## Krickenbecker Seen - Kl. De Witt-See

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1246c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | - |

## Hangmoor Damerbruch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1242c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | - |

## NSG Grietherorter Altrhein

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1197c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | - |

## NSG Kellener Altrhein, nur Teilfläche, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1184c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Latumer Bruch mit Buersbach, Stadtgräben und Wasserwerk

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1249c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## NSG Altrhein Reeser Eyland, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1201c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## NSG Lohwardt/Reckerfeld, Hübsche Grändort, nur Teilfl., mit Erw.

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1200c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Rheinvorland im Orsoyer Rheinbogen, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1237c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Gut Grindt u. NSG Rheinaue zw. Km 830,7 - 833,2 , nur Teilfl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1203c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Die Spey

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1251c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Reeser Schanz

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1199c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Zwarte Meer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Rheinvorland bei Perrich

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1222c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Ilvericher Altrheinschlinge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1257c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Droste Woy und NSG  Westerheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1224c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1255c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Rheinvorland nördl. der Ossenberger Schleuse, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1236c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | - |

## Nette bei Vinkrath

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1248c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Elmpter Schwalmbruch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1254c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Egelsberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1250c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Lüsekamp und Boschbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1258c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |

## Meinweg mit Ritzroder Dünen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1259c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |

## Schwalm, Knippertzbach, Raderveekes u. Lüttelforster Bruch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1260c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Tantelbruch mit Elmpter Bachtal und Teilen der Schwalmaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1256c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Helpensteiner Bachtal-Rothenbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1262c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |

## Schaagbachtal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1261c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## Westermarsch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1103c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariaho

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1040c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Waterin

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1022c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Lindenberger Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1266c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1024c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Abeek met aangrenzende moerasgebieden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1023c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Valleigebied van de Kleine Nete met brongebieden, moerassen en h

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1010c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1016c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Bocholt, Hechtel-Eksel, Meeuwen-Gruitrode, Neerpelt en Peer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1036c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglab

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1032c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrod

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1020c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Teverener Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1264c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## Ronde Put

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1017c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*

Berekening AO

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Luttenbergstraat 2, 8012 EE Zwolle |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | Rhuno8Dw4uhC |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 29 januari 2016, 11:17 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 125,42 ton/j | 216,33 ton/j | 90,91 ton/j |
| NH3 | 4.110,66 kg/j | 11.180,62 kg/j | 7.069,96 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

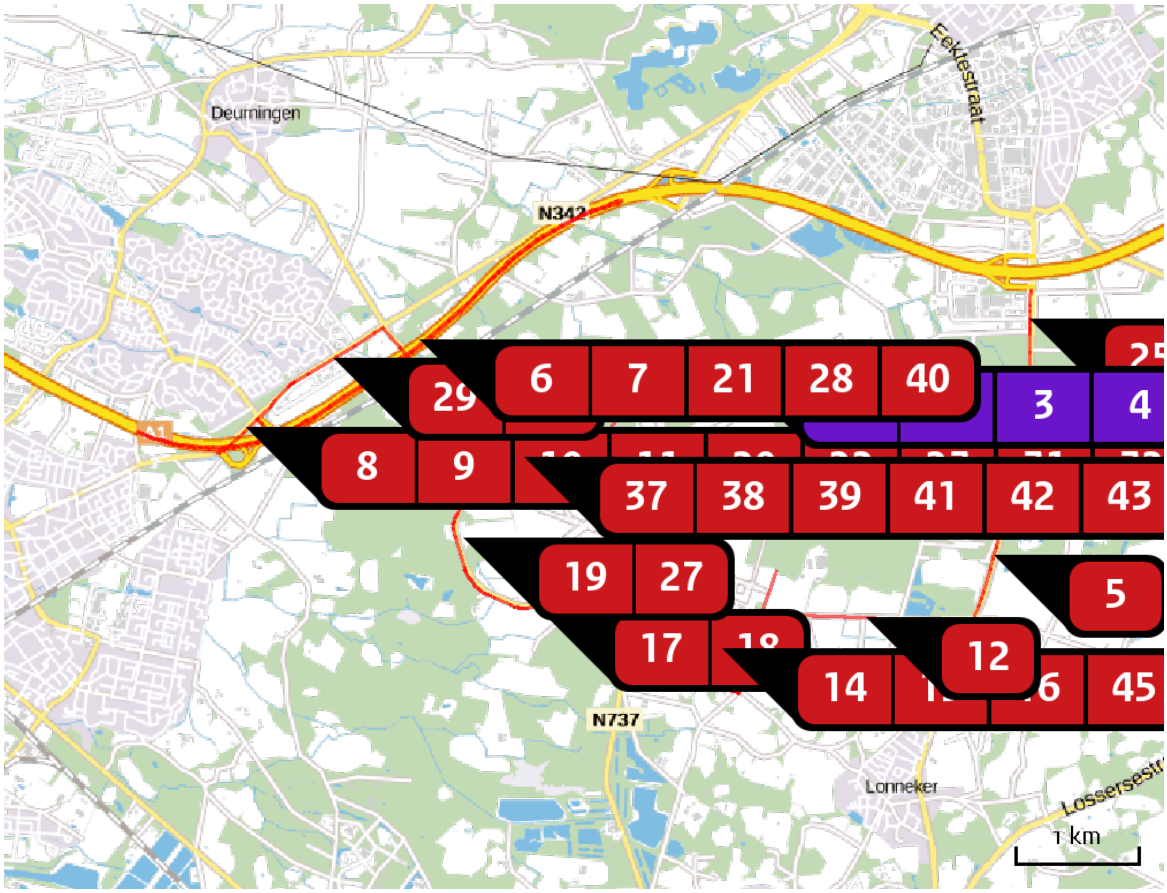
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 91,98 | 122,85 | + 30,87 |

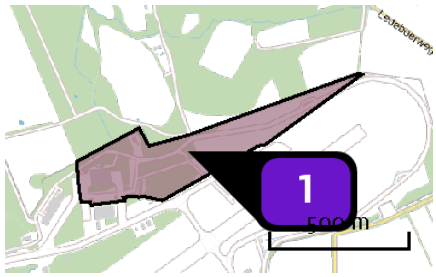
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v. gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en plan, Start-/Campus variant (bedrijvigheid, weg- en vliegverkeer).

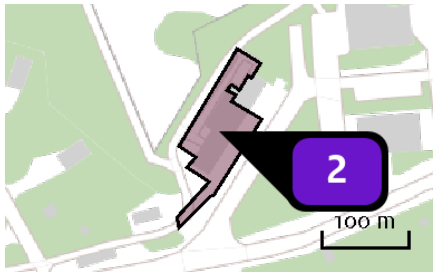
## Locatie
AO



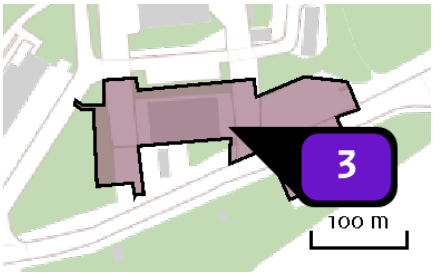

## Emissie (per bron)
AO



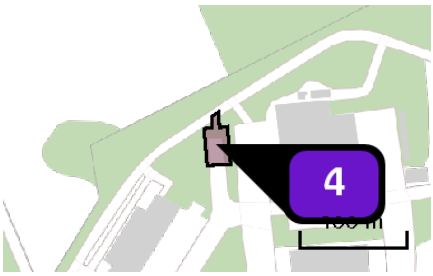

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |

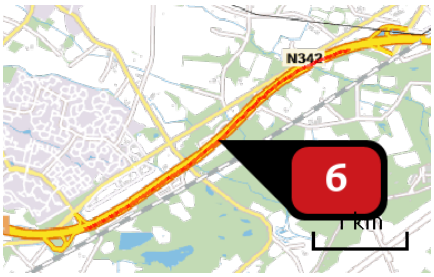



| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |



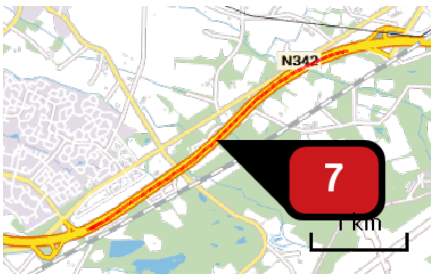

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



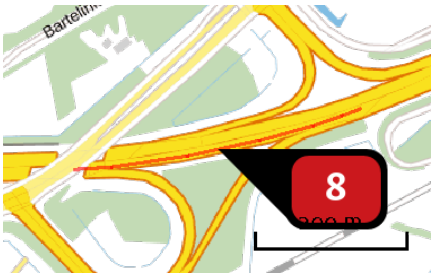

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 255524, 478512 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 33,74 ton/j |
| NH3 | 985,85 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.122,7 | NOx<br>NH3 | 10.070,42 kg/j<br>899,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.071,9 | NOx<br>NH3 | 17.196,72 kg/j<br>61,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.821,3 | NOx<br>NH3 | 6.469,83 kg/j<br>24,92 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 255575, 478577 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,53 ton/j |
| NH3 | 897,49 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.962,5 | NOx<br>NH3 | 9.090,93 kg/j<br>812,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.243,7 | NOx<br>NH3 | 17.031,89 kg/j<br>60,41 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.883,0 | NOx<br>NH3 | 6.407,77 kg/j<br>24,68 kg/j |



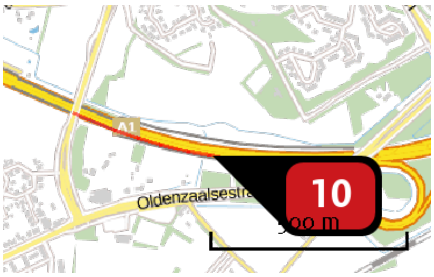

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253916, 477520 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.452,86 kg/j |
| NH3 | 94,09 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.011,0 | NOx | 951,31 kg/j |
| | | | NH3 | 85,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.797,6 | NOx | 1.817,73 kg/j |
| | | | NH3 | 6,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.722,7 | NOx | 683,82 kg/j |
| | | | NH3 | 2,63 kg/j |



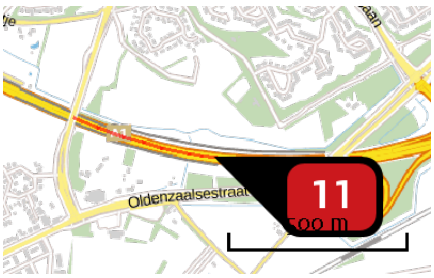

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 254023, 477562 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.087,21 kg/j |
| NH3 | 105,18 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.123,4 | NOx | 1.053,76 kg/j |
| | | | NH3 | 94,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.977,9 | NOx | 2.204,19 kg/j |
| | | | NH3 | 7,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.787,6 | NOx | 829,26 kg/j |
| | | | NH3 | 3,19 kg/j |



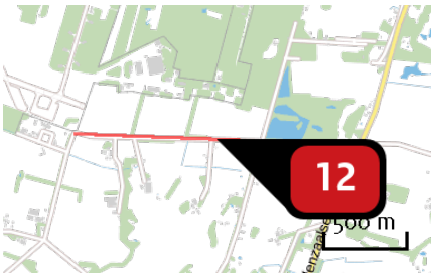

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253350, 477509 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.018,74 kg/j |
| NH3 | 267,51 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.759,4 | NOx<br>NH3 | 2.810,25 kg/j<br>249,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.949,8 | NOx<br>NH3 | 3.767,23 kg/j<br>12,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.777,4 | NOx<br>NH3 | 1.441,27 kg/j<br>5,26 kg/j |



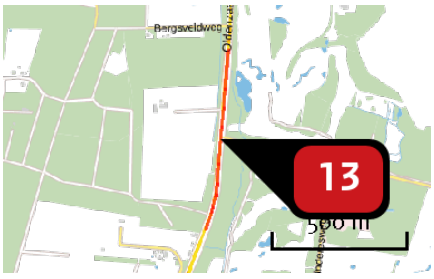

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richten westen |
| Locatie (X,Y) | 253392, 477515 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.712,92 kg/j |
| NH3 | 274,68 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 23.906,6 | NOx<br>NH3 | 2.850,66 kg/j<br>253,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.182,4 | NOx<br>NH3 | 4.249,61 kg/j<br>14,80 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.860,9 | NOx<br>NH3 | 1.612,66 kg/j<br>6,05 kg/j |



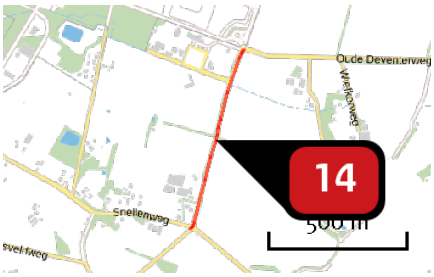

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



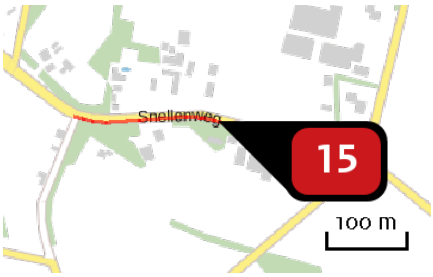

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



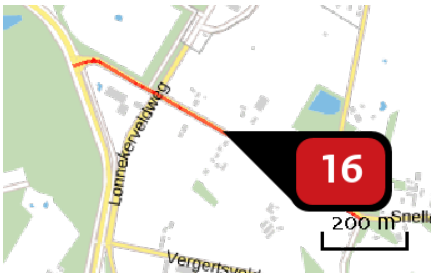

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



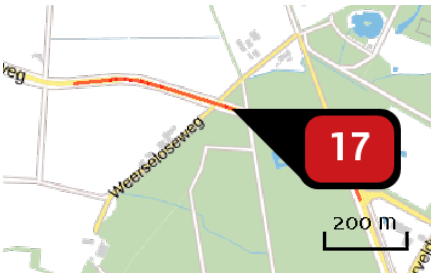

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



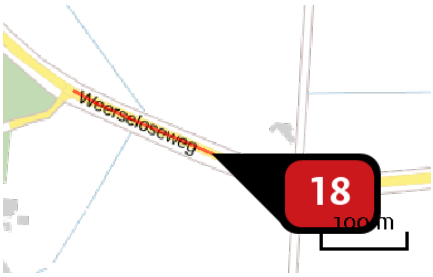

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



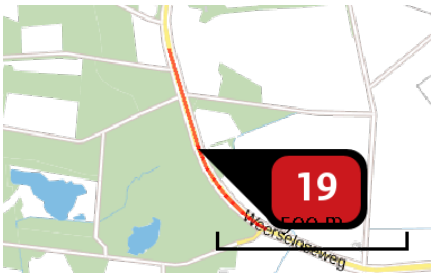

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



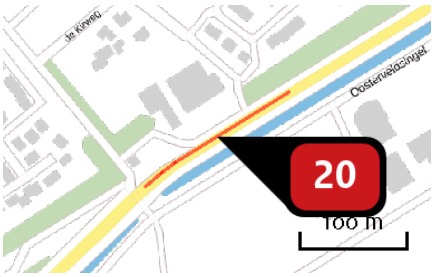

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



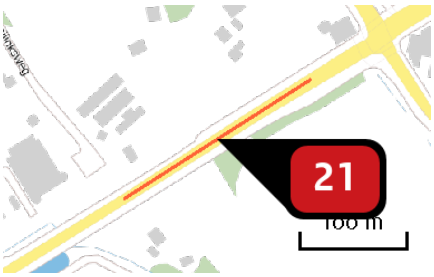

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



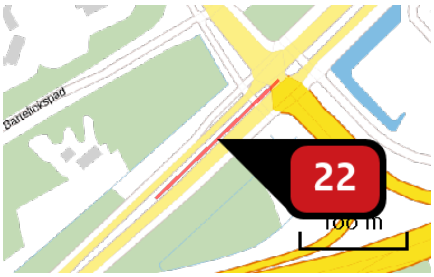

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 347,60 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 203,94 kg/j<br>15,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 59,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 84,32 kg/j<br>< 1 kg/j |



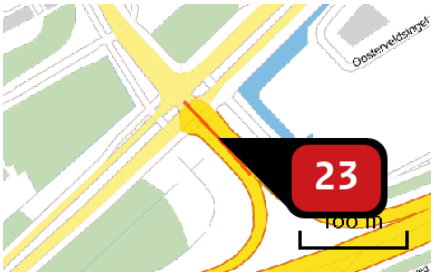

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 186,84 kg/j<br>20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 63,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 78,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 391,00 kg/j |
| NH3 | 17,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 241,56 kg/j<br>17,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 61,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 87,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



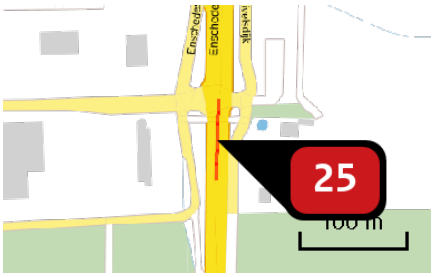

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 81,56 kg/j<br>8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 60,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 24,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



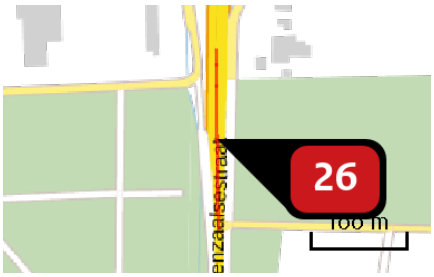

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 601,98 kg/j<br>65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 906,37 kg/j<br>2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.120,08 kg/j<br>2,78 kg/j |



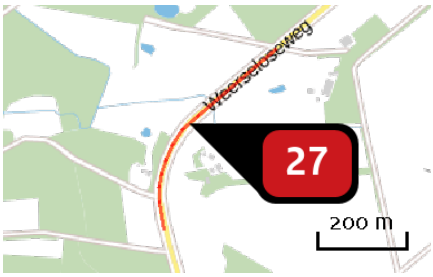

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 100,23 kg/j<br>10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 150,90 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 186,49 kg/j<br>< 1 kg/j |



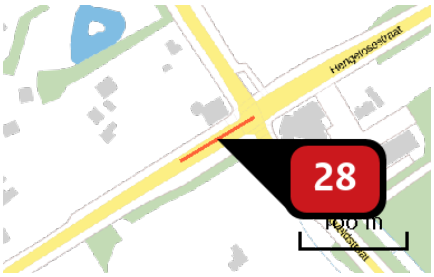

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



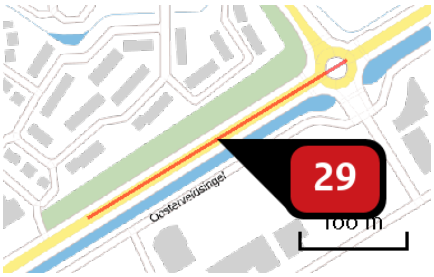

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



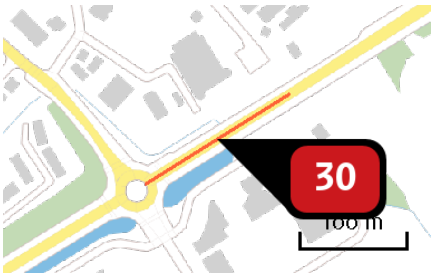

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 69,69 kg/j |
| | | | NH3 | 7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 23,83 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 29,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



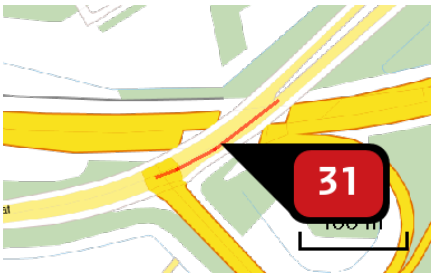

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 609,62 kg/j |
| NH3 | 27,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 357,67 kg/j |
| | | | NH3 | 26,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 104,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 147,88 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



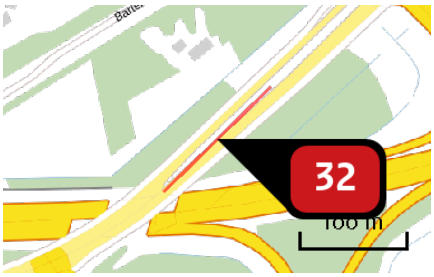

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 331,86 kg/j |
| NH3 | 15,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 205,20 kg/j |
| | | | NH3 | 15,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 52,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 74,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



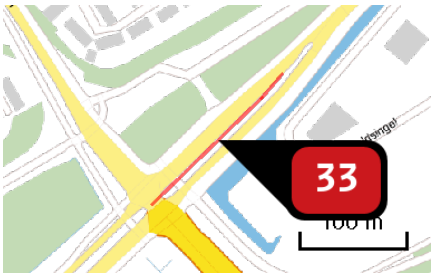

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 334,61 kg/j |
| NH3 | 15,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 206,72 kg/j |
| | | | NH3 | 14,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 52,84 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 75,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



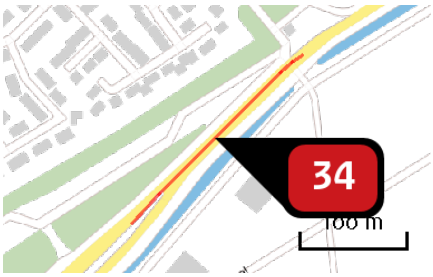

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 343,29 kg/j |
| NH3 | 15,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 212,08 kg/j |
| | | | NH3 | 15,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 54,21 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 76,99 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



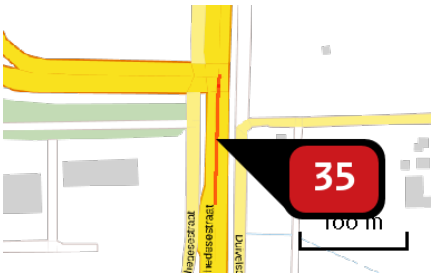

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 369,28 kg/j |
| NH3 | 16,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 216,66 kg/j |
| | | | NH3 | 16,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 63,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 89,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



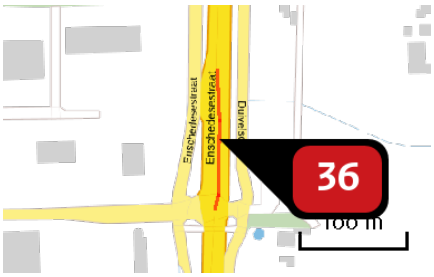

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 483,01 kg/j |
| NH3 | 21,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 283,39 kg/j<br>21,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 82,45 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 117,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



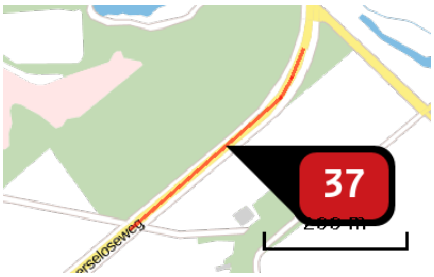

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 983,56 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,46 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 356,08 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 440,03 kg/j<br>1,09 kg/j |



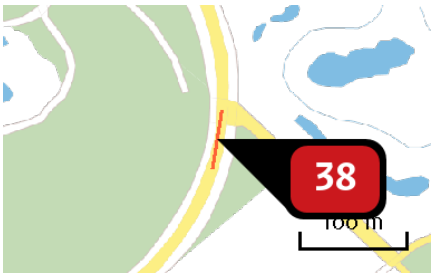

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.079,23 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,69 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,71 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,83 kg/j<br>1,20 kg/j |



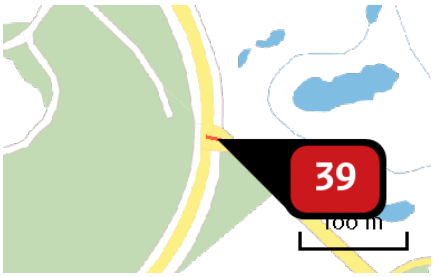

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 10,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 13,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



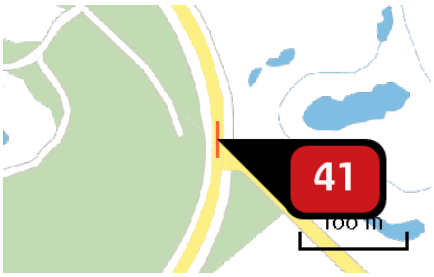

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



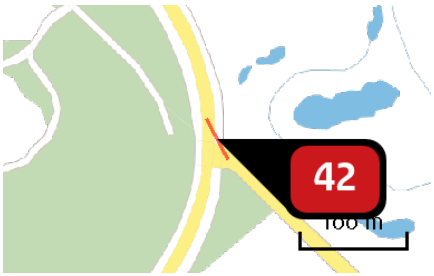

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



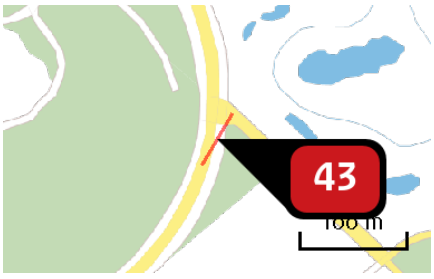

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



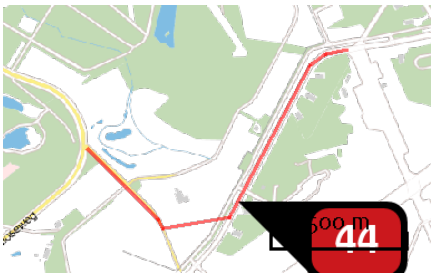

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



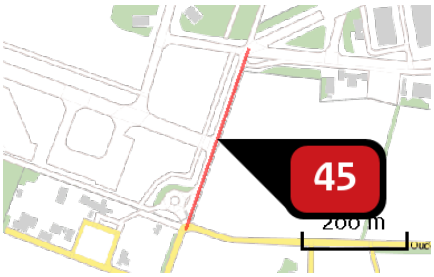

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

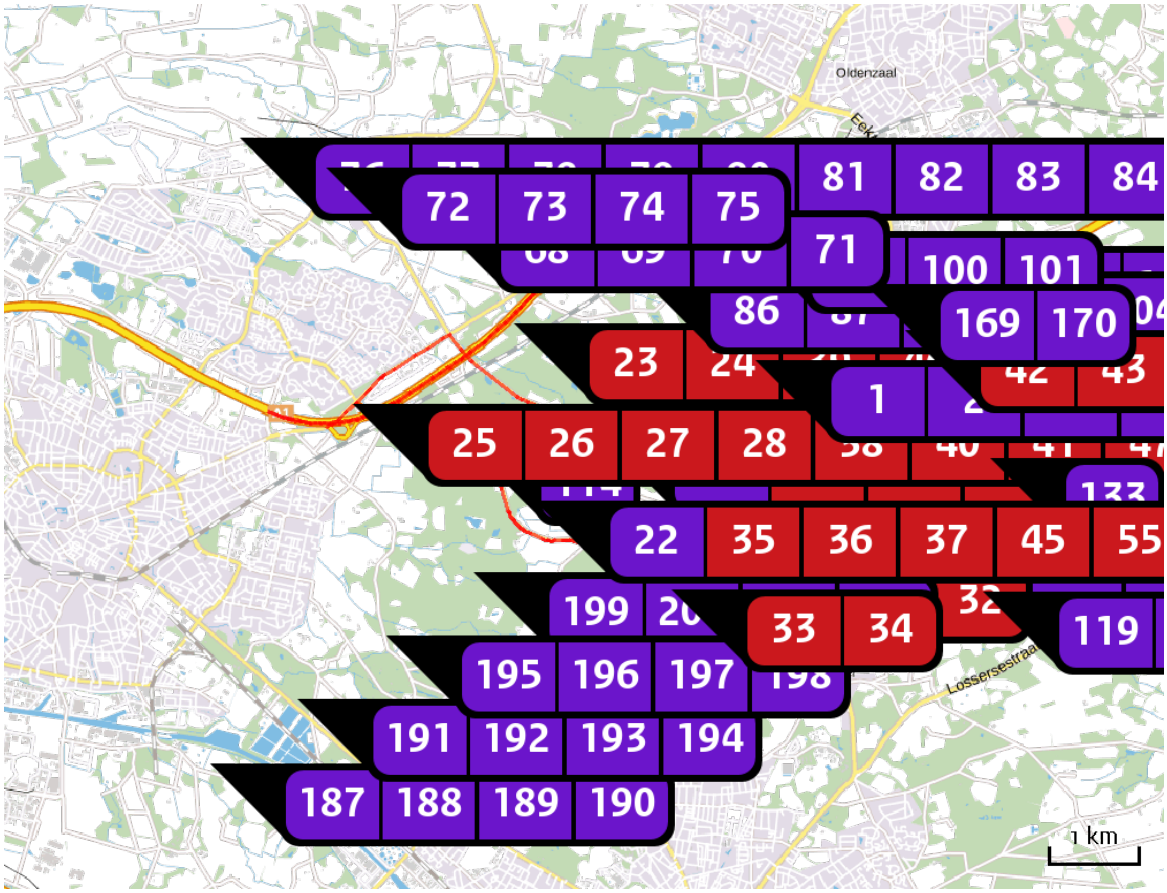
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 97,19 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 31,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 38,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



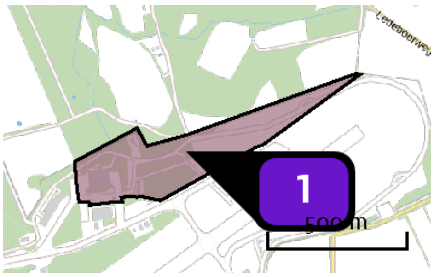

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 6,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | 1,62 kg/j<br>< 1 kg/j |

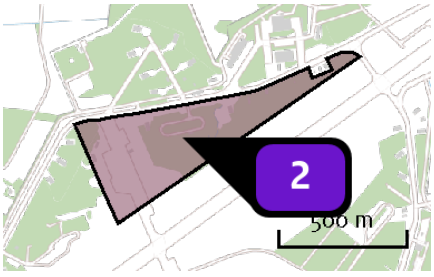
## Locatie
Start-/Campus variant



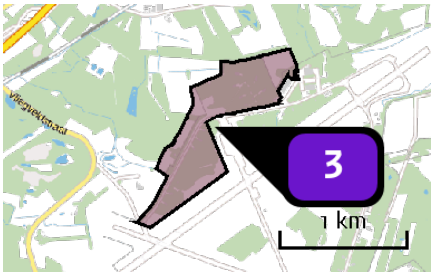

## Emissie (per bron)
Start-/Campus variant



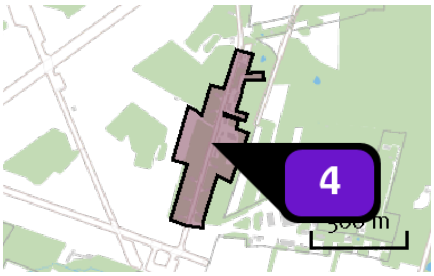

| | |
|---|---|
| Naam | TroNed training Cat. 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.166,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |



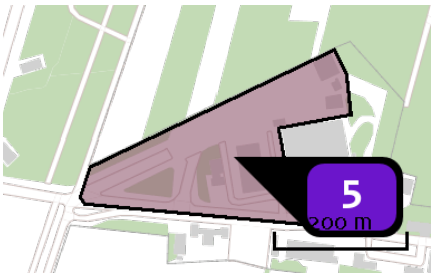

| | |
|---|---|
| Naam | Luchthavenvoorzieningen Cat. 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 257386, 477763 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 22,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 4.727,00 kg/j |
| NH3 | 203,00 kg/j |



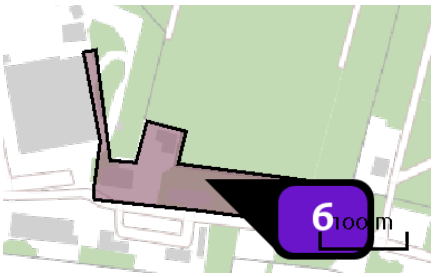

| | |
|---|---|
| Naam | AMM/HTSM max. cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257039, 477779 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 55,6 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 31,87 ton/j |
| NH3 | 3.051,00 kg/j |



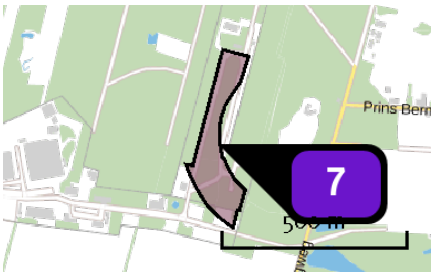

| | |
|---|---|
| Naam | Strip Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258144, 476933 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 19,2 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 18.070,00 kg/j |
| NH3 | 1.730,00 kg/j |



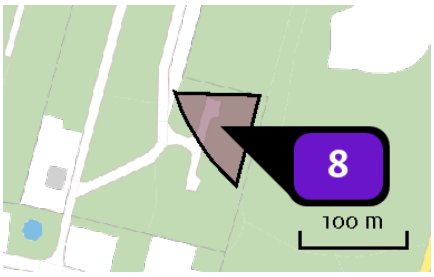

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258422, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,5 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 5.192,00 kg/j |
| NH3 | 497,00 kg/j |



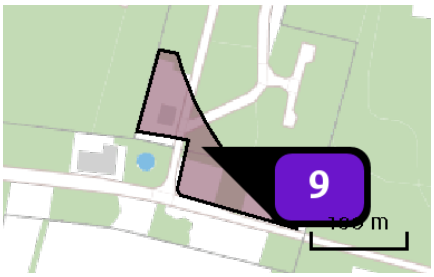

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258724, 476465 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.658,00 kg/j |
| NH3 | 159,00 kg/j |



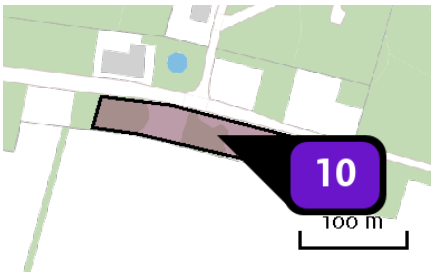

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 259022, 476595 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 3,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.156,00 kg/j |
| NH3 | 302,00 kg/j |



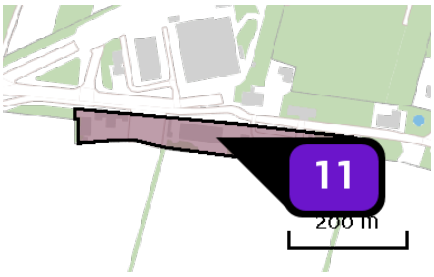

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259078, 476527 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 133,00 kg/j |
| NH3 | 5,70 kg/j |



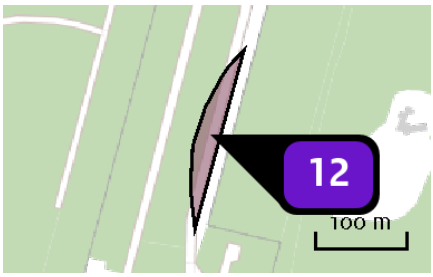

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258960, 476446 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 877,00 kg/j |
| NH3 | 84,00 kg/j |



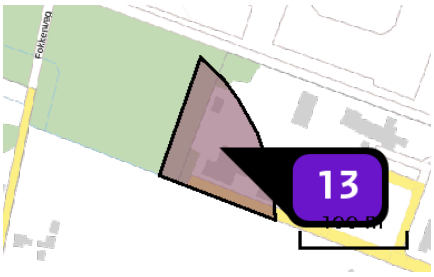

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258939, 476362 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,7 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 688,00 kg/j |
| NH3 | 66,00 kg/j |



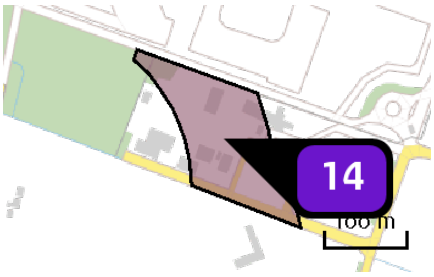

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258562, 476402 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.262,00 kg/j |
| NH3 | 217,00 kg/j |



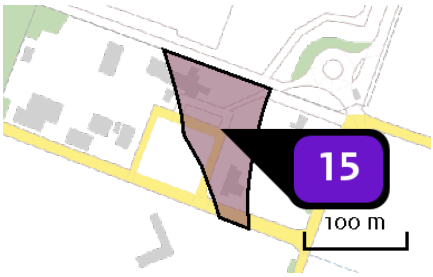

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259046, 476671 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 120,00 kg/j |
| NH3 | 5,10 kg/j |



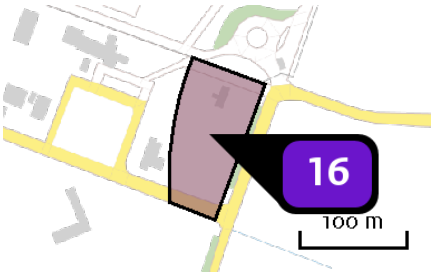

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 257749, 476176 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 309,00 kg/j |
| NH3 | 13,00 kg/j |



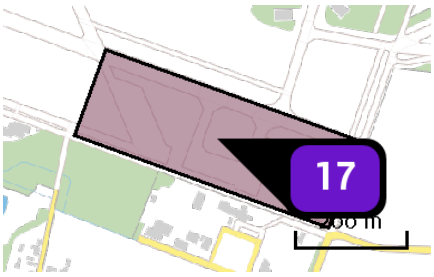

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 257841, 476165 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.690,00 kg/j |
| NH3 | 162,00 kg/j |



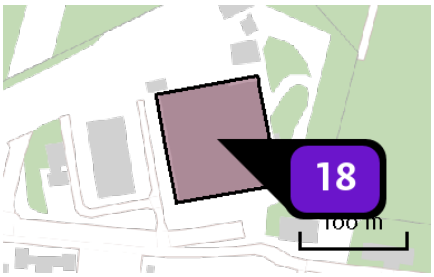

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257935, 476143 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 859,00 kg/j |
| $NH_3$ | 82,00 kg/j |



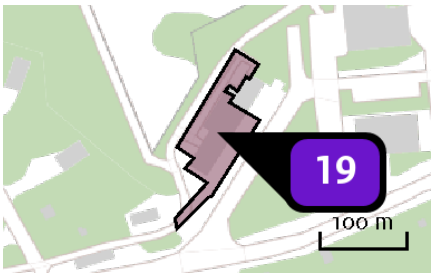

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258000, 476110 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| $NH_3$ | 78,00 kg/j |



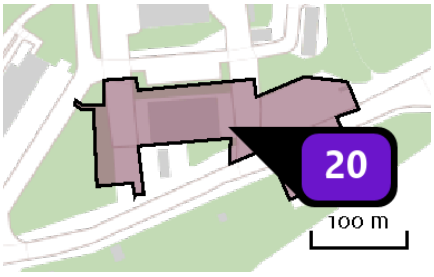

| | |
|---|---|
| Naam | parkeerterrein |
| Locatie (X,Y) | 257862, 476324 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 7,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.780,00 kg/j |
| $NH_3$ | 119,00 kg/j |



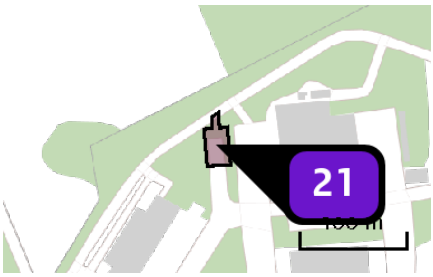

| | |
|---|---|
| Naam | Hangar cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258547, 476552 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 679,00 kg/j |
| NH3 | 65,00 kg/j |



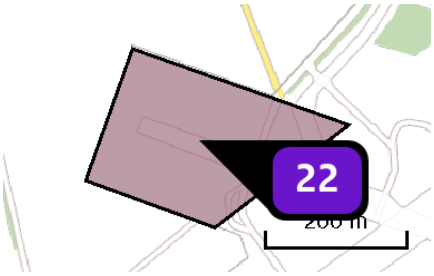

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |



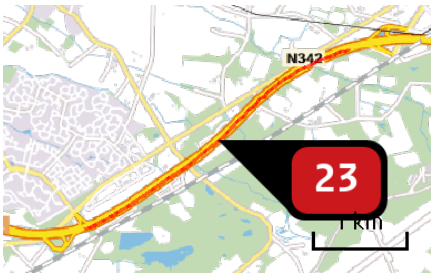

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 18,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

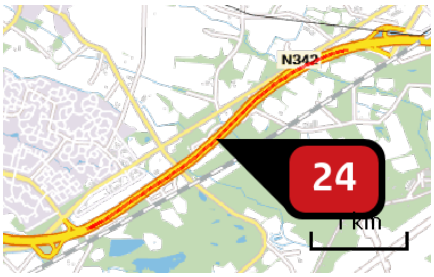



| | |
|---|---|
| Naam | Luchtvaartgebondenbedrijvigheid |
| Locatie (X,Y) | 256318, 476963 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.092,00 kg/j |
| NH3 | 47,00 kg/j |



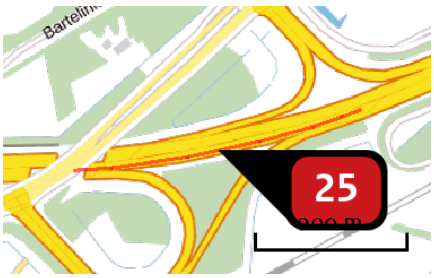

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 255524, 478512 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 33,84 ton/j |
| NH3 | 995,05 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.328,4 | NOx | 10.173,37 kg/j |
| | | | NH3 | 909,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.071,9 | NOx | 17.196,72 kg/j |
| | | | NH3 | 61,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.821,3 | NOx | 6.469,83 kg/j |
| | | | NH3 | 24,92 kg/j |



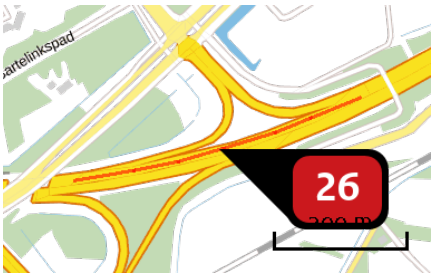

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 255575, 478577 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,55 ton/j |
| NH3 | 899,45 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.008,2 | NOx<br>NH3 | 9.112,84 kg/j<br>814,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.243,7 | NOx<br>NH3 | 17.031,89 kg/j<br>60,41 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.883,0 | NOx<br>NH3 | 6.407,77 kg/j<br>24,68 kg/j |



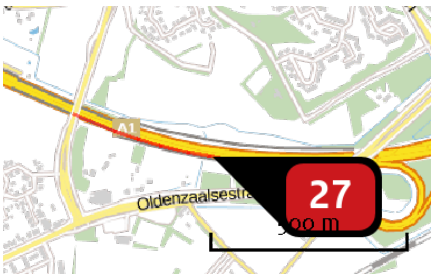

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253916, 477520 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.460,35 kg/j |
| NH3 | 94,76 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.144,8 | NOx<br>NH3 | 958,80 kg/j<br>85,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.797,6 | NOx<br>NH3 | 1.817,73 kg/j<br>6,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.722,7 | NOx<br>NH3 | 683,82 kg/j<br>2,63 kg/j |



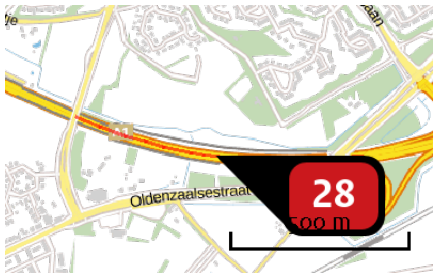

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting westen |
| Locatie (X,Y) | 254023, 477562 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.100,55 kg/j |
| NH3 | 106,37 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.327,5 | NOx | 1.067,10 kg/j |
| | | | NH3 | 95,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.977,9 | NOx | 2.204,19 kg/j |
| | | | NH3 | 7,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.787,6 | NOx | 829,26 kg/j |
| | | | NH3 | 3,19 kg/j |



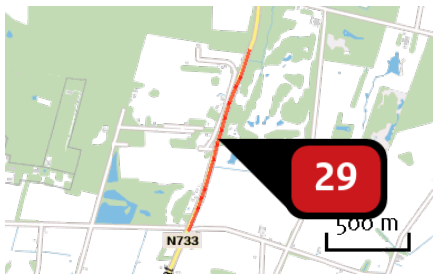

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richting oosten |
| Locatie (X,Y) | 253350, 477509 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 8.440,45 kg/j |
| NH3 | 274,16 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.360,2 | NOx | 2.885,58 kg/j |
| | | | NH3 | 255,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.178,6 | NOx | 4.009,27 kg/j |
| | | | NH3 | 13,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.859,6 | NOx | 1.545,60 kg/j |
| | | | NH3 | 5,51 kg/j |



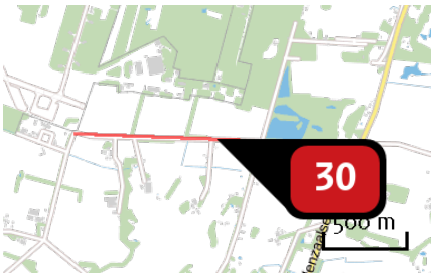

| | |
|---|---|
| Naam | A1, richten westen |
| Locatie (X,Y) | 253392, 477515 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9.084,08 kg/j |
| NH3 | 280,23 kg/j |
| Max snelheid | 120 km/h |
| Strikte handhaving? | Nee |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 24.344,2 | NOx<br>NH3 | 2.907,71 kg/j<br>258,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5.407,6 | NOx<br>NH3 | 4.472,47 kg/j<br>15,44 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.941,8 | NOx<br>NH3 | 1.703,90 kg/j<br>6,31 kg/j |



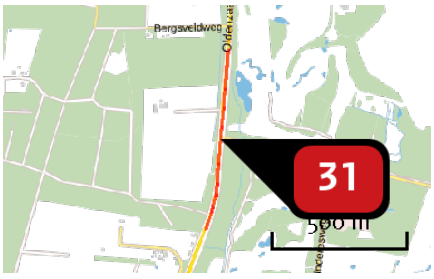

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 7.617,29 kg/j |
| NH3 | 186,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.252,2 | NOx<br>NH3 | 1.720,65 kg/j<br>173,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 2.607,41 kg/j<br>6,07 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 3.289,23 kg/j<br>7,28 kg/j |



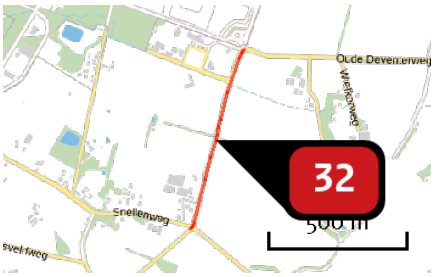

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 954,24 kg/j |
| NH3 | 38,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.345,1 | NOx | 344,38 kg/j |
| | | | NH3 | 37,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 133,0 | NOx | 329,51 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 102,6 | NOx | 280,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



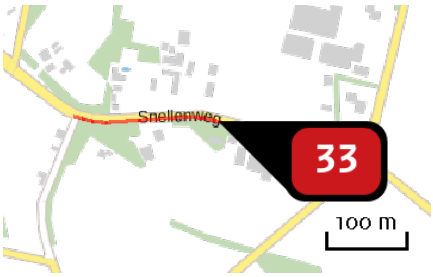

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.432,37 kg/j |
| NH3 | 108,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.252,2 | NOx | 1.001,22 kg/j |
| | | | NH3 | 100,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx | 1.517,21 kg/j |
| | | | NH3 | 3,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx | 1.913,94 kg/j |
| | | | NH3 | 4,24 kg/j |



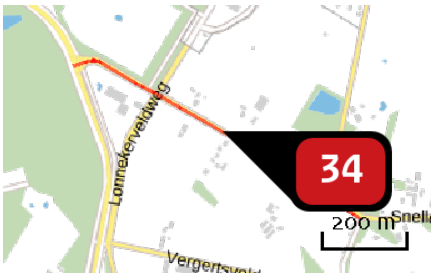

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 747,10 kg/j |
| NH3 | 24,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.653,5 | NOx<br>NH3 | 211,56 kg/j<br>22,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 296,0 | NOx<br>NH3 | 289,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 228,5 | NOx<br>NH3 | 246,23 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 391,87 kg/j |
| NH3 | 13,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.654,2 | NOx<br>NH3 | 113,61 kg/j<br>12,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 286,5 | NOx<br>NH3 | 150,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 221,2 | NOx<br>NH3 | 127,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



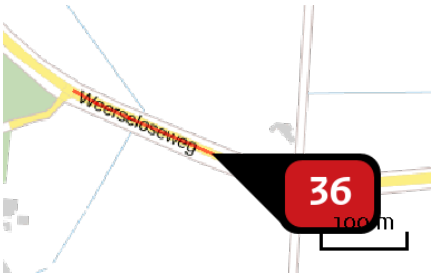

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 838,41 kg/j |
| NH3 | 27,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.654,2 | NOx | 243,06 kg/j |
| | | | NH3 | 26,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 286,5 | NOx | 321,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 221,2 | NOx | 273,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



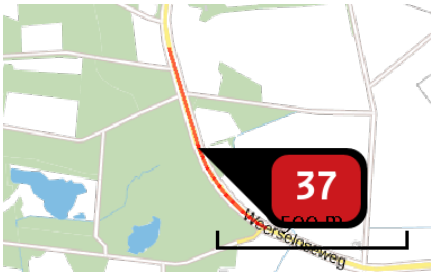

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.084,02 kg/j |
| NH3 | 98,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.931,6 | NOx | 879,27 kg/j |
| | | | NH3 | 95,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 469,7 | NOx | 539,00 kg/j |
| | | | NH3 | 1,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 526,2 | NOx | 665,75 kg/j |
| | | | NH3 | 1,65 kg/j |



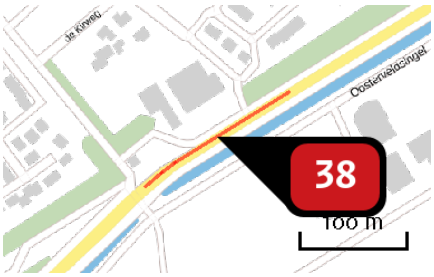

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 933,12 kg/j |
| NH3 | 44,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.931,6 | NOx<br>NH3 | 393,69 kg/j<br>42,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 469,7 | NOx<br>NH3 | 241,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 526,2 | NOx<br>NH3 | 298,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



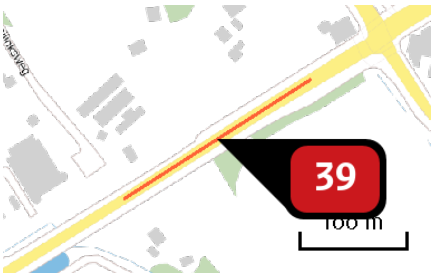

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.451,52 kg/j |
| NH3 | 68,54 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.931,6 | NOx<br>NH3 | 612,41 kg/j<br>66,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 469,7 | NOx<br>NH3 | 375,41 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 526,2 | NOx<br>NH3 | 463,70 kg/j<br>1,15 kg/j |



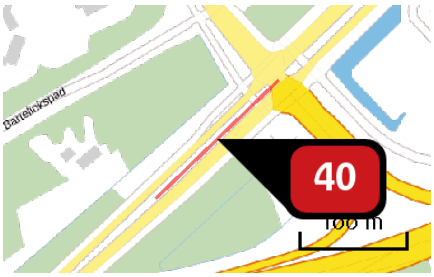

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 558,83 kg/j |
| NH3 | 17,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.434,6 | NOx | 228,00 kg/j |
| | | | NH3 | 17,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 544,6 | NOx | 136,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 610,3 | NOx | 194,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



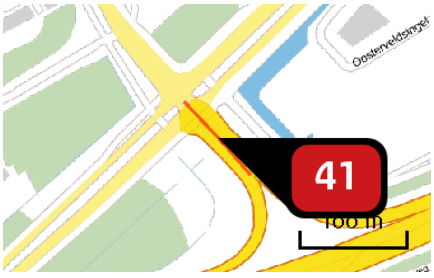

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 559,63 kg/j |
| NH3 | 23,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.932,6 | NOx | 211,03 kg/j |
| | | | NH3 | 22,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 522,5 | NOx | 155,94 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 585,4 | NOx | 192,66 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 514,28 kg/j |
| NH3 | 18,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.519,1 | NOx<br>NH3 | 254,69 kg/j<br>18,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 389,5 | NOx<br>NH3 | 107,26 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 436,4 | NOx<br>NH3 | 152,33 kg/j<br>< 1 kg/j |



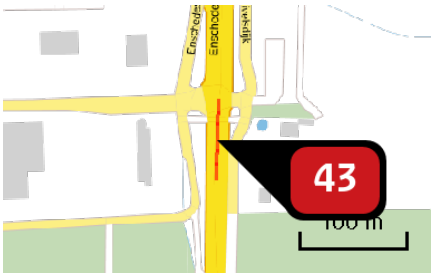

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 207,91 kg/j |
| NH3 | 9,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.717,0 | NOx<br>NH3 | 82,14 kg/j<br>8,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 696,6 | NOx<br>NH3 | 90,10 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 250,1 | NOx<br>NH3 | 35,67 kg/j<br>< 1 kg/j |



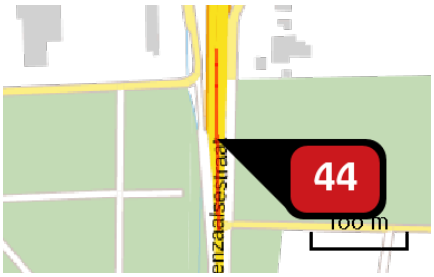

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Oldenzaalsestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.950,95 kg/j |
| NH3 | 72,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.252,2 | NOx | 666,58 kg/j |
| | | | NH3 | 67,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx | 1.010,12 kg/j |
| | | | NH3 | 2,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx | 1.274,25 kg/j |
| | | | NH3 | 2,82 kg/j |



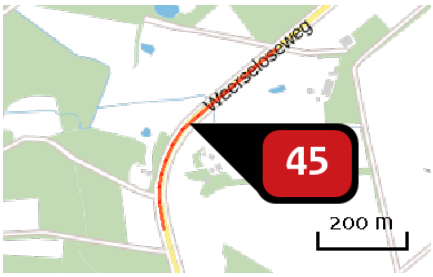

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 491,31 kg/j |
| NH3 | 12,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.252,2 | NOx | 110,98 kg/j |
| | | | NH3 | 11,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx | 168,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx | 212,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



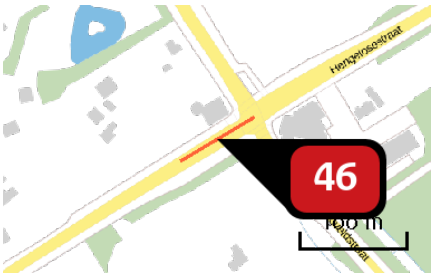

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.119,77 kg/j |
| NH3 | 30,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.252,2 | NOx<br>NH3 | 258,66 kg/j<br>28,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,1 | NOx<br>NH3 | 385,17 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,2 | NOx<br>NH3 | 475,94 kg/j<br>1,18 kg/j |



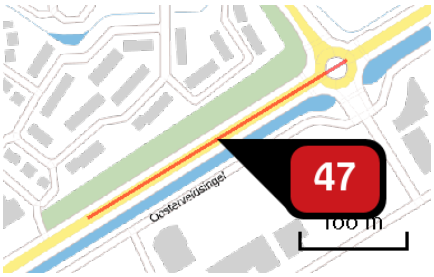

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.342,83 kg/j |
| NH3 | 63,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.931,6 | NOx<br>NH3 | 566,55 kg/j<br>61,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 469,7 | NOx<br>NH3 | 347,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 526,2 | NOx<br>NH3 | 428,97 kg/j<br>1,06 kg/j |



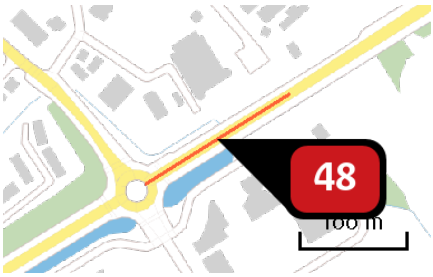

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 208,72 kg/j |
| NH3 | 8,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.932,6 | NOx<br>NH3 | 78,71 kg/j<br>8,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 522,5 | NOx<br>NH3 | 58,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 585,4 | NOx<br>NH3 | 71,85 kg/j<br>< 1 kg/j |



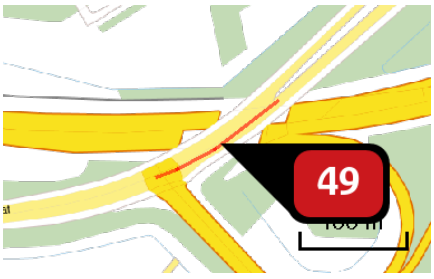

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 980,09 kg/j |
| NH3 | 31,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.434,6 | NOx<br>NH3 | 399,88 kg/j<br>30,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 544,6 | NOx<br>NH3 | 239,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 610,3 | NOx<br>NH3 | 340,57 kg/j<br>< 1 kg/j |



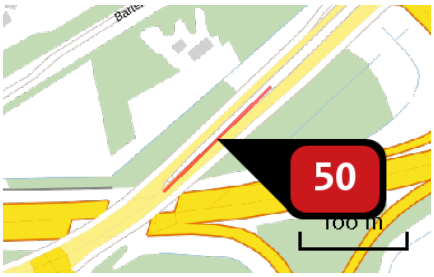

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 540,92 kg/j |
| NH3 | 18,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.932,6 | NOx<br>NH3 | 231,77 kg/j<br>17,41 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 522,5 | NOx<br>NH3 | 127,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 585,4 | NOx<br>NH3 | 181,45 kg/j<br>< 1 kg/j |



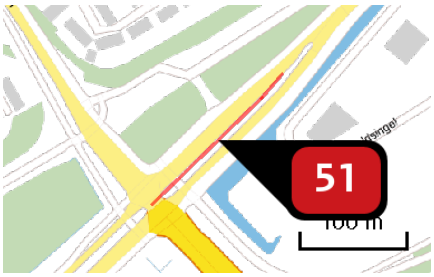

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 440,10 kg/j |
| NH3 | 15,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.519,1 | NOx<br>NH3 | 217,95 kg/j<br>15,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 389,5 | NOx<br>NH3 | 91,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 436,4 | NOx<br>NH3 | 130,36 kg/j<br>< 1 kg/j |



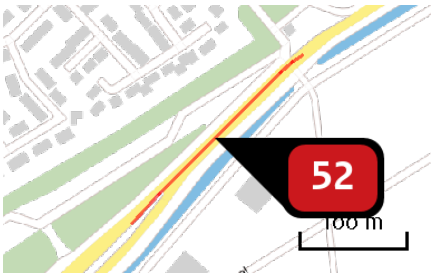

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 451,52 kg/j |
| NH3 | 16,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.519,1 | NOx<br>NH3 | 223,61 kg/j<br>15,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 389,5 | NOx<br>NH3 | 94,17 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 436,4 | NOx<br>NH3 | 133,74 kg/j<br>< 1 kg/j |



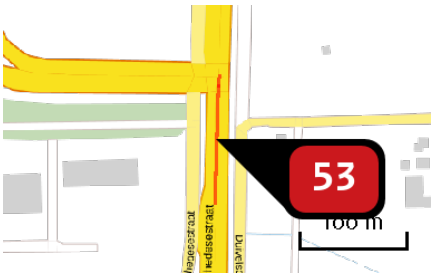

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 593,69 kg/j |
| NH3 | 18,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.434,6 | NOx<br>NH3 | 242,23 kg/j<br>18,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 544,6 | NOx<br>NH3 | 145,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 610,3 | NOx<br>NH3 | 206,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



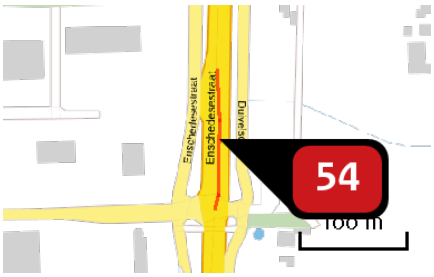

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 776,54 kg/j |
| NH3 | 24,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.434,6 | NOx<br>NH3 | 316,83 kg/j<br>23,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 544,6 | NOx<br>NH3 | 189,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 610,3 | NOx<br>NH3 | 269,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



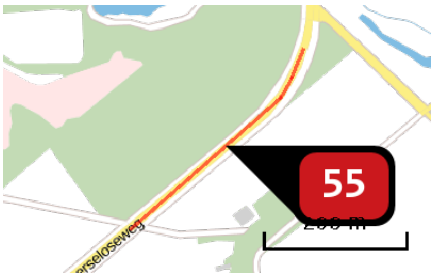

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.046,46 kg/j |
| NH3 | 22,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.844,5 | NOx<br>NH3 | 206,78 kg/j<br>20,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,6 | NOx<br>NH3 | 394,53 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,1 | NOx<br>NH3 | 445,16 kg/j<br>1,10 kg/j |



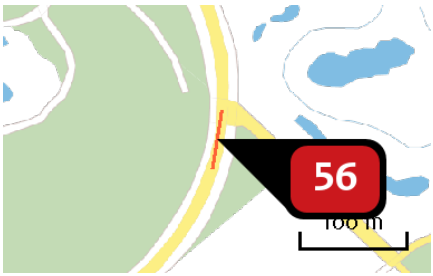

| | |
|---|---|
| Naam | N733 (Enschedesestraat) |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.205,85 kg/j |
| NH3 | 25,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.844,5 | NOx<br>NH3 | 226,89 kg/j<br>22,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,6 | NOx<br>NH3 | 432,90 kg/j<br>1,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,1 | NOx<br>NH3 | 546,05 kg/j<br>1,21 kg/j |



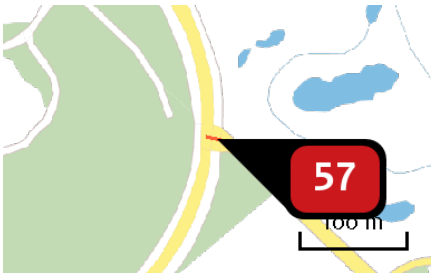

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 928,87 kg/j |
| NH3 | 43,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.931,6 | NOx<br>NH3 | 391,90 kg/j<br>42,51 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 469,7 | NOx<br>NH3 | 240,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 526,2 | NOx<br>NH3 | 296,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



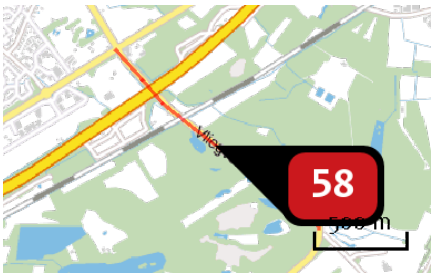

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 70,06 kg/j |
| NH3 | 3,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.438,9 | NOx<br>NH3 | 28,76 kg/j<br>3,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 245,2 | NOx<br>NH3 | 18,48 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 274,7 | NOx<br>NH3 | 22,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



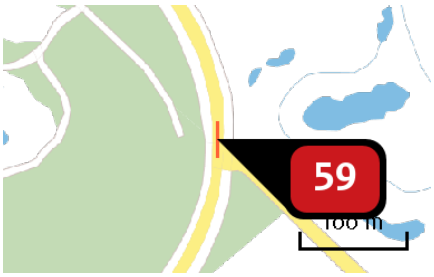

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9,11 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.413,0 | NOx<br>NH3 | 2,33 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 108,7 | NOx<br>NH3 | 3,03 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 121,8 | NOx<br>NH3 | 3,74 kg/j<br>< 1 kg/j |



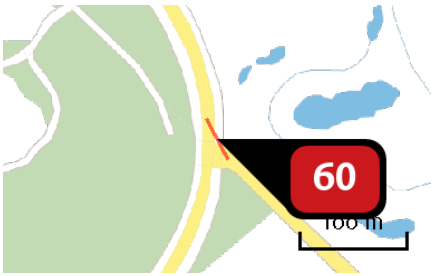

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.311,09 kg/j |
| NH3 | 204,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.214,1 | NOx<br>NH3 | 2.263,32 kg/j<br>196,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 622,2 | NOx<br>NH3 | 1.755,19 kg/j<br>3,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 697,2 | NOx<br>NH3 | 2.292,59 kg/j<br>4,08 kg/j |



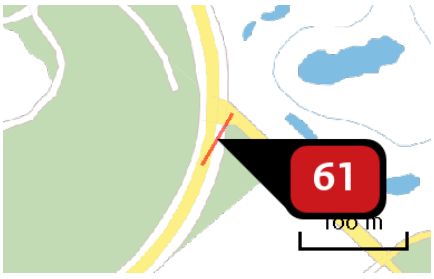

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,58 kg/j |
| NH3 | 2,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.075,8 | NOx<br>NH3 | 18,94 kg/j<br>2,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 323,1 | NOx<br>NH3 | 14,60 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,1 | NOx<br>NH3 | 18,04 kg/j<br>< 1 kg/j |



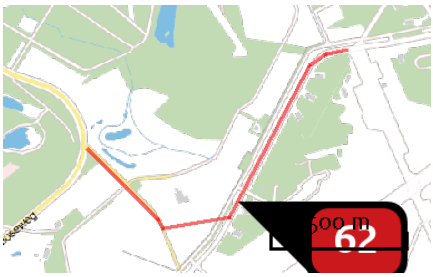

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 15,45 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 991,8 | NOx<br>NH3 | 3,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 91,9 | NOx<br>NH3 | 5,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 103,0 | NOx<br>NH3 | 6,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



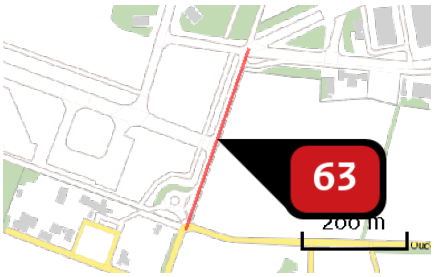

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4,67 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 345,9 | NOx<br>NH3 | 1,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 17,4 | NOx<br>NH3 | 1,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 19,5 | NOx<br>NH3 | 1,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



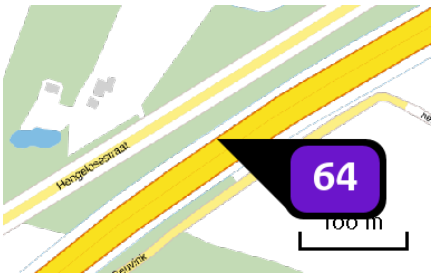

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.350,35 kg/j |
| NH3 | 39,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.750,9 | NOx<br>NH3 | 338,45 kg/j<br>36,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx<br>NH3 | 452,65 kg/j<br>1,16 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 244,3 | NOx<br>NH3 | 559,25 kg/j<br>1,39 kg/j |

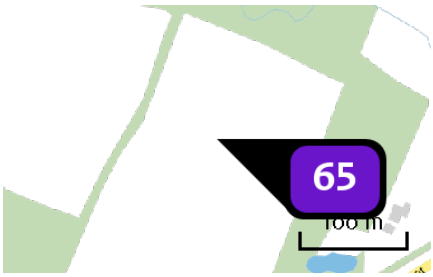



| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 355,23 kg/j |
| NH3 | 8,38 kg/j |

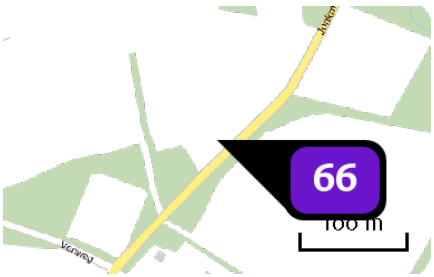
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.270,8 | NOx<br>NH3 | 70,62 kg/j<br>7,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 292,8 | NOx<br>NH3 | 153,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 226,2 | NOx<br>NH3 | 130,90 kg/j<br>< 1 kg/j |



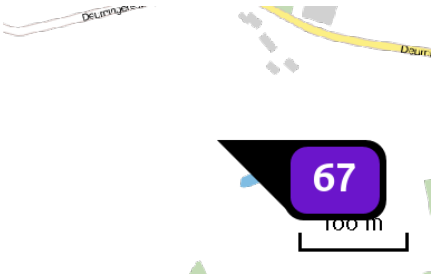

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1110) |
| Locatie (X,Y) | 256249, 479196 |
| Uitstoothoogte | 321,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



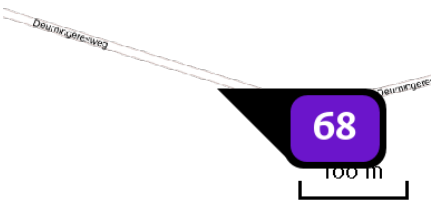

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1111) |
| Locatie (X,Y) | 255973, 479314 |
| Uitstoothoogte | 335,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



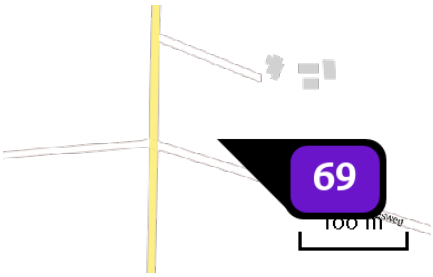

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1112) |
| Locatie (X,Y) | 255698, 479432 |
| Uitstoothoogte | 352,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



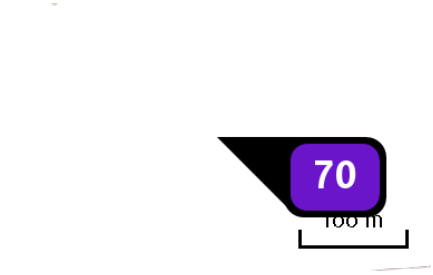

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1113) |
| Locatie (X,Y) | 255422, 479550 |
| Uitstoothoogte | 369,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



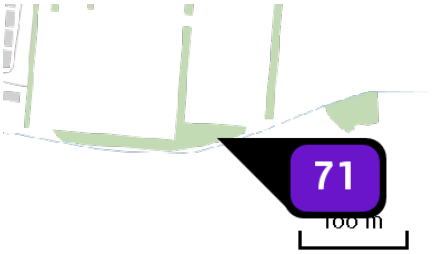

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1114) |
| Locatie (X,Y) | 255146, 479668 |
| Uitstoothoogte | 386,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



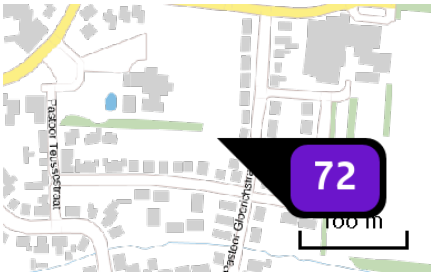

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1115) |
| Locatie (X,Y) | 254870, 479786 |
| Uitstoothoogte | 403,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



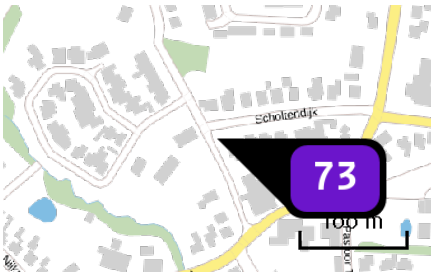

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1116) |
| Locatie (X,Y) | 254594, 479904 |
| Uitstoothoogte | 420,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



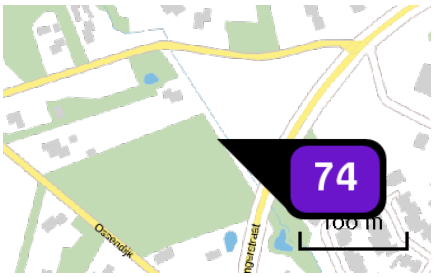

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1117) |
| Locatie (X,Y) | 254319, 480022 |
| Uitstoothoogte | 435,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



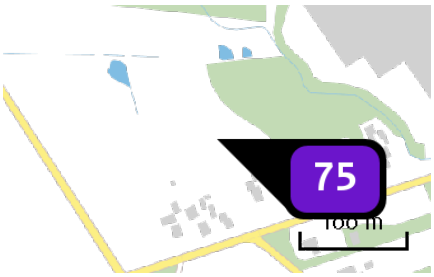

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1118) |
| Locatie (X,Y) | 254043, 480140 |
| Uitstoothoogte | 443,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



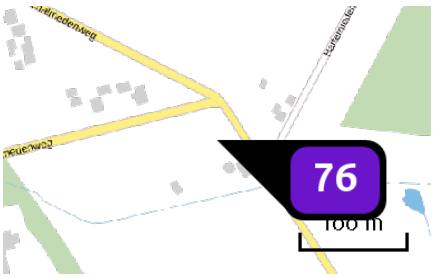

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1119) |
| Locatie (X,Y) | 253767, 480258 |
| Uitstoothoogte | 448,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



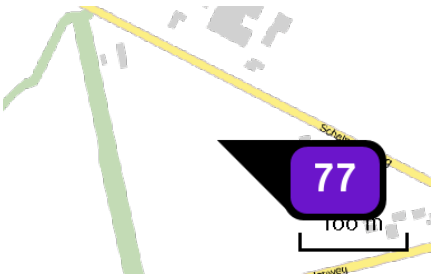

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1120) |
| Locatie (X,Y) | 253491, 480376 |
| Uitstoothoogte | 453,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



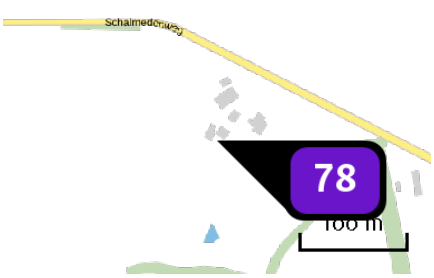

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1121) |
| Locatie (X,Y) | 253215, 480494 |
| Uitstoothoogte | 456,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



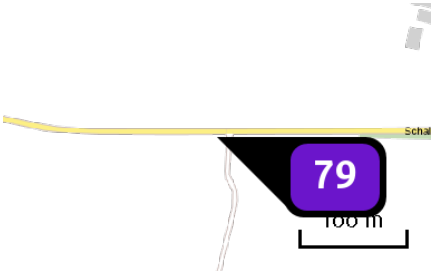

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1122) |
| Locatie (X,Y) | 252939, 480612 |
| Uitstoothoogte | 491,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



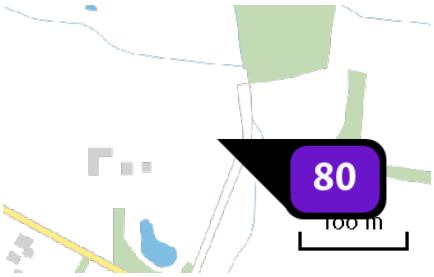

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1123) |
| Locatie (X,Y) | 252664, 480730 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



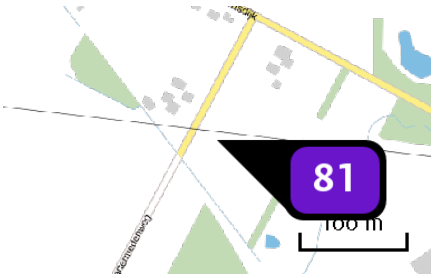

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1124) |
| Locatie (X,Y) | 252388, 480848 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



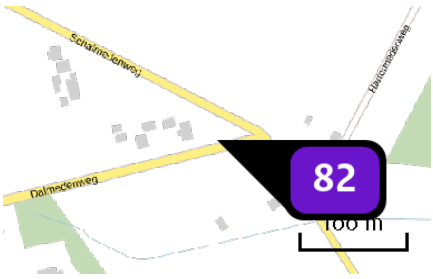

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1125) |
| Locatie (X,Y) | 252108, 480953 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



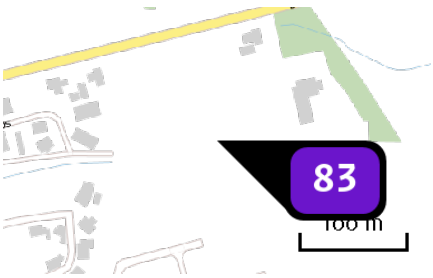

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1126) |
| Locatie (X,Y) | 253381, 481000 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



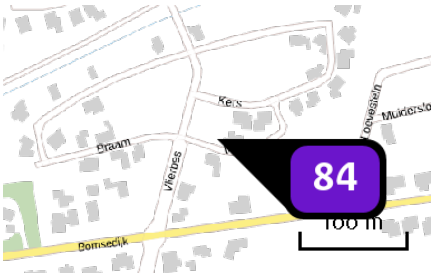

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1127) |
| Locatie (X,Y) | 253139, 480823 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



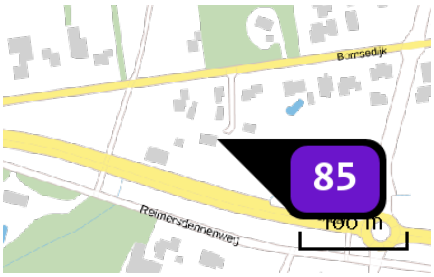

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1128) |
| Locatie (X,Y) | 252897, 480646 |
| Uitstoothoogte | 552,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



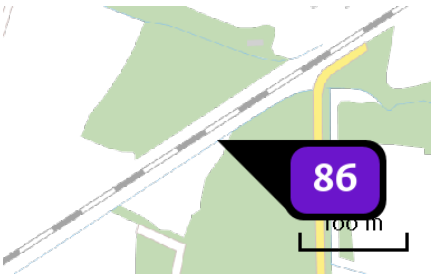

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1129) |
| Locatie (X,Y) | 252655, 480469 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



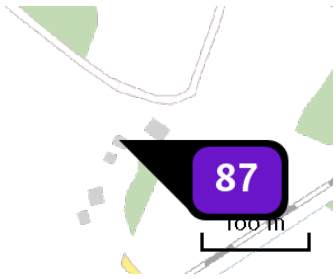

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1130) |
| Locatie (X,Y) | 252413, 480292 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



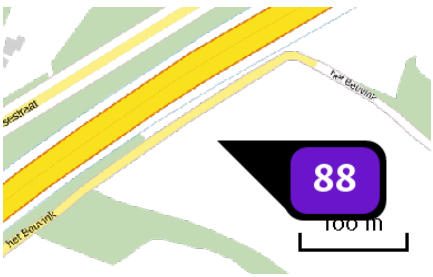

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1131) |
| Locatie (X,Y) | 252170, 480115 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



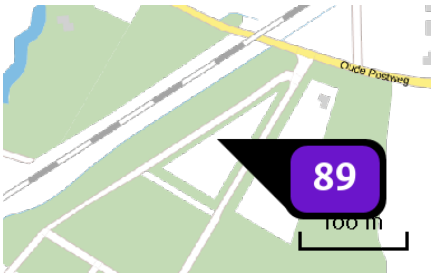

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1132) |
| Locatie (X,Y) | 256903, 479049 |
| Uitstoothoogte | 296,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



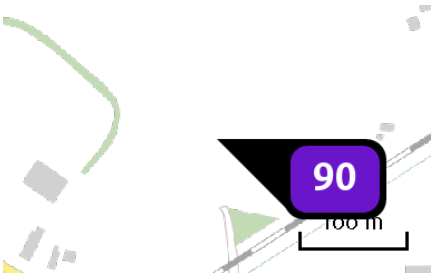

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1133) |
| Locatie (X,Y) | 256612, 479044 |
| Uitstoothoogte | 306,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



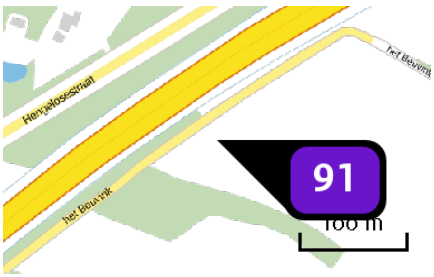

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1134) |
| Locatie (X,Y) | 256334, 479156 |
| Uitstoothoogte | 315,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



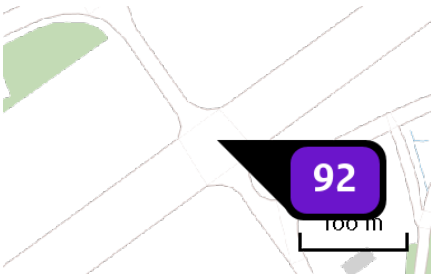

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1135) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 478594 |
| Uitstoothoogte | 304,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



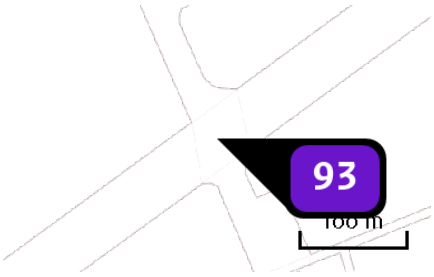

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1136) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 478864 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



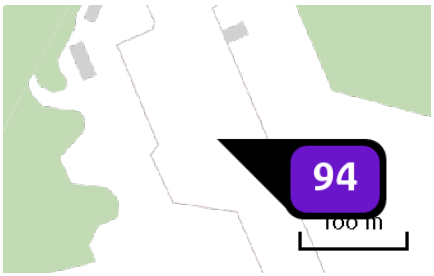

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1137) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 479134 |
| Uitstoothoogte | 306,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



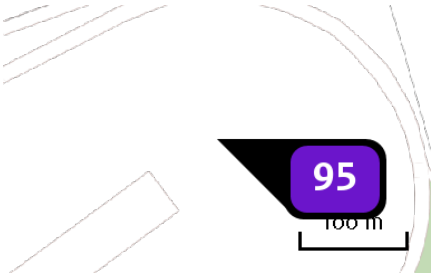

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1138) |
| Locatie (X,Y) | 258162, 477977 |
| Uitstoothoogte | 76,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 14,48 kg/j |



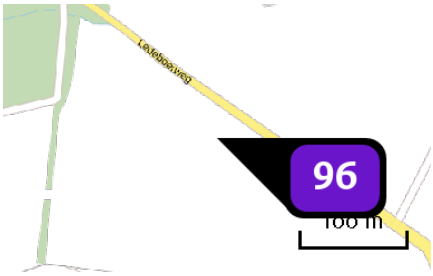

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1139) |
| Locatie (X,Y) | 257288, 477335 |
| Uitstoothoogte | 58,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,41 kg/j |



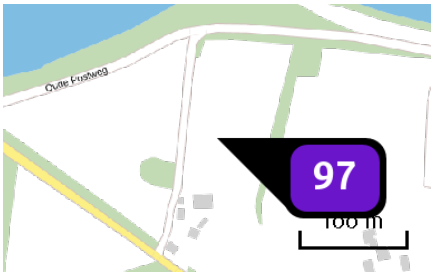

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1140) |
| Locatie (X,Y) | 257163, 477608 |
| Uitstoothoogte | 0,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,22 kg/j |



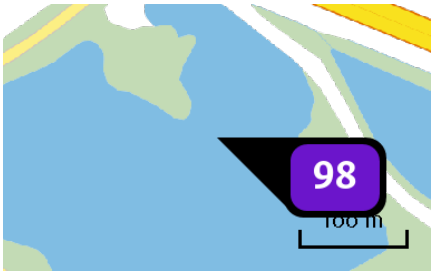

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1141) |
| Locatie (X,Y) | 258758, 478422 |
| Uitstoothoogte | 210,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,82 kg/j |



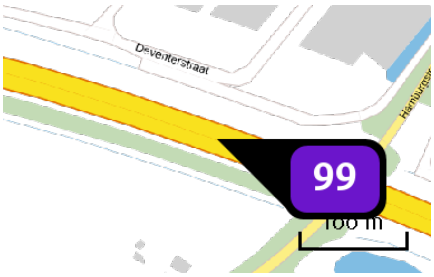

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1142) |
| Locatie (X,Y) | 258857, 478699 |
| Uitstoothoogte | 165,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



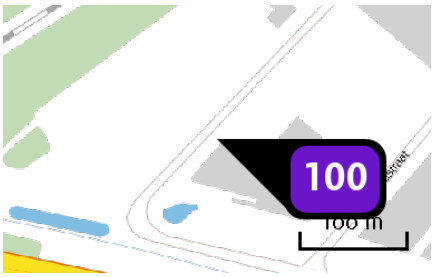

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1143) |
| Locatie (X,Y) | 258749, 478966 |
| Uitstoothoogte | 156,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



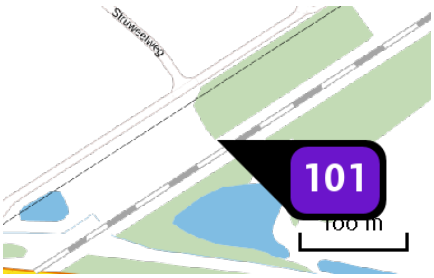

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1144) |
| Locatie (X,Y) | 258573, 479208 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



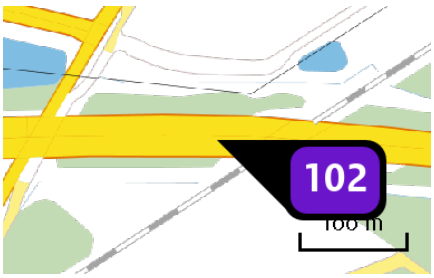

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1145) |
| Locatie (X,Y) | 258396, 479451 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



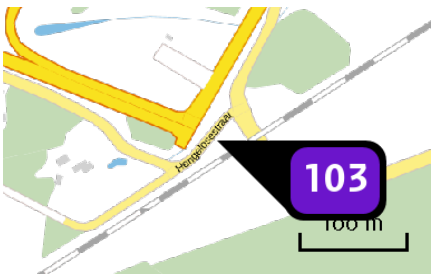

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1146) |
| Locatie (X,Y) | 258199, 479675 |
| Uitstoothoogte | 196,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



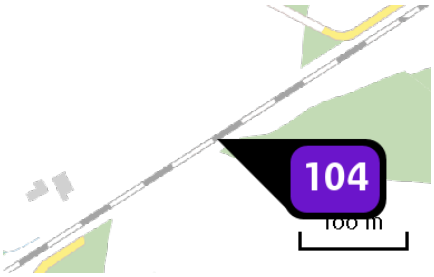

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1147) |
| Locatie (X,Y) | 257911, 479724 |
| Uitstoothoogte | 223,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



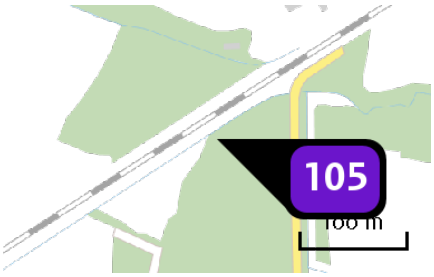

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1148) |
| Locatie (X,Y) | 257651, 479584 |
| Uitstoothoogte | 237,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



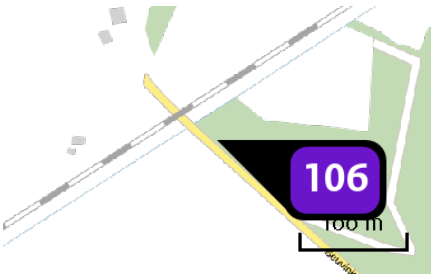

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1149) |
| Locatie (X,Y) | 257409, 479407 |
| Uitstoothoogte | 257,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



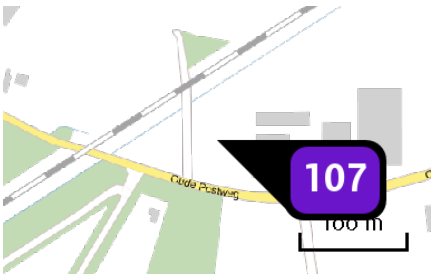

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1150) |
| Locatie (X,Y) | 257167, 479230 |
| Uitstoothoogte | 279,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



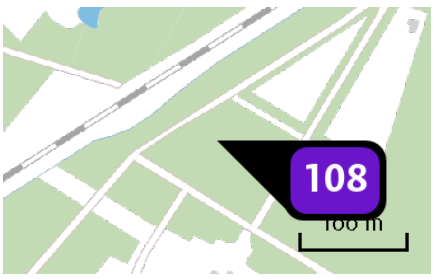

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1151) |
| Locatie (X,Y) | 256925, 479053 |
| Uitstoothoogte | 289,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



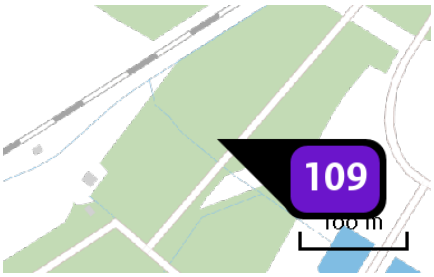

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1152) |
| Locatie (X,Y) | 256683, 478876 |
| Uitstoothoogte | 302,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



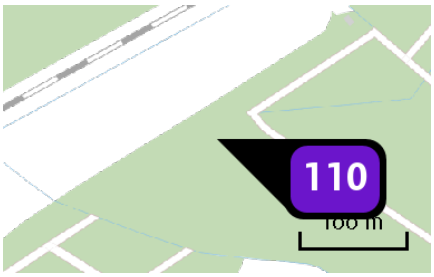

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1153) |
| Locatie (X,Y) | 256440, 478699 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



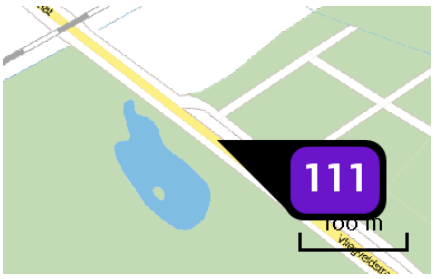

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1154) |
| Locatie (X,Y) | 256198, 478522 |
| Uitstoothoogte | 300,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



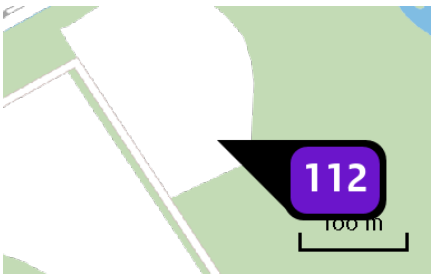

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1155) |
| Locatie (X,Y) | 255956, 478345 |
| Uitstoothoogte | 290,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



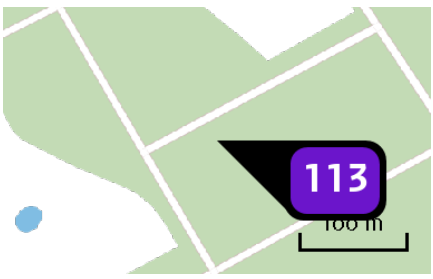

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1156) |
| Locatie (X,Y) | 255714, 478168 |
| Uitstoothoogte | 276,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



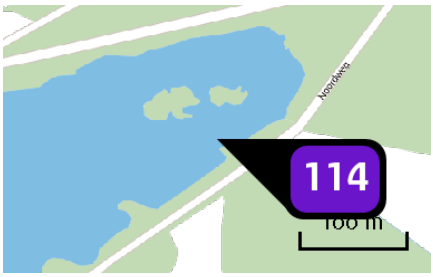

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1157) |
| Locatie (X,Y) | 255472, 477991 |
| Uitstoothoogte | 253,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



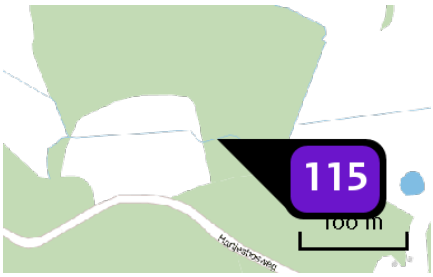

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1158) |
| Locatie (X,Y) | 255230, 477814 |
| Uitstoothoogte | 235,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



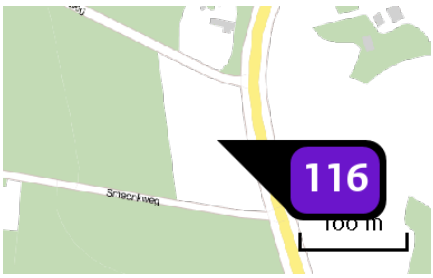

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1159) |
| Locatie (X,Y) | 255098, 477554 |
| Uitstoothoogte | 224,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



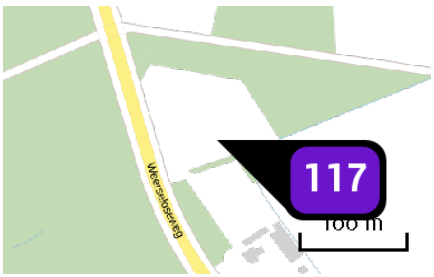

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1160) |
| Locatie (X,Y) | 255170, 477274 |
| Uitstoothoogte | 197,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



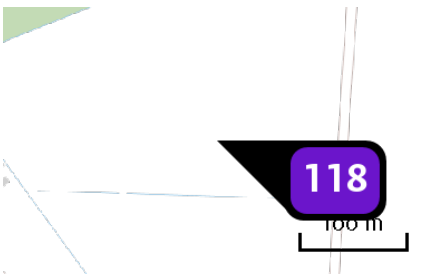

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1161) |
| Locatie (X,Y) | 255349, 477033 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



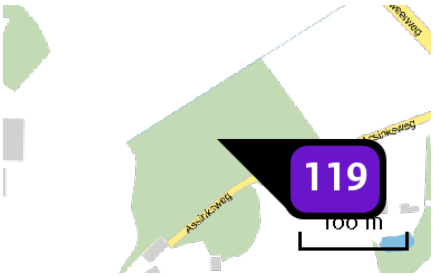

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1162) |
| Locatie (X,Y) | 255528, 476793 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



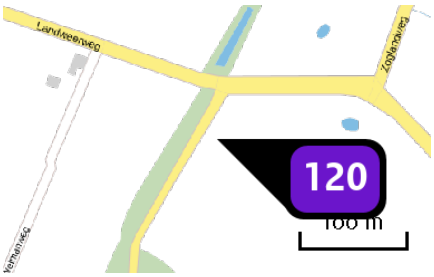

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1163) |
| Locatie (X,Y) | 255707, 476552 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1164) |
| Locatie (X,Y) | 255986, 476469 |
| Uitstoothoogte | 230,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,10 kg/j |



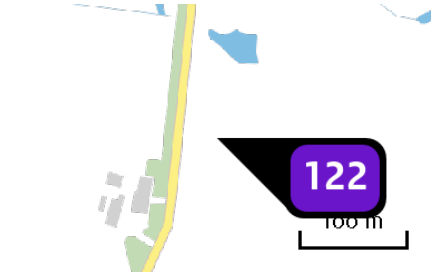

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1165) |
| Locatie (X,Y) | 260986, 475498 |
| Uitstoothoogte | 693,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



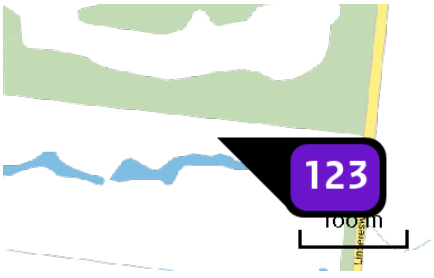

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1166) |
| Locatie (X,Y) | 260832, 475756 |
| Uitstoothoogte | 661,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



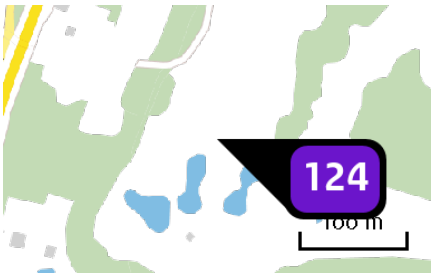

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1167) |
| Locatie (X,Y) | 260679, 476013 |
| Uitstoothoogte | 614,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



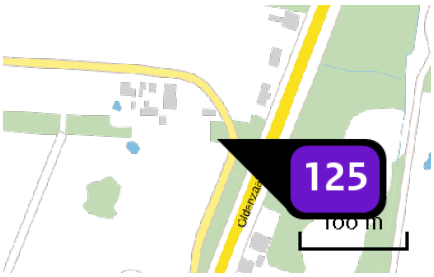

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1168) |
| Locatie (X,Y) | 260525, 476271 |
| Uitstoothoogte | 595,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



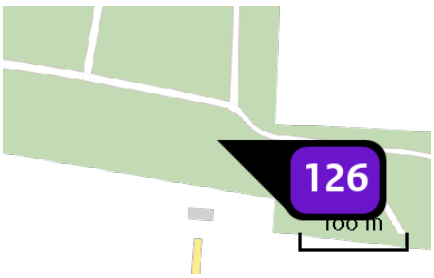

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1169) |
| Locatie (X,Y) | 260371, 476528 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



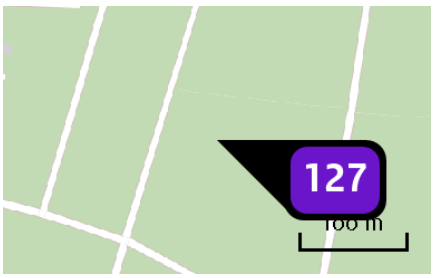

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1170) |
| Locatie (X,Y) | 260215, 476785 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



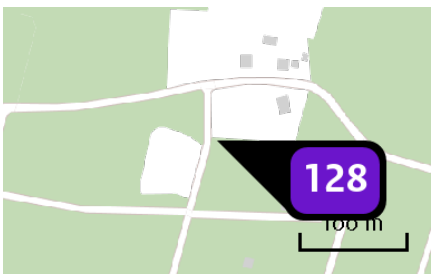

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1171) |
| Locatie (X,Y) | 260044, 477030 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



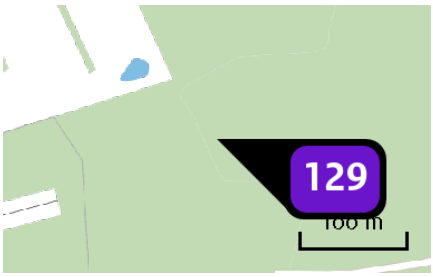

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1172) |
| Locatie (X,Y) | 259852, 477261 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



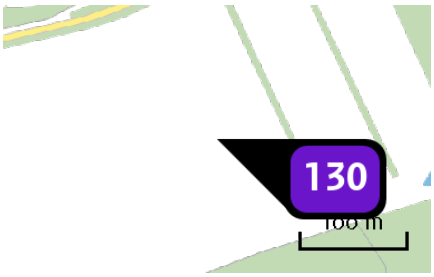

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1173) |
| Locatie (X,Y) | 259635, 477467 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



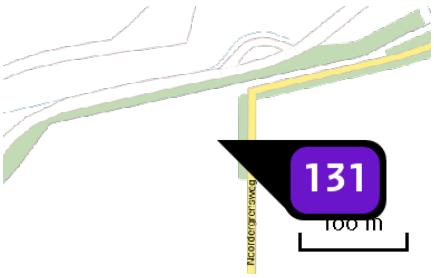

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1174) |
| Locatie (X,Y) | 259410, 477666 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



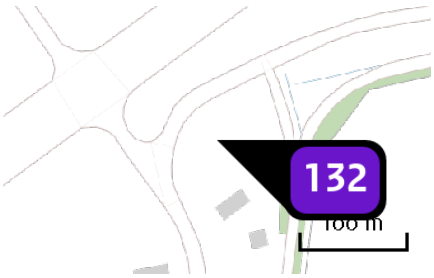

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1175) |
| Locatie (X,Y) | 259155, 477823 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



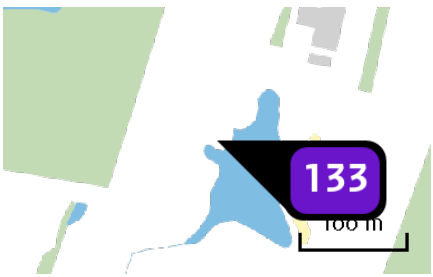

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1176) |
| Locatie (X,Y) | 258872, 477921 |
| Uitstoothoogte | 310,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



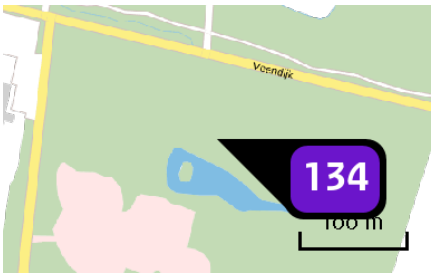

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1177) |
| Locatie (X,Y) | 258577, 477955 |
| Uitstoothoogte | 261,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



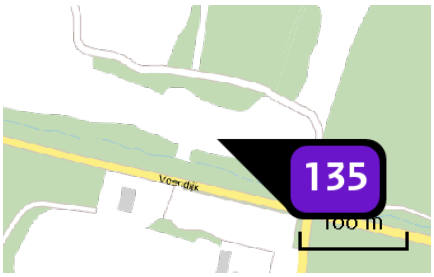

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1178) |
| Locatie (X,Y) | 258279, 477923 |
| Uitstoothoogte | 214,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



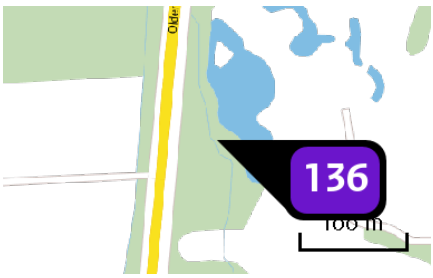

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1179) |
| Locatie (X,Y) | 260990, 477106 |
| Uitstoothoogte | 601,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



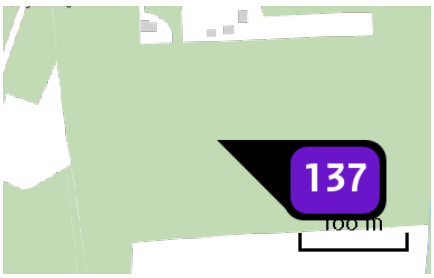

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1180) |
| Locatie (X,Y) | 260759, 477296 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



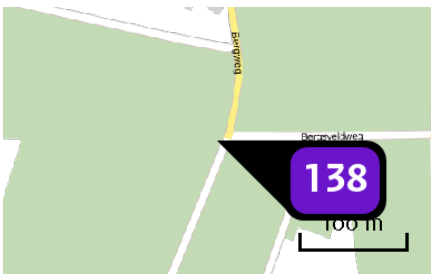

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1181) |
| Locatie (X,Y) | 260519, 477477 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



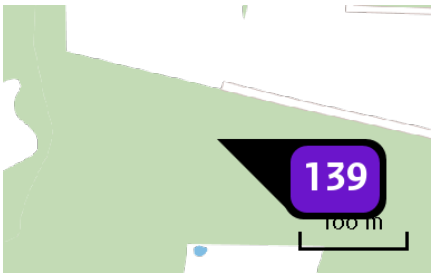

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1182) |
| Locatie (X,Y) | 260265, 477636 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



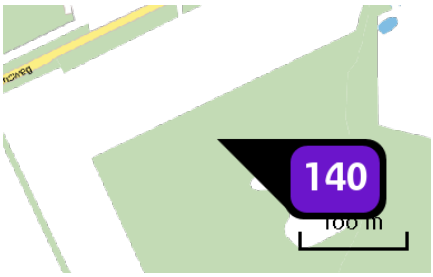

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1183) |
| Locatie (X,Y) | 259998, 477774 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



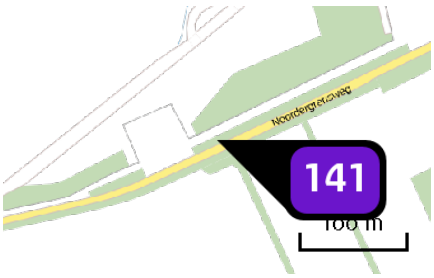

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1184) |
| Locatie (X,Y) | 259726, 477899 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



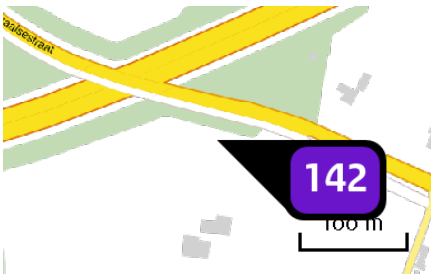

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1185) |
| Locatie (X,Y) | 259443, 477999 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



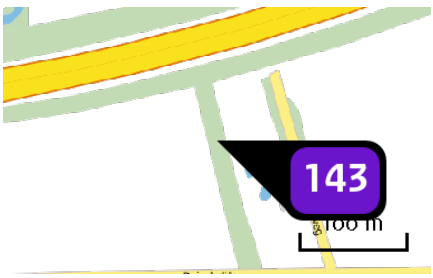

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1186) |
| Locatie (X,Y) | 259152, 478068 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



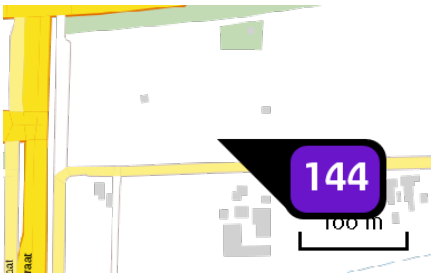

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1187) |
| Locatie (X,Y) | 258854, 478086 |
| Uitstoothoogte | 313,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



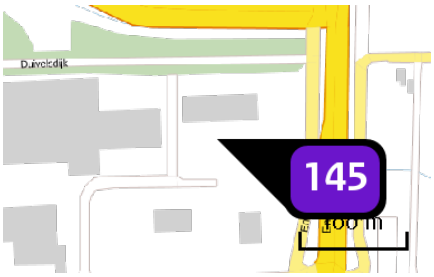

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1188) |
| Locatie (X,Y) | 260981, 478976 |
| Uitstoothoogte | 639,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



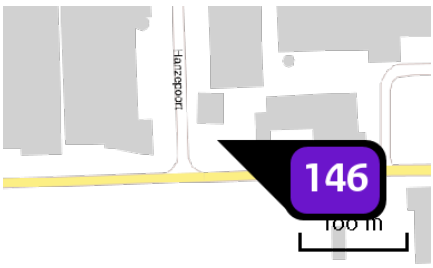

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1189) |
| Locatie (X,Y) | 260700, 478869 |
| Uitstoothoogte | 605,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



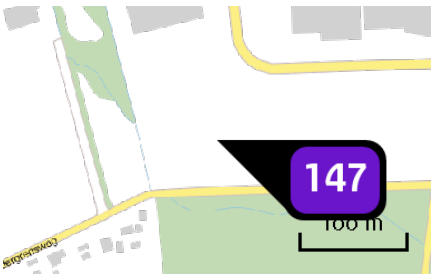

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1190) |
| Locatie (X,Y) | 260420, 478763 |
| Uitstoothoogte | 554,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



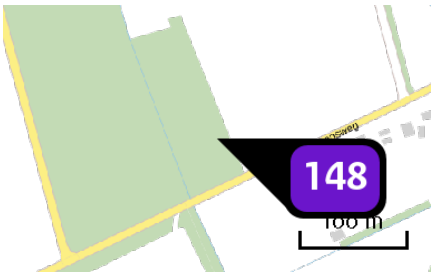

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1191) |
| Locatie (X,Y) | 260139, 478657 |
| Uitstoothoogte | 521,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



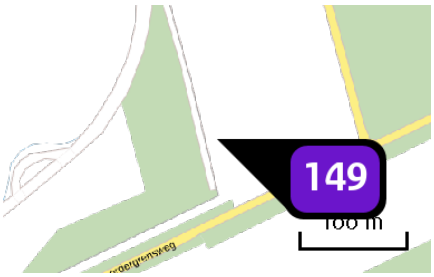

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1192) |
| Locatie (X,Y) | 259858, 478551 |
| Uitstoothoogte | 482,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



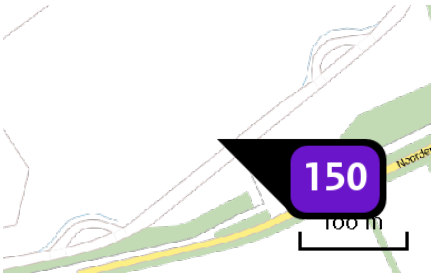

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1193) |
| Locatie (X,Y) | 259578, 478444 |
| Uitstoothoogte | 439,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



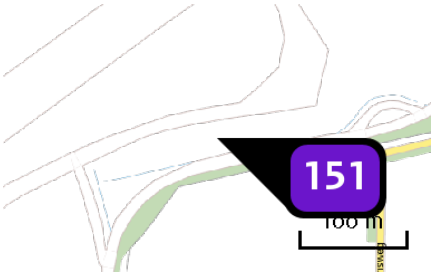

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1194) |
| Locatie (X,Y) | 259297, 478338 |
| Uitstoothoogte | 394,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



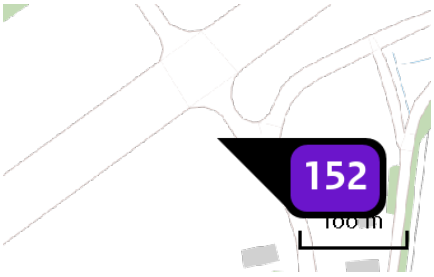

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1195) |
| Locatie (X,Y) | 259017, 478232 |
| Uitstoothoogte | 345,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



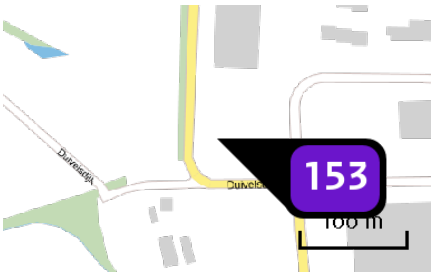

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1196) |
| Locatie (X,Y) | 258737, 478125 |
| Uitstoothoogte | 282,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



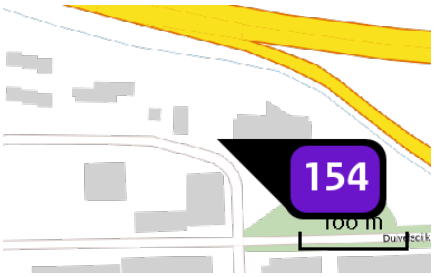

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1197) |
| Locatie (X,Y) | 258457, 478015 |
| Uitstoothoogte | 236,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



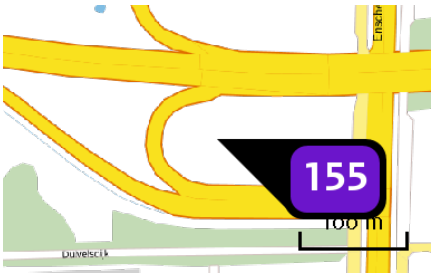

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1198) |
| Locatie (X,Y) | 258178, 477906 |
| Uitstoothoogte | 192,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



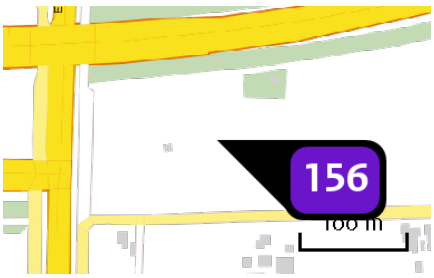

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1199) |
| Locatie (X,Y) | 259506, 478762 |
| Uitstoothoogte | 344,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,17 kg/j |



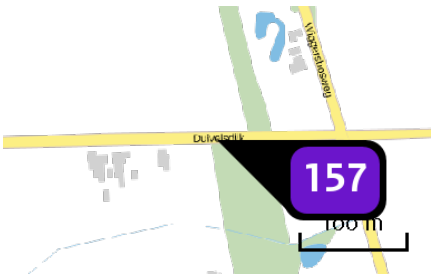

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1200) |
| Locatie (X,Y) | 259800, 478819 |
| Uitstoothoogte | 404,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,50 kg/j |



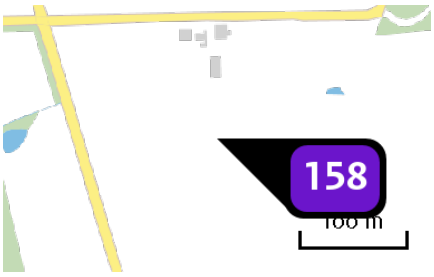

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1201) |
| Locatie (X,Y) | 260100, 478834 |
| Uitstoothoogte | 458,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,62 kg/j |



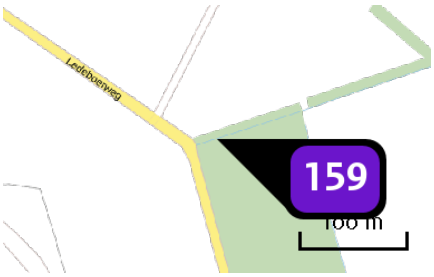

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1202) |
| Locatie (X,Y) | 260398, 478807 |
| Uitstoothoogte | 488,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,20 kg/j |



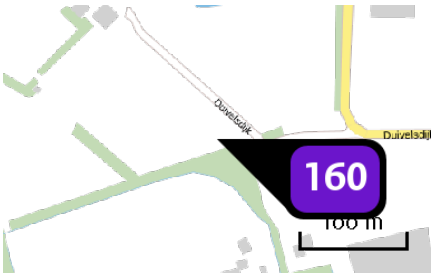

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1203) |
| Locatie (X,Y) | 260690, 478740 |
| Uitstoothoogte | 535,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,49 kg/j |



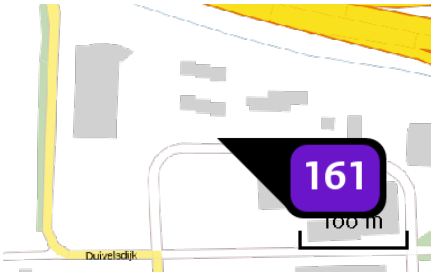

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1204) |
| Locatie (X,Y) | 260970, 478634 |
| Uitstoothoogte | 563,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,20 kg/j |



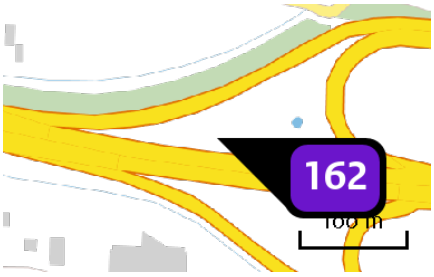

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1205) |
| Locatie (X,Y) | 259082, 478601 |
| Uitstoothoogte | 287,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,03 kg/j |



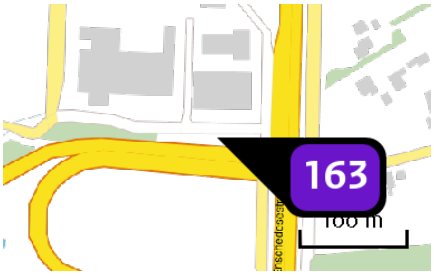

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1206) |
| Locatie (X,Y) | 259360, 478715 |
| Uitstoothoogte | 298,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,68 kg/j |



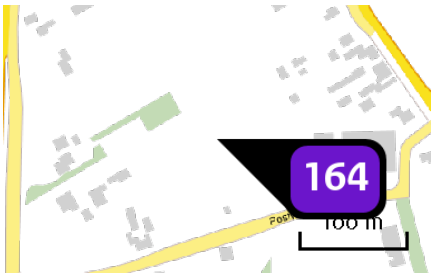

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1207) |
| Locatie (X,Y) | 259638, 478828 |
| Uitstoothoogte | 373,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,17 kg/j |



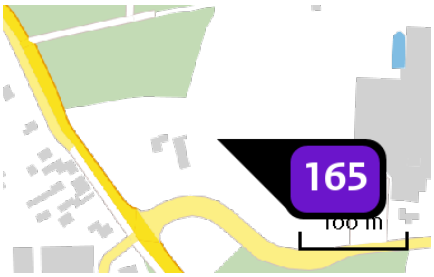

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1208) |
| Locatie (X,Y) | 259916, 478942 |
| Uitstoothoogte | 432,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



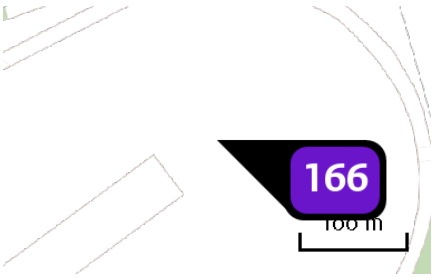

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1209) |
| Locatie (X,Y) | 260193, 479055 |
| Uitstoothoogte | 475,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



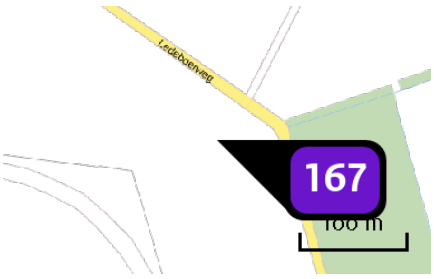

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1210) |
| Locatie (X,Y) | 260473, 479162 |
| Uitstoothoogte | 513,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



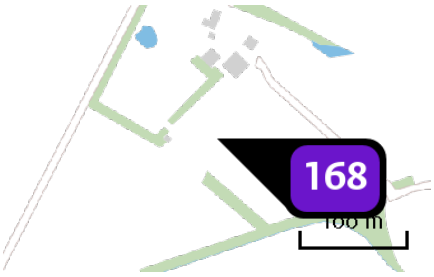

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1211) |
| Locatie (X,Y) | 260754, 479269 |
| Uitstoothoogte | 560,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



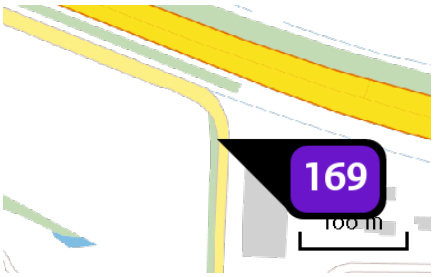

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1212) |
| Locatie (X,Y) | 258754, 478406 |
| Uitstoothoogte | 214,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,78 kg/j |



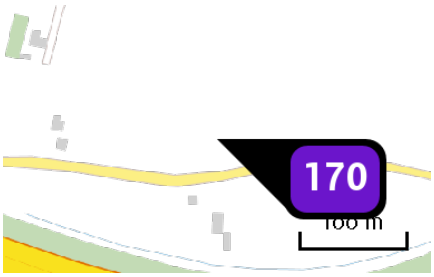

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1213) |
| Locatie (X,Y) | 258996, 478583 |
| Uitstoothoogte | 256,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,96 kg/j |



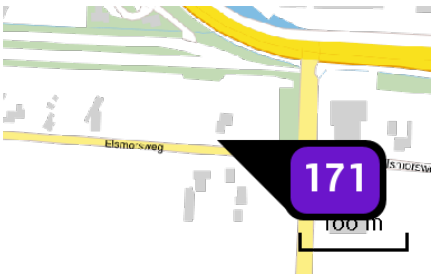

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1214) |
| Locatie (X,Y) | 259238, 478761 |
| Uitstoothoogte | 288,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,62 kg/j |



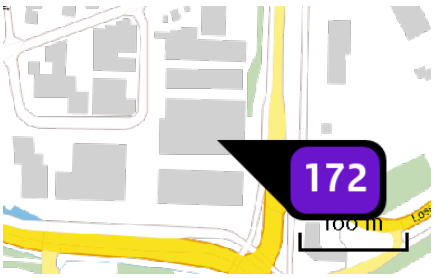

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1215) |
| Locatie (X,Y) | 259480, 478938 |
| Uitstoothoogte | 301,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,66 kg/j |



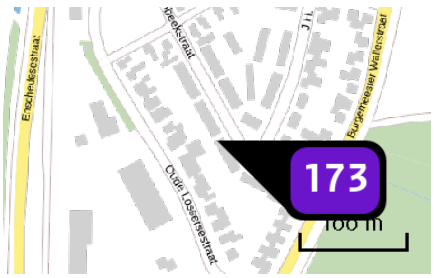

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1216) |
| Locatie (X,Y) | 259722, 479116 |
| Uitstoothoogte | 306,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,65 kg/j |



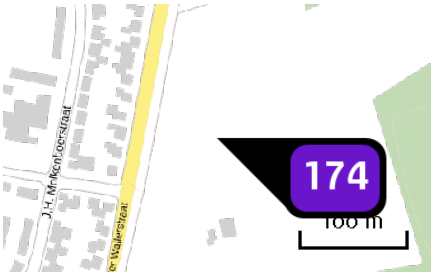

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1217) |
| Locatie (X,Y) | 259963, 479293 |
| Uitstoothoogte | 310,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,63 kg/j |



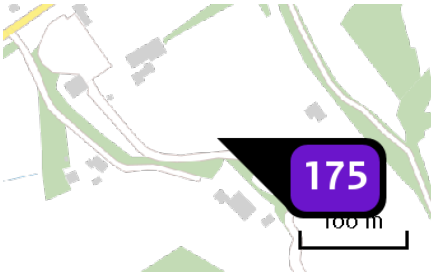

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1218) |
| Locatie (X,Y) | 260205, 479471 |
| Uitstoothoogte | 314,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,61 kg/j |



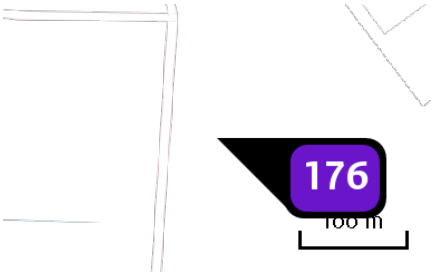

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1219) |
| Locatie (X,Y) | 260447, 479648 |
| Uitstoothoogte | 294,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,60 kg/j |



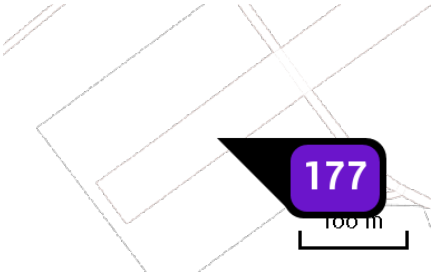

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1220) |
| Locatie (X,Y) | 260689, 479826 |
| Uitstoothoogte | 286,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,59 kg/j |



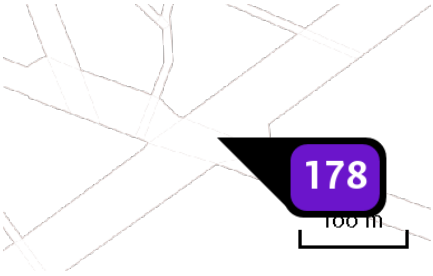

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1221) |
| Locatie (X,Y) | 260931, 480003 |
| Uitstoothoogte | 284,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,06 kg/j |



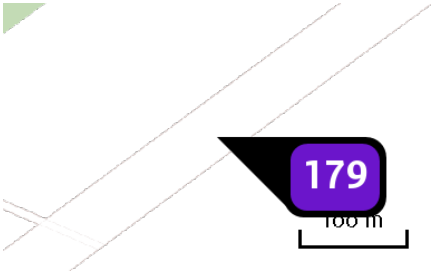

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1222) |
| Locatie (X,Y) | 256154, 476494 |
| Uitstoothoogte | 223,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,48 kg/j |



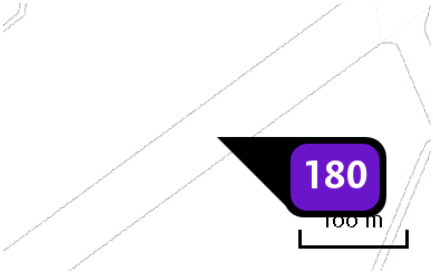

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1223) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 476672 |
| Uitstoothoogte | 205,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 9,18 kg/j |



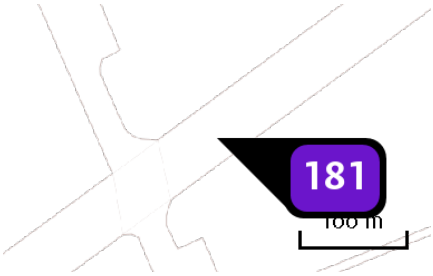

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1224) |
| Locatie (X,Y) | 256637, 476850 |
| Uitstoothoogte | 124,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 28,22 kg/j |



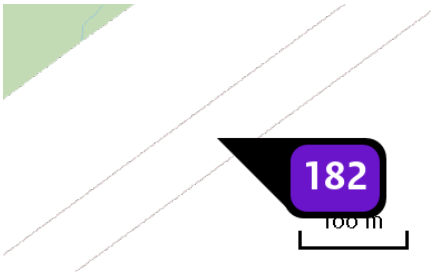

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1225) |
| Locatie (X,Y) | 256879, 477028 |
| Uitstoothoogte | 93,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 27,06 kg/j |



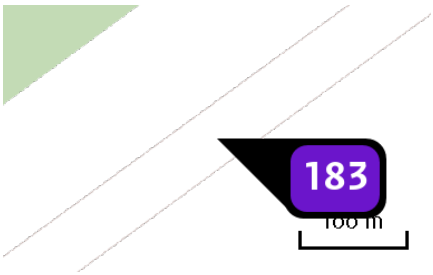

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1226) |
| Locatie (X,Y) | 257120, 477205 |
| Uitstoothoogte | 78,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 26,46 kg/j |



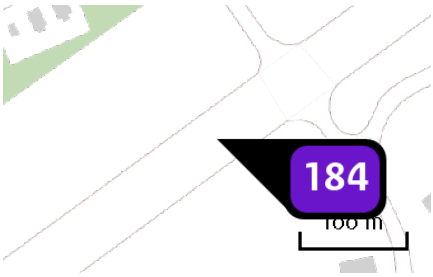

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1227) |
| Locatie (X,Y) | 257362, 477383 |
| Uitstoothoogte | 78,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 21,16 kg/j |



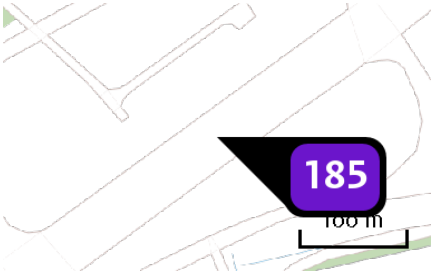

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1228) |
| Locatie (X,Y) | 257604, 477561 |
| Uitstoothoogte | 79,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 31,85 kg/j |



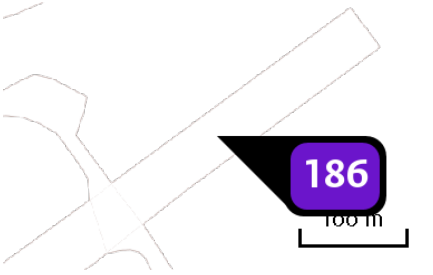

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1229) |
| Locatie (X,Y) | 257845, 477739 |
| Uitstoothoogte | 89,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 31,85 kg/j |



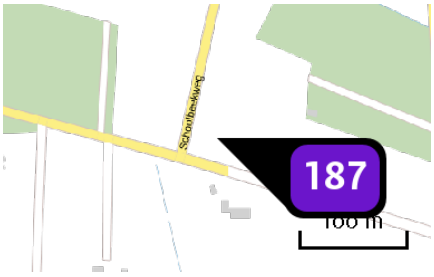

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1230) |
| Locatie (X,Y) | 258087, 477917 |
| Uitstoothoogte | 101,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,21 kg/j |



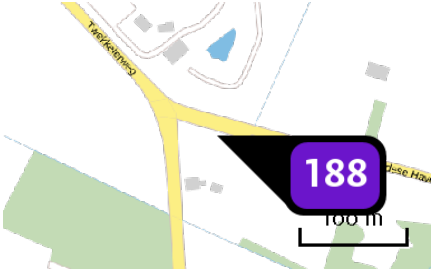

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1231) |
| Locatie (X,Y) | 258329, 478094 |
| Uitstoothoogte | 104,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 23,18 kg/j |



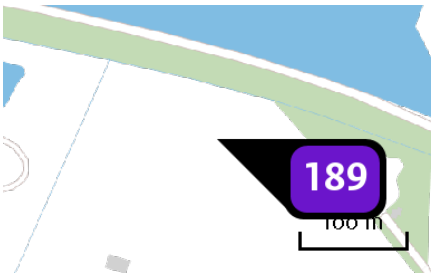

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1232) |
| Locatie (X,Y) | 258570, 478272 |
| Uitstoothoogte | 171,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 9,33 kg/j |



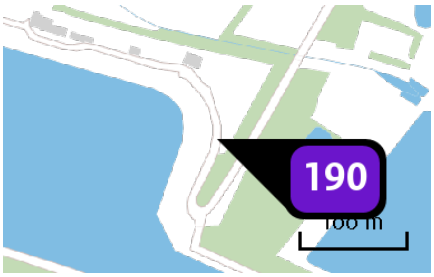

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1233) |
| Locatie (X,Y) | 251982, 473472 |
| Uitstoothoogte | 401,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



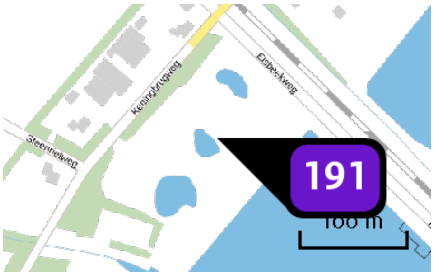

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1234) |
| Locatie (X,Y) | 252225, 473648 |
| Uitstoothoogte | 454,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,97 kg/j |



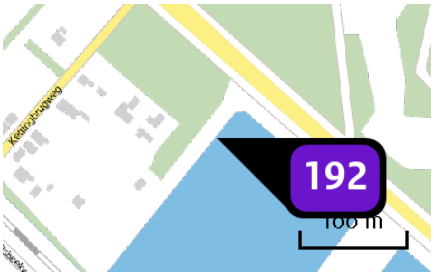

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1235) |
| Locatie (X,Y) | 252468, 473824 |
| Uitstoothoogte | 488,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,60 kg/j |



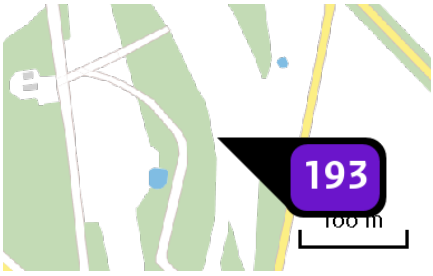

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1236) |
| Locatie (X,Y) | 252710, 474000 |
| Uitstoothoogte | 486,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



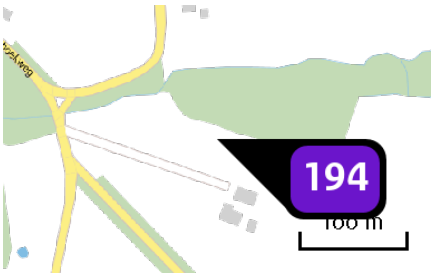

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1237) |
| Locatie (X,Y) | 252953, 474176 |
| Uitstoothoogte | 468,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



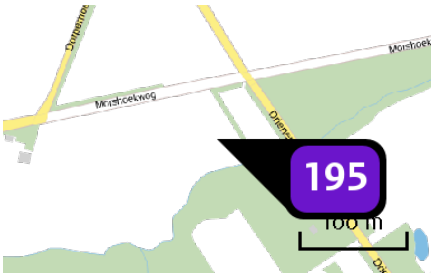

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1238) |
| Locatie (X,Y) | 253196, 474353 |
| Uitstoothoogte | 451,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



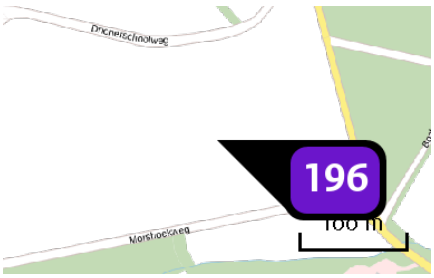

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1239) |
| Locatie (X,Y) | 253439, 474529 |
| Uitstoothoogte | 454,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,83 kg/j |



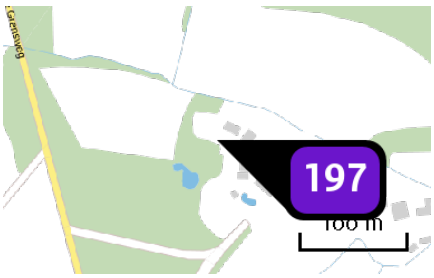

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1240) |
| Locatie (X,Y) | 253682, 474705 |
| Uitstoothoogte | 464,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,14 kg/j |



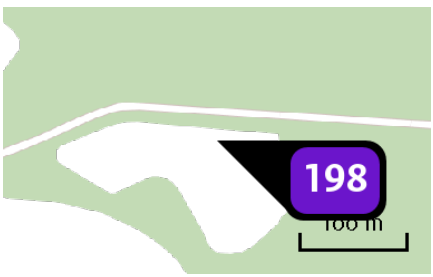

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1241) |
| Locatie (X,Y) | 253924, 474881 |
| Uitstoothoogte | 441,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,14 kg/j |



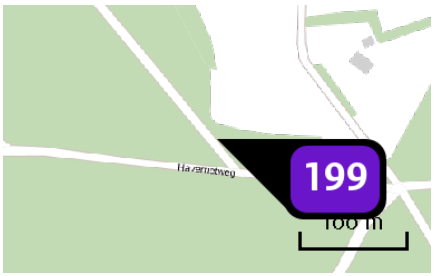

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1242) |
| Locatie (X,Y) | 254167, 475057 |
| Uitstoothoogte | 424,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,14 kg/j |



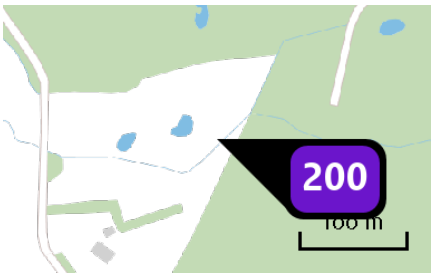

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1243) |
| Locatie (X,Y) | 254410, 475234 |
| Uitstoothoogte | 429,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,39 kg/j |



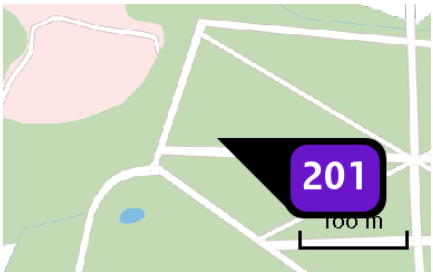

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1244) |
| Locatie (X,Y) | 254653, 475410 |
| Uitstoothoogte | 429,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,64 kg/j |



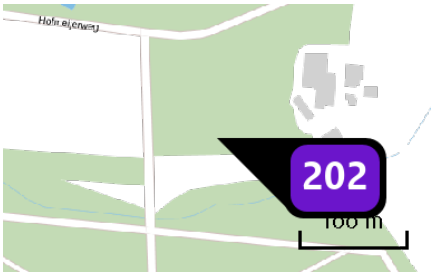

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1245) |
| Locatie (X,Y) | 254896, 475586 |
| Uitstoothoogte | 404,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,68 kg/j |



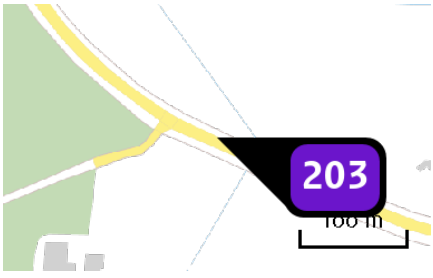

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1246) |
| Locatie (X,Y) | 255138, 475762 |
| Uitstoothoogte | 383,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,18 kg/j |



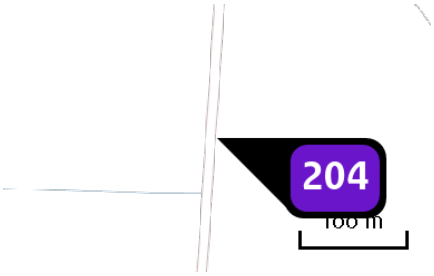

| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1247) |
| Locatie (X,Y) | 255381, 475938 |
| Uitstoothoogte | 354,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,53 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1248) |
| Locatie (X,Y) | 255624, 476114 |
| Uitstoothoogte | 335,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,91 kg/j |

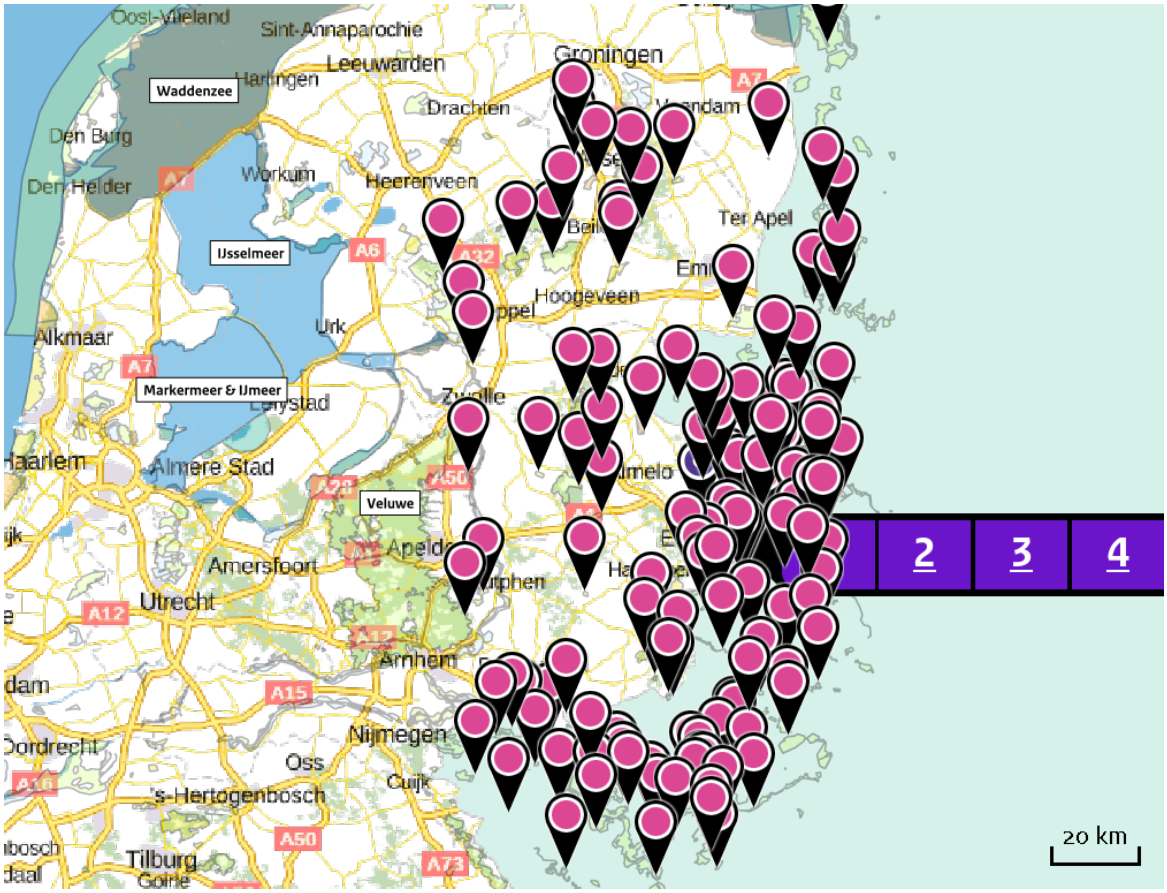



| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1249) |
| Locatie (X,Y) | 255867, 476291 |
| Uitstoothoogte | 309,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 7,22 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx (1250) |
| Locatie (X,Y) | 256110, 476467 |
| Uitstoothoogte | 260,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,35 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 91,98 | 122,85 | + 30,87 | 122,85 | ● | ✗ |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,24 | 5,56 | + 4,32 | 5,56 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 1,87 | + 1,78 | 1,87 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 1,35 | + 1,28 | 1,35 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 1,26 | + 1,20 | 1,26 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 0,95 | + 0,90 | 0,95 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | 0,71 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 0,70 | + 0,66 | 0,70 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 0,51 | + 0,48 | 0,51 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 0,50 | + 0,47 | 0,50 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | 0,38 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | 0,32 | + 0,31 | 0,32 | ● | ✓ |
| Sallandse Heuvelrug | 0,02 | 0,31 | + 0,29 | 0,31 | ● | ✓ |
| Wierdense Veld | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | 0,27 | ● | ✓ |
| Vecht- en Beneden-Reggegebied | 0,01 | 0,25 | + 0,23 | 0,25 | ● | ✓ |
| Bargerveen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ● | ✓ |
| Stelkampsveld | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | 0,21 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Boetelerveld | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ● | ✓ |
| Bekendelle | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | 0,17 | ● | ✓ |
| Korenburgerveen | 0,01 | 0,16 | + 0,16 | 0,16 | ● | ✓ |
| Willinks Weust | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ● | ✓ |
| Landgoederen Brummen | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ● | ✓ |
| Veluwe | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ● | ✗ |
| Rijntakken | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ● | ✓ |
| Wooldse Veen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| Mantingerbos | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| Mantingerzand | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ● | ✓ |
| Dwingelderveld | 0,01 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Drouwenerzand | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Elperstroomgebied | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Holtingerveld | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ● | ✓ |
| Lieftinghsbroek | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ● | ✓ |
| Drents-Friese Wold & Leggelderveld | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| De Wieden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Drentsche Aa-gebied | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Fochteloërveen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Witterveld | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Weerribben | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Norgerholt | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 91,98 | 122,85 | + 30,87 | ● | ✗ |
| H4030 Droge heiden | 68,77 | 86,60 | + 17,83 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 33,26 | 50,81 | + 17,55 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 33,26 | 50,81 | + 17,55 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 43,10 | 58,03 | + 14,94 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 17,75 | 26,62 | + 8,87 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 14,87 | 22,59 | + 7,71 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,24 | 5,56 | + 4,32 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 5,06 | + 4,07 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 4,97 | + 3,97 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 4,94 | + 3,82 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 2,30 | + 2,17 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 2,21 | + 2,09 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 1,63 | + 1,55 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,62 | + 1,54 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 1,45 | + 1,37 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 1,43 | + 1,36 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 1,40 | + 1,32 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,40 | + 1,32 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 1,06 | + >1,00 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 1,05 | + 0,99 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,97 | + 0,92 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,91 | + 0,86 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,87 | + 0,83 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 0,80 | + 0,76 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,35 | + 1,28 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,27 | + 1,20 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 1,23 | + 1,16 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,21 | + 1,15 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 1,21 | + 1,15 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,21 | + 1,14 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 1,02 | + 0,97 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,26 | + 1,20 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,26 | + 1,20 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,13 | + 1,07 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 1,01 | + 0,96 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 0,95 | + 0,90 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 0,89 | + 0,85 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,86 | + 0,81 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 0,86 | + 0,81 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 0,82 | + 0,78 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 0,80 | + 0,76 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 0,77 | + 0,73 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 0,67 | + 0,63 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 0,65 | + 0,62 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 0,56 | + 0,53 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 0,48 | + 0,45 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,71 | + 0,67 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 0,66 | + 0,63 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,63 | + 0,61 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 0,59 | + 0,56 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,56 | + 0,54 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,56 | + 0,54 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,55 | + 0,53 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,55 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,52 | + 0,50 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,42 | + 0,40 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 0,70 | + 0,66 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,61 | + 0,58 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,61 | + 0,57 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,58 | + 0,55 | ● | ✓ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 0,56 | + 0,53 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,56 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 0,52 | + 0,49 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,49 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,48 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,40 | + 0,38 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,40 | + 0,38 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,40 | + 0,38 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,36 | + 0,34 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,36 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,36 | + 0,34 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,49 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,45 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,02 | 0,33 | + 0,31 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,30 | + 0,28 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,50 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 0,48 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,48 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,34 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,32 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,32 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,32 | + 0,31 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |

## Sallandse Heuvelrug

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,31 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H9999:42 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3160, H6230) | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |

## Wierdense Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |

## Vecht- en Beneden-Reggegebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,25 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Bargerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Stelkampsveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Boetelerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Bekendelle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Korenburgerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,16 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,01 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ○ | - |

## Willinks Weust

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Landgoederen Brummen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Veluwe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✗ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Rijntakken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | - |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | - |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Wooldse Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Mantingerbos

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Mantingerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Dwingelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9999:30 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7120) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH6230dka Heischrale graslanden, droog kalkarm | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Drouwenerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Elperstroomgebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Holtingerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Lieftinghsbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Drents-Friese Wold & Leggelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## De Wieden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H9999:35 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Drentsche Aa-gebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Fochteloërveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Witterveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Weerribben

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Norgerholt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Gildehauser Venn | 0,06 | 1,21 | + 1,15 | 1,21 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 1,08 | + 1,03 | 1,08 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 1,07 | + 1,01 | 1,07 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 1,01 | + 0,97 | 1,01 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 1,01 | + 0,95 | 1,01 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 0,77 | + 0,73 | 0,77 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 0,73 | + 0,69 | 0,73 | ○ | - |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 0,69 | + 0,65 | 0,69 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 0,67 | + 0,63 | 0,67 | ● | ✓ |
| Syen-Venn | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | 0,64 | ○ | - |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 0,63 | + 0,60 | 0,63 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 0,63 | + 0,60 | 0,63 | ● | ✓ |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 0,61 | + 0,58 | 0,61 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | 0,60 | ○ | - |
| Samerrott | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | 0,60 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,03 | 0,56 | + 0,54 | 0,56 | ● | ✓ |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 0,51 | + 0,48 | 0,51 | ○ | - |
| Ems | 0,03 | 0,51 | + 0,48 | 0,51 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,03 | 0,47 | + 0,45 | 0,47 | ○ | - |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | 0,45 | ○ | - |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | 0,44 | ● | ✓ |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | 0,44 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | 0,41 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,39 | + 0,37 | 0,39 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,39 | + 0,37 | 0,39 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | 0,37 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | 0,36 | + 0,34 | 0,36 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | 0,34 | + 0,33 | 0,34 | ○ | - |
| Alter Bierkeller bei Ochtrup | 0,02 | 0,33 | + 0,32 | 0,33 | ○ | - |
| Schnippenpohl | 0,02 | 0,33 | + 0,31 | 0,33 | ○ | - |
| Herrenholz und Schöppinger Berg | 0,02 | 0,31 | + 0,29 | 0,31 | ○ | - |
| VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | 0,29 | ○ | - |
| Wacholderheide Hörsteloe | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | 0,28 | ○ | - |
| Salzbrunnen am Rothenberg | 0,01 | 0,28 | + 0,26 | 0,28 | ○ | - |
| Esterfelder Moor bei Meppen | 0,01 | 0,28 | + 0,26 | 0,28 | ○ | - |
| Untere Haseniederung | 0,01 | 0,27 | + 0,25 | 0,27 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Liesner Wald | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | 0,26 | ○ | - |
| Wald bei Haus Burlo | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | 0,25 | ○ | - |
| Berkel | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | 0,24 | ○ | - |
| Tinner Dose, Sprakeler Heide | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ○ | - |
| Vechte | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | 0,22 | ○ | - |
| Felsbachaue | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ○ | - |
| Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld | 0,01 | 0,19 | + 0,19 | 0,19 | ○ | - |
| Sundern | 0,01 | 0,17 | + 0,17 | 0,17 | ○ | - |
| Roruper Holz mit Kestenbusch | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ○ | - |
| Stillgewässer bei Kluse | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ○ | - |
| Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ● | ✓ |
| Emstal von Lathen bis Papenburg | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ○ | - |
| Fürstenkuhle im Weissen Venn | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ○ | - |
| VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge' | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| STEKKENKAMP | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ● | ✓ |
| Weißes Venn / Geisheide | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Kranenmeer | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Bachsystem des Wienbaches | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Üfter Mark | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Wienbecker Mühle | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein' | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Dornicksche Ward | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Dämmer Wald | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Lichtenhagen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Diersfordter Wald/ Schnepfenberg | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Grosses Veen | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Lippeaue | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Schwarzes Wasser | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Wisseler Dünen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Steinbach | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Emmericher Ward | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Gartroper Mühlenbach | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Postwegmoore u. Rütterberg-Nord | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Kaninchenberge | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Salmorth, nur Teilfläche | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Stollbach | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Uedemer Hochwald | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Schwarzes Venn | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| Reichswald | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Köllnischer Wald | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Erlenwälder bei Gut Hovesaat | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Walsum | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Heidesee in der Kirchheller Heide | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| NSG Weseler Aue | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Rheiderland | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ◯ | - |
| Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ◯ | - |
| Fleuthkuhlen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |
| Unterems und Außenems | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |
| NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 1,21 | + 1,15 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,08 | + 1,03 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,07 | + 1,01 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 1,01 | + 0,97 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,01 | + 0,95 | ◯ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,77 | + 0,73 | ◯ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,73 | + 0,69 | ◯ | - |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,69 | + 0,65 | ◯ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,67 | + 0,63 | ◯ | ✔ |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | ○ | - |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,63 | + 0,60 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,63 | + 0,60 | ○ | ✓ |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,61 | + 0,58 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | ○ | - |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,56 | + 0,54 | ○ | ✓ |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,51 | + 0,48 | ○ | - |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,51 | + 0,48 | ○ | - |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,47 | + 0,45 | ○ | - |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | ○ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | ○ | ✓ |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | ○ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,39 | + 0,37 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,39 | + 0,37 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,36 | + 0,34 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,34 | + 0,33 | ◯ | - |

## Alter Bierkeller bei Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1159c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,33 | + 0,32 | ◯ | - |

## Schnippenpohl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1148c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,33 | + 0,31 | ◯ | - |

## Herrenholz und Schöppinger Berg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1168c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,31 | + 0,29 | ◯ | - |

## VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1163c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | ◯ | - |

## Wacholderheide Hörsteloe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1166c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | ◯ | - |

## Salzbrunnen am Rothenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1147c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,28 | + 0,26 | ◯ | - |

## Esterfelder Moor bei Meppen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1127c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,28 | + 0,26 | ◯ | - |

## Untere Haseniederung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1126c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,27 | + 0,25 | ◯ | - |

## Liesner Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1167c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ◯ | - |

## Wald bei Haus Burlo

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1169c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ◯ | - |

## Berkel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1172c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ◯ | - |

## Tinner Dose, Sprakeler Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1124c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ◯ | - |

## Vechte

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1160c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ◯ | - |

## Felsbachaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1174c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ◯ | - |

## Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1164c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,19 | + 0,19 | ◯ | - |

## Sundern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1176c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,17 | + 0,17 | ◯ | - |

## Roruper Holz mit Kestenbusch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1175c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ◯ | - |

## Stillgewässer bei Kluse

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1122c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ○ | - |

## Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1171c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ○ | ✓ |

## Emstal von Lathen bis Papenburg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1118c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ○ | - |

## Fürstenkuhle im Weissen Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1173c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ○ | - |

## VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1191c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## STEKKENKAMP

## Weißes Venn / Geisheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1190c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ◯ | - |

## Kranenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1209c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Bachsystem des Wienbaches

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1211c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Üfter Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1208c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Wienbecker Mühle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1210c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1187c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1198c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Dornicksche Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1182c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Dämmer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1206c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Lichtenhagen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1207c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Diersfordter Wald/ Schnepfenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1205c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1235c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Grosses Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1204c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Lippeaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1214c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1225c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Schwarzes Wasser

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1223c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Wisseler Dünen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1195c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Steinbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1231c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Emmericher Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1183c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1226c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Gartroper Mühlenbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1228c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Postwegmoore u. Rütterberg-Nord

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1230c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Kaninchenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1227c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## NSG Salmorth, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1181c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Stollbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1229c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1239c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Uedemer Hochwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1218c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Schwarzes Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1189c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## Reichswald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1194c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1219c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Köllnischer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1240c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Erlenwälder bei Gut Hovesaat

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1217c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Walsum

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1238c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Heidesee in der Kirchheller Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1241c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1202c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## NSG Weseler Aue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1221c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Rheiderland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1115c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1188c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Fleuthkuhlen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1233c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## Unterems und Außenems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1107c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1220c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

# PASSENDE BEOORDELING GEBIEDSONTWIKKELING LUCHTHAVEN TWENTE

3 JUNI 2016

**ADVISEUR/PROJECTLEIDER ECOLOGIE**

M +31 6 5433 6237
E arjen.goutbeek@aradis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

# INHOUDSOPGAVE

**1 INLEIDING 4**

1.1 Achtergrond 4

1.2 Kader en doel 4

1.3 Juridisch kader 5

**2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT 7**

2.1 Het voorkeursalternatief 7

2.2 Mogelijke effecten van de ontwikkeling 9

**3 BESCHRIJVING NATURA 2000-GEBIEDEN 11**

3.1 Selectie gebieden 11

3.2 Lonnekermeer 11

3.3 Landgoederen Oldenzaal 12

3.4 Lemselermaten 13

3.5 Dinkelland 14

**4 EFFECTBEOORDELING 15**

4.1 Verstoring 15

4.2 Verdroging en vernatting 16

4.3 Verzuring en vermesting (stikstofdepositie) 17

**5 CONCLUSIE 22**

**LITERATUUR 24**

**BIJLAGE 1 AERIUS RESULTATEN 25**

# 1 INLEIDING

## 1.1 Achtergrond

Sinds het beëindigen van de functie van militaire luchtmachtbasis Twenthe op 1 januari 2008 is gezocht naar een nieuwe invulling van het luchthaventerrein. Het gebied is sinds 2008 in ontwikkeling van een besloten militair terrein naar een grotendeels open en toegankelijk gebied met nieuwe functies. Het doel in de plannen van Rijk, provincie en gemeenten zijn het compenseren van het banenverlies, het realiseren van natuur en het realiseren van een acceptabele opbrengst van de grond.

Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en gesteund door de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen die de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en de rol van de voormalige luchthaven Twente daarbij heeft onderzocht. Samengevat komt het advies neer op het realiseren van een combinatie van groen en rust met duurzame hightech bedrijvigheid. Dit is vervolgens uitgewerkt naar de volgende ontwikkelingen die in het gebied plaats moeten gaan vinden:

- Sluit vanuit Europa aan bij de mondiale ontwikkelingen door binnen het Nederlandse Topsectorenbeleid te focussen op de regionale kracht van ‘Advanced Materials and Manufacturing’ ofwel: de nieuwe maakindustrie. Hiermee kiest Twente haar eigen invulling van de Topsector ‘High Tech Systemen & Materialen’ (HTSM), die al sterk ontwikkeld is in de regio.
- Behoud minimaal de komende tien jaar de start- en landingsbaan en de mogelijkheid voor beperkt vliegen en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid.
- Waarborg de landschappelijke kwaliteit van het gebied.

Om helderheid te verschaffen en sturing te kunnen geven aan de keuzes van de beoogde ontwikkelingen en omdat de ruimtelijke ontwikkelingen een mogelijke impact hebben op het milieu, moet de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) gevolgd worden. Deze Passende Beoordeling maakt onderdeel uit van dit MER.

## 1.2 Kader en doel

Deze Passende Beoordeling is uitgevoerd voor het voorkeursalternatief (VKA) voor de ontwikkelingen in het plangebied op het niveau van het bestemmingsplan. Het doel van de Passende Beoordeling is de toetsing en beoordeling van de (mogelijke) effecten op Natura 2000-gebieden conform artikel 19j en artikel 16 van de Natuurbeschermingswet 1998. Samengevat betekent dit of het plan (de maximale ruimte die het biedt) binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet uitvoerbaar is. Hierbij worden de mogelijke effecten van verschillende planonderdelen getoetst en beoordeeld aan de specifieke instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden, afhankelijk van de reikwijdte van de effecten en de gevoeligheid van de natuurwaarden. Ook de cumulatie van effecten met andere projecten is hierbij van belang.

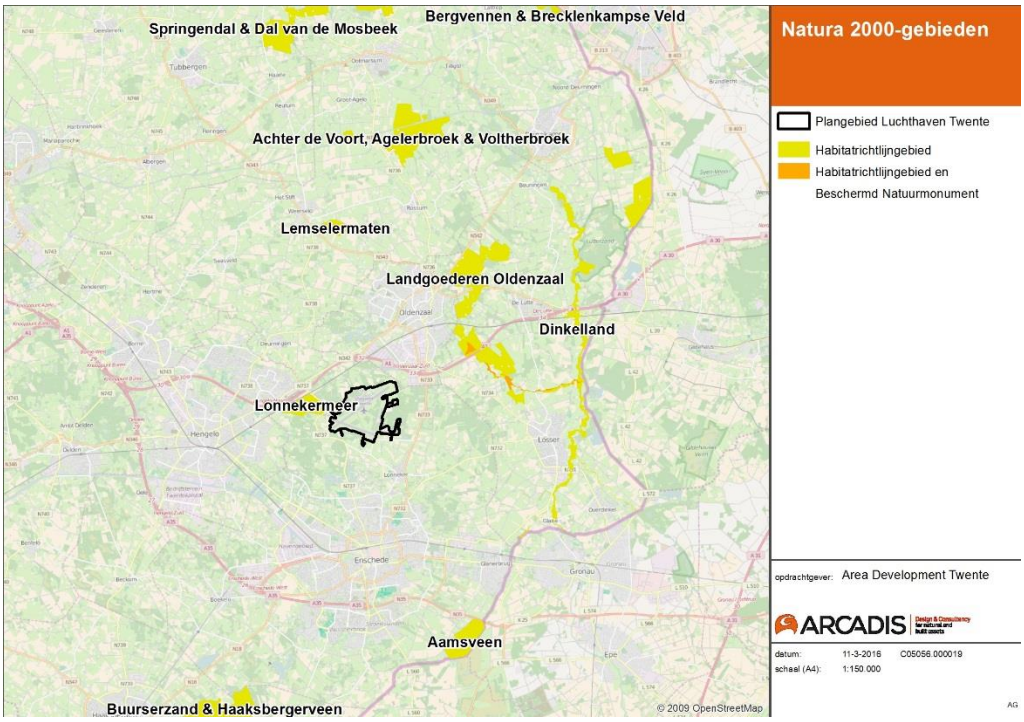
De conclusies en aanbevelingen uit de Passende Beoordeling zijn gebruikt voor het planMER. De Passende Beoordeling is als bijlage opgenomen in het planMER. Het is belangrijk om bij het lezen van zowel het MER als de Passende Beoordeling te realiseren dat het kader waaraan getoetst wordt, kan verschillen. Daar waar het MER zich richt op het maken van een afgewogen keuze tussen alternatieven, gaat de Passende Beoordeling over een beoordeling van de effecten van het VKA op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

## 1.3 Juridisch kader

### Natuurbeschermingswet

Natura 2000 is het netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie, die worden beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). De richtlijnen bepalen welke typen natuur en soorten beschermd moeten worden. De EU-lidstaten hebben daarvoor speciale beschermingszones aangewezen en zijn verplicht instandhoudingsmaatregelen te nemen voor de bescherming van deze gebieden. De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn in Nederland geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet kent voor de Natura 2000-gebieden een vergunningenstelsel en beheerplannen. Hiermee is een zorgvuldige afweging van activiteiten in en rond de natuurgebieden die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden en hun natuurwaarden gewaarborgd. Activiteiten en projecten mogen in principe alleen uitgevoerd worden wanneer geen significante schade aan de beschermde natuurwaarden wordt gedaan.

Het beschermingsregime van de Natuurbeschermingswet strekt zich uit tot gebieden die zijn aangewezen of aangemeld onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn en de Beschermde Natuurmonumenten. Het plangebied van de Luchthaven Twente ligt niet binnen de begrenzing van een Natura 2000-gebied. Wel grenst het aan het Natura 2000-gebied Lonnekermeer en liggen op korte afstand nog enkele Natura 2000-gebieden (onder andere Landgoederen Oldenzaal, Dinkelland en Lemselermaten).




Figuur 1 Overzicht ligging luchthaven Twente, onder andere ten opzichte Natura 2000-gebieden in de regio

### Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Al jaren lang vormt de hoge depositie van stikstof, afkomstig van landbouw, verkeer en industrie een grote belemmering voor de besluitvorming rond projecten die stikstof emitteren. Het Rijk en de provincies hebben de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ontwikkeld, om deze impasse te doorbreken. Deze is op 1 juli 2015 in werking is getreden.

De essentie van de PAS is dat extra geïnvesteerd wordt in emissiebeperkende maatregelen (o.a. in de industrie, de landbouw en verkeer) en in het herstel van habitattypen en leefgebieden binnen de Natura 2000-gebieden.

Een deel van de extra daling van de stikstofdepositie die hiermee wordt bereikt, wordt opnieuw ingezet voor economische ontwikkeling (zogenaamde ontwikkelingsruimte), terwijl de herstelmaatregelen waarborgen dat de instandhoudingsdoelen voor de Natura 2000-gebieden worden gerealiseerd. De ontwikkelingsruimte kan op drie manieren worden toegekend (Figuur 2):

- Projecten die een depositie veroorzaken van minder dan 1 mol/ha/jaar (berekend met het programma AERIUS). Deze projecten dienen zich aan te melden, hiervoor is in beginsel ontwikkelingsruimte beschikbaar[1].
- Prioritaire projecten (segment 1), die in de Regeling PAS zijn genoemd. De ontwikkelingsruimte voor deze projecten is op voorhand gereserveerd; op basis hiervan kan GS een vergunning verlenen.
- Overige projecten dienen een vergunning aan te vragen in de vorm van een toestemmingsbesluit van GS.




Figuur 2 Verdeling van ontwikkelingsruimte onder de PAS

De plannen voor het nieuwe gebruik van luchthaven Twente vallen in de categorie prioritaire projecten (segment 1) en hiervoor is in de PAS al ontwikkelingsruimte gereserveerd. Toestemmingsverlening kan daarom voor wat betreft de effecten van stikstofdepositie verlopen via de PAS. Wel moet bekeken worden of de plannen ook passen binnen deze gereserveerde ruimte. Dit wordt onder andere in deze Passende Beoordeling getoetst. In de effectbeoordeling (paragraaf 4.3) wordt wel een toelichting gegeven op de AERIUS-berekening die is uitgevoerd.

[1] Wanneer de gereserveerde meldingsruimte op is, wordt de drempel verlaagd van 1 mol naar 0,05 mol.

# 2 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

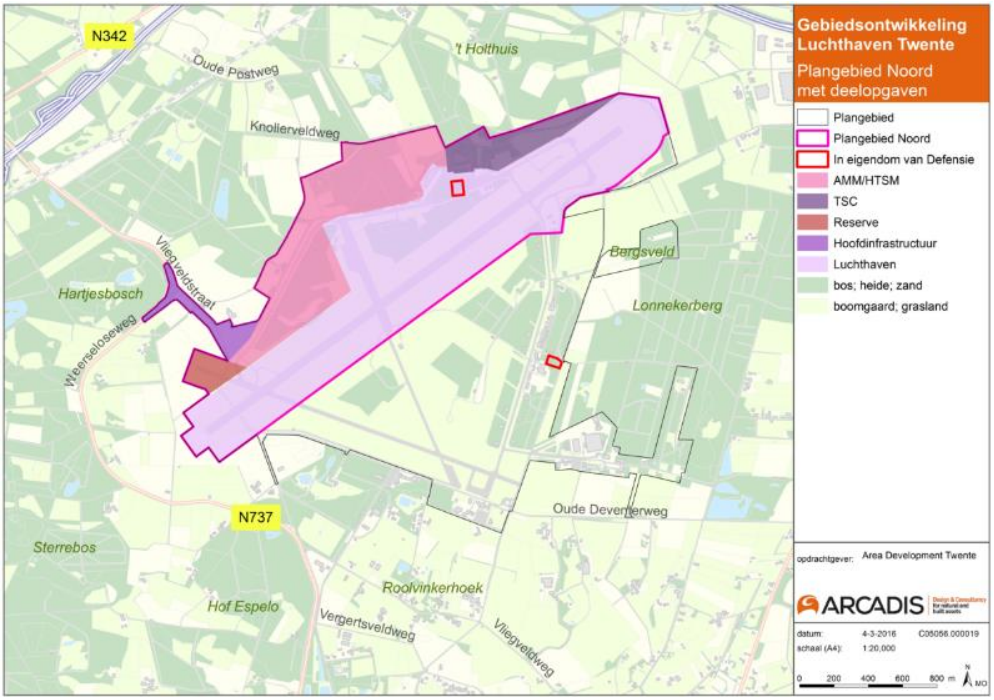
## 2.1 Het voorkeursalternatief

In een eerdere stap van het tot stand komen van het MER zijn twee scenario's beschreven en onderzocht op milieueffecten. Op basis daarvan is het voorkeursalternatief (VKA) bepaald. Omdat het VKA het voornemen beschrijft, wordt deze Passende Beoordeling op het VKA gebaseerd. Ook voor het VKA geldt dat het projectgebied is opgedeeld in twee deelgebieden met elk eigen ontwikkelingen:

- Deelgebied Noord (AMM, TSC, luchthaventerrein met start- en landingsbaan).
- Deelgebied Midden (natuurontwikkeling, Werkparken Deventerpoort, De Strip, Oostkamp en ontsluiting).

### Deelgebied Noord

- Luchthavengebied: op dit 148 hectare grote terrein wordt ruimte geboden voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation. De start- en landingsbaan blijft behouden.
- Bedrijvencluster AMM/HTSM: een gebied van 76 hectare waar ontwikkeling van de moderne maakindustrie wordt gestimuleerd in de sectoren Advanced Materials and Manufacturing (AMM)[2] en High Tech Systems en Materials (HTSM)[3] en doorontwikkelingsplannen van de Twente Safety Campus.




Figuur 3 Deelgebied Noord met de deelontwikkelingen.

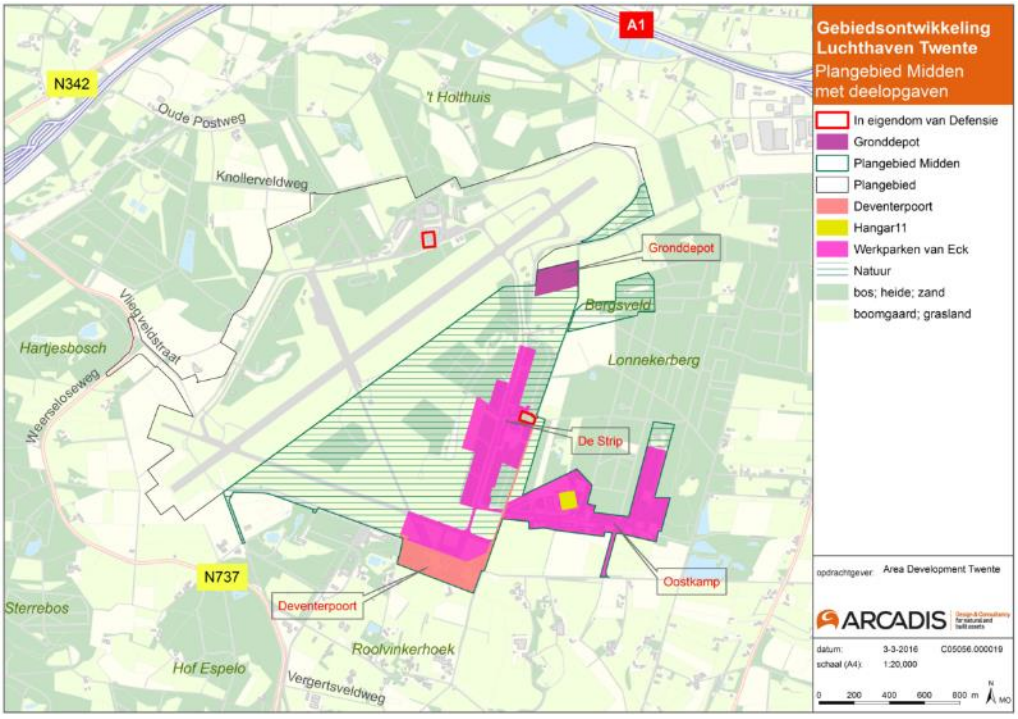
### Deelgebied Midden

[2] Advanced Materials and Manufacturing (AMM) staat voor een nieuwe maakindustrie gebaseerd op nanotechnologie en biotechnologie, die met behulp van nieuwe materialen nieuwe systemen produceert. Deze ontwikkeling is in Twente al bij veel bedrijven te zien die de transformatie van textiel en metaal naar hightech succesvol hebben doorgemaakt. Voorbeelden zijn o.a. Thales, Demcon, Nedap, Norma, TKH, Bronkhorst High-tech, TenCate, Aeronamic, Pentair. Bron: Technology Base Twente, Advies Commissie van Wijzen, 30 oktober 2014.

[3] Bedrijven in de High Tech Systems and Materials (HTSM)-sector produceren een breed scala aan eindproducten, halffabricaten, componenten en materialen voor mondiale markten variërend van gezondheidszorg, verlichting, chips en chips-productie tot laboratorium- en kantoorapparatuur, van auto's en logistieke systemen, vliegtuigen en satellieten tot energie opwekking, voedselverwerking en veiligheid. Karakteristieke eigenschappen zijn: zeer intelligent (embedded systemen, software, sensors), zeer nauwkeurig (nano-elektronica, high precision manufacturing) en zeer efficiënt (mechatronica).

Natuurontwikkeling: ongeveer 137 hectare van de voormalige militaire basis is ingericht als natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur).

- Werkparken: een gebied van ongeveer 59 hectare groot bestaande uit de volgende drie deelontwikkelingen:
  - De Strip: voormalige taxibaan met bijbehorende gebouwen aangewezen voor leisure, evenementen en innovatieve bedrijvigheid. Het accent ligt op automotive activiteiten en evenementen.
  - Oostkamp: oostelijk terrein met hangars en voormalig munitiebunkerpark aangewezen leisure, evenementen en innovatieve op food gerichte bedrijvigheid.
  - Deventerpoort: herstructurering van het bestaande bedrijvencluster dat aangewezen is voor bedrijvigheid. Het deels verharde terrein ten noorden van de oude terminal kan worden ingericht als parkeergelegenheid voor evenementen in Oostkamp en De Strip.




Figuur 4 Deelgebied Midden met deelontwikkelingen.

Deze plannen en ontwikkelingen zijn uiteindelijk voor het VKA concreter gemaakt door de uitgangspunten te vertalen naar maximale invullingen voor onder andere milieucategorieën van bedrijven, maximaal aantal hectares te bebouwen, aantal vliegbewegingen en de maximale geluidsemissies. Deze invulling is weergegeven in onderstaande tabel (Tabel 1)

Tabel 1 Samenvatting ontwikkelingsmogelijkheden VKA Luchthaven Twente

| Deelgebied | | | |
|---|---|---|---|
| **Noord** | | | |
| Luchthavengebied | 20.240 vliegbewegingen per jaar | Luchthaven gebonden bedrijvigheid (MRO) cat. 4.1 | Proefdraaien op locatie West mét scherm, cat. 5.3 |
| Bedrijvencluster AMM/HTSM | Bruto oppervlak 61,05 hectare met een footprint van 7,94 hectare | AMM/HTSM categorie 4.2 | Beperkt aantal bedrijven met categorie 5.1 in de kern |
| **Midden** | | | |
| EHS | Inrichting als EHS, met onder andere nieuwe beken en opheffen van drainage. | | |
| Werkparken | Bedrijvencategorie 4.2<br>Max. 500.000 bezoekers per jaar<br>Geluidscontour van maximaal 50 dB(A)<br>Begrenzing 12x piekbelastingen per jaar (1x per mnd in het broedseizoen) | | |

## 2.2 Mogelijke effecten van de ontwikkeling

### Effecten

Op basis van het plan, de ruimte die het bestemmingsplan biedt en de hierbij horende activiteiten en inrichting zijn mogelijk optredende effecten bepaald. Omdat het plangebied buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden ligt, is van directe aantasting door bijvoorbeeld oppervlakteverlies of fysieke aantasting van habitattypen of leefgebieden niet aan de orde. De mogelijk optredende effecten hebben alleen betrekking op effecten als gevolg van externe werking. Het gaat om de volgende onderscheidde effecten:

- Verstoring door geluid, licht en optische verstoring door jaarrond aanwezigheid van bedrijvigheid en activiteit van mensen op de bedrijventerreinen, werkparken en de luchthaven.
- Verdroging en/of vernatting als gevolg van een gewijzigde hydrologie in het EHS-deel, dat benedenstrooms aansluit op het hydrologische systeem van het Lonnekermeer.
- Vermesting en verzuring als gevolg van uitstoot van de toename van verkeer (wegverkeer en vliegverkeer), bedrijvigheid en industrie en andere activiteiten.

### Verstoring

Verstoring wordt hierbij gezien als afwijkingen in natuurlijk gedrag of fysiologie als gevolg van aantasting van de vegetatie of de bodem, de aanwezigheid van mensen, onnatuurlijk geluid of licht. Voor vegetaties betekent het vooral vernieling van planten of aantasting van de groeiplaats. Voor vogels of fauna betreft deze afwijkingen bijvoorbeeld het vaker moeten opvliegen, stoppen met foerageren, verhoogde hartslag, maar ook directe predatie. De tijd dat een individu verstoord wordt kan niet besteed worden aan bijvoorbeeld voedsel zoeken waardoor deze tijd later ingehaald zal moeten worden. Vaak veroorzaakt de verstoring tevens een inspanning (wegvluchten) waardoor per saldo meer gefoerageerd zal moeten worden. Indien dit slechts beperkt of niet mogelijk is kan dit uiteindelijk leiden tot een verminderde overlevingskans of het verlaten van het gebied.

Verstoring heeft meestal alleen betrekking op soorten en niet op habitattypen. Vegetatietypen ondervinden over het algemeen geen hinder van geluid, licht of aanwezigheid van mensen buiten het habitattype. Omdat het plangebied buiten Natura 2000-gebieden ligt, is van betreding en fysieke verstoring als gevolg van de plannen dan ook geen sprake. Toetsing van verstoring is dan ook alleen van toepassing op habitatrichtlijnsoorten.

**Verdroging en vernatting**

Verdroging en vernatting zijn tegenovergestelde effecten als gevolg van wijzigingen in (vooral ) de grondwaterstand. Verdroging uit zich in lagere grondwaterstanden en/of afnemende kwel en vernatting manifesteert zich in hogere grondwaterstanden en/of toenemende kwel. Als gevolg wijkt de actuele of nieuwe grondwaterstand af van de gewenste/benodigde grondwaterstand.

Bij verdroging neemt niet alleen de hoeveelheid vocht af, maar neemt ook de doorluchting van de bodem toe waardoor meer organisch materiaal wordt afgebroken. Op deze wijze leidt verdroging tevens tot vermesting. Onder verdroging valt ook een wijziging of afname van kwel (zonder dat daadwerkelijk sprake is van een daling van de grondwaterstand). De van oorsprong vaak bijzondere samenstelling van kwelwater (rijk aan ijzer en calcium, arm aan voedingsstoffen en gebufferd) wordt vervangen door gebiedsvreemd water met een andere, vaak voedselrijke en/of vervuilde samenstelling. Door verdroging of het verdwijnen van de typische waterkwaliteit kan leiden tot wijzigingen is in de soortsamenstelling en daarmee van de kwaliteit van een habitattype of leefgebied.

Vernatting betekent niet alleen een hogere grondwaterstand met als gevolg het natter worden van een gebieden maar ook de verandering van de waterkwaliteit, bijvoorbeeld als gevolg van inlaat van gebiedsvreemd water. Het gevolg is een verstoring van vegetatietypen en leefgebieden die van nature onder drogere omstandigheden voorkomen of aangepast zijn aan specifieke waterkwaliteit. Bij verdergaande vernatting kan een gebied ongeschikt worden door te grote fysieke wijzigingen van groeiplaatsomstandigheden of leefgebieden. Verdroging en vernatting kan zowel effect hebben op habitattypen als op leefgebied van habitatrichtlijnsoorten.

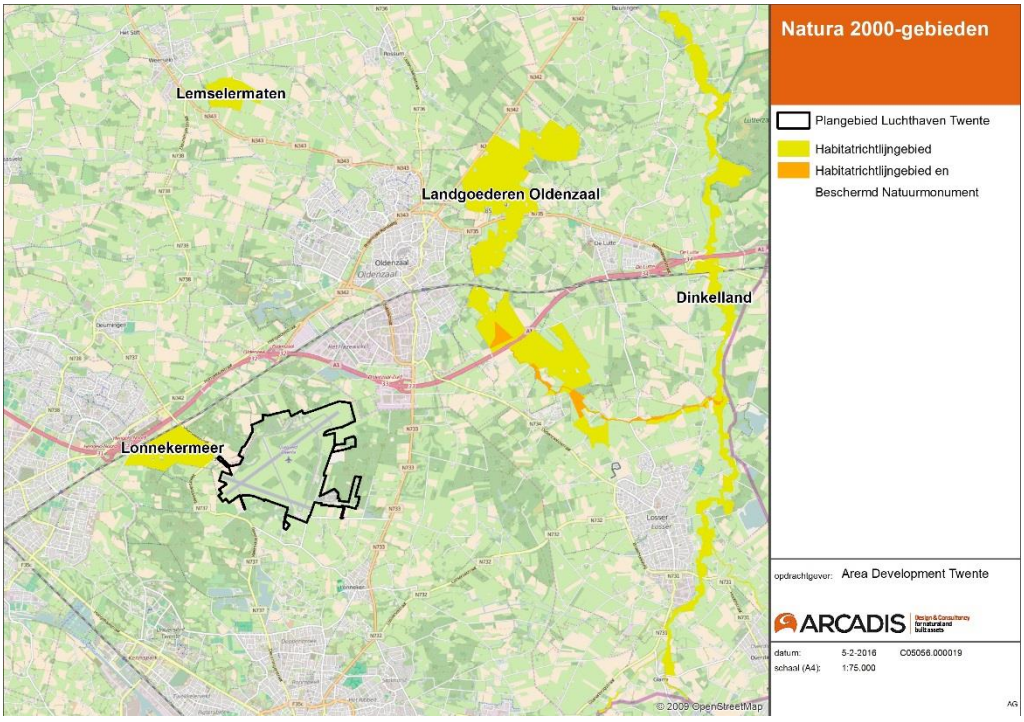
**Vermesting en verzuring**

Verzuring van bodem of water is een gevolg van de uitstoot (emissie) van vervuilende gassen door bijvoorbeeld industrie, landbouwbedrijven en verkeer. De uitstoot bevat onder andere zwaveldioxide ($SO_2$), stikstofoxide ($NO_x$), ammoniak ($NH_3$) en vluchtige organische stoffen (VOS). Deze verzurende stoffen komen via lucht of water in de grond terecht en leiden tot het zuurder worden van het biotische milieu. Vermesting is de letterlijke verrijking van ecosystemen met name met stikstof en fosfaat. Het kan gaan om aanvoer door de lucht (droge en natte neerslag van ammoniak en stikstofoxiden) of nitraat- en fosfaataanvoer door het oppervlakte- of grondwater. De effecten van beide zijn niet altijd te scheiden, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof). Vermesting en verzuring kan zowel effect hebben op habitattypen als op leefgebied van habitatrichtlijnsoorten.

# 3 BESCHRIJVING NATURA 2000-GEBIEDEN

## 3.1 Selectie gebieden

Zoals al eerder genoemd ligt het plangebied nergens binnen een Natura 2000-gebied. Aan de westzijde grens de luchthaven wel aan het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Ten oosten van de luchthaven, maar niet direct grenzend aan het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden Landgoederen Oldenzaal en Dinkelland en ten noorden de Lemselermaten (Figuur 5). Op grotere afstand liggen nog andere Natura 2000-gebieden, maar op basis van de verwachte reikwijdte van de mogelijke effecten is het niet aannemelijk dat op die gebieden negatieve effecten optreden. Uitzondering hierop is het effect van stikstofdepositie. De reikwijdte van de emissie is echter dusdanig groot dat dit op veel natura 2000-gebieden potentieel een effect kan hebben. Het aantal is te groot om apart beschreven te worden. De betrokken gebieden worden in de betreffende paragraaf en bijbehorende bijlagen genoemd.




Figuur 5 Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden in de directe omgeving

## 3.2 Lonnekermeer

Het Lonnekermeer is een relatief jong landgoed met twee gegraven meren. Deze oligotrofe tot mesotrofe meren herbergen zeldzame pionierbegroeiingen. Naast het landgoed beslaat het gebied ook het aangrenzende De Wildernis, een kleinschalig beekdallandschap met vochtige en droge heide, heischraal grasland, blauwgrasland en dotterbloemhooiland. Het Natura 2000-gebied is aangewezen voor zeven habitattypen en één habitatrichtlijnsoort (Tabel 2).

De knelpunten voor het behalen van de instandhoudingsdoelen zijn de hydrologie en atmosferische depositie. Deze knelpunten komen tot uiting in te lage grondwaterstanden, verzuring, eutrofiëring en opslag van bomen, wat leidt tot afname van de kwaliteit van habitattypen. Veel van de habitattypen in Lonnekermeer staan onder druk door de gevolgen van verdroging en vermesting. Dit blijkt onder andere uit de negatieve trends in kwaliteit voor zwakgebufferde vennen, vochtige heiden en heischrale graslanden. Voor het realiseren van de instandhoudingsdoelen zijn maatregelen in de waterhuishouding onontbeerlijk (Provincie Overijssel, 2015a).

Tabel 2 Kwalificerende waarden Lonnekermeer. Legenda: LSI: Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig); = Behoudsdoelstelling; > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling

| Instandhoudingsdoel | | LSI | Oppervlak | Kwaliteit | Populatie |
|---|---|---|---|---|---|
| **Habitattypen** | | | | | |
| H3130 | Zwakgebufferde vennen | - | = | > | |
| H3160 | Zure vennen | - | = | = | |
| H4010A | Vochtige heiden (hogere zandgronden) | - | > | > | |
| H4030 | Droge heiden | - - | > | > | |
| H6230 | Heischrale graslanden | - - | = | = | |
| H6410 | Blauwgraslanden | - - | = | = | |
| H7150 | Pioniervegetaties met snavelbiezen | - | = | = | |
| **Habitatrichtlijnsoorten** | | | | | |
| H1042 | Gevlekte witsnuitlibel | - - | = | = | > |

## 3.3 Landgoederen Oldenzaal

Het gebied Landgoederen Oldenzaal ligt aan de voet van de stuwwal van Oldenzaal tussen Oldenzaal, Losser en Lutte (ten noordoosten van het luchthaventerrein). Het zuidelijk deel omvat het bovenstroomse deel van het beekdal van de Snoeijinksbeek, gekenmerkt door hoogteverschillen, houtwallen, bos en vochtige en schrale graslanden en heideterreinen. Het bos bestaan uit eiken-berkenbos, beuken-eikenbos, eiken-haagbeukenbos en elzen-vogelkersbos. In het gebied ligt een aantal landgoederen die bestaan uit een afwisseling van naald- en loofbos (oud beuken- en eikenbos). In het noordelijk deel ligt een heuvelachtig terrein met een afwisseling van oude loof- en naaldbossen, graslanden (waaronder dotterbloemhooilanden), houtwallen en boerderijen. Aan de voet van de Tankenberg liggen enkele bronnen. Het Natura 2000-gebied is aangewezen voor drie habitattypen en één habitatrichtlijnsoort (Tabel 3).

Het belangrijkste knelpunt voor de aanwezige habitattypen in dit Natura 2000-gebied is verdroging. Zowel de Eiken-haagbeukenbossen als de Vochtige alluviale bossen laten een dalende trend in kwaliteit zien. Herstel van de hydrologie is daarom noodzakelijk om verdere verslechtering van de natuurwaarden te voorkomen. De te hoge stikstofdepositie is een aanvullend knelpunt, maar van minder belang dan het hydrologisch knelpunt. Door het uitvoeren van hydrologisch herstel, wordt het gebied meer robuust tegen de nadelige invloeden van hoge stikstofdepositie (Provincie Overijssel, 2015b).

Tabel 3 Kwalificerende waarden Landgoederen Oldenzaal. Legenda: LSI: Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig); = Behoudsdoelstelling; > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling

| Instandhoudingsdoel | | LSI | Oppervlak | Kwaliteit | Populatie |
|---|---|---|---|---|---|
| **Habitattypen** | | | | | |
| H9120 | Beuken-eikenbossen met hulst | - | = | = | |
| H9160A | Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | - - | > | = | |
| H91EC | Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | - | = | = | |
| **Habitatrichtlijnsoorten** | | | | | |
| H1166 | Kamsalamander | - | > | = | > |

## 3.4 Lemselermaten

Lemselermaten bevat vochtige heiden, schrale graslanden en moerasbos. Het ligt aan de voet van de stuwwal van Oldenzaal. In dit reliëfrijke, kleinschalige landschap treedt op laaggelegen plekken basenrijk grondwater uit. In het verleden lag hier een reeks van maten met orchideeënrijk kalkmoeras, maar van deze soortenrijke graslanden resteert nog een enkel maatje. Het Natura 2000-gebied is aangewezen voor zes habitattypen en één habitatrichtlijnsoort (Tabel 4).

Tabel 4 Kwalificerende waarden Lemselermaten. Legenda: LSI: Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig); = Behoudsdoelstelling; > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling

| Instandhoudingsdoel | | LSI | Oppervlak | Kwaliteit | Populatie |
|---|---|---|---|---|---|
| **Habitattypen** | | | | | |
| H4010A | Vochtige heiden (hogere zandgronden) | | > | > | |
| H6230 | Heischrale graslanden | | = | = | |
| H6410 | Blauwgraslanden | | = | = | |
| H7150 | Pioniervegetaties met snavelbiezen | | = | = | |
| H7230A | Kalkmoerassen | | > | > | |
| H91E0C | Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | | =(<) | > | |
| **Habitatrichtlijnsoorten** | | | | | |
| H1016 | Zeggekorfslak | | = | > | = |

## 3.5 Dinkelland

Het gebied Dinkelland bestaat uit het beekdal van de Dinkel met een aantal zijbeken, waaronder het benedenstroomse deel van de Snoeijinksbeek en drie gevarieerde heideterreinen langs de Puntbeek en Rammelbeek (Punthuizen, Stroothuizen en het Beuninger Achterveld). De Dinkel is een kleine laaglandrivier. Bovenstrooms van de aftakking van het Omleidingskanaal heeft de Dinkel een vrij natuurlijke hydrodynamiek. Benedenstrooms van deze aftakking is de hydrodynamiek sterk gereguleerd. Landschappelijk is het een gaaf beekdal, gekenmerkt door hoogteverschillen, houtwallen, bossen en vochtige en schrale graslanden en heideterreinen. De losliggende delen nabij Punthuizen bestaan uit vochtige en droge heide en heischrale graslanden en blauwgraslanden, afgewisseld met bosjes. Het Natura 2000-gebied is aangewezen voor acht habitattypen en één habitatrichtlijnsoort (Tabel 5).

De knelpunten bestaan op hoofdlijnen uit knelpunten in de waterhuishouding, vermesting van het grondwater en te hoge atmosferische stikstofdepositie. De grondwaterstand is in een deel van het gebied te laag en/of de toevoer van basenrijk grondwater te gering voor behoud van grondwaterafhankelijke habitattypen en ook voor realisatie van instandhoudingsdoelen. Stikstofdepositie is met name een knelpunt voor habitattypen met een (zeer) lage kritische depositiewaarde (Provincie Overijssel, 2015c).

Tabel 5 Kwalificerende waarden Dinkelland. Legenda: LSI: Landelijke Staat van Instandhouding (-- zeer ongunstig; - matig ongunstig, + gunstig); = Behoudsdoelstelling; > Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling

| Instandhoudingsdoel | | LSI | Oppervlak | Kwaliteit | Populatie |
|---|---|---|---|---|---|
| **Habitattypen** | | | | | |
| H3130 | Zwakgebufferde vennen | - | = | > | |
| H4010A | Vochtige heiden (hogere zandgronden) | - | = | > | |
| H4030 | Droge heiden | - - | > | = | |
| H6120 | Stroomdalgraslanden | - - | > | > | |
| H6230 | Heischrale graslanden | - - | = | = | |
| H6410 | Blauwgraslanden | - - | > | > | |
| H7150 | Pioniervegetaties met snavelbiezen | - | = | = | |
| H91E0C | Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | - | = | > | |
| **Habitatrichtlijnsoorten** | | | | | |
| H1163 | Rivierdonderpad | - | = | = | = |

# 4 EFFECTBEOORDELING

## 4.1 Verstoring

### Licht

Er zijn geen berekeningen uitgevoerd naar de uitstralingseffecten van nieuwe verlichting, omdat de exacte inrichting nog niet bekend is. De beoordeling is in eerste instantie ook kwalitatief. Op basis van de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000-gebieden is verstoring door licht alleen aan de orde voor het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. In het Lonnekermeer is alleen gevlekte witsnuitlibel mogelijk verstoringsgevoelig voor licht (Ministerie van EZ, 2016).

Tussen het plangebied en de leefgebieden van gevlekte witsnuitlibel in het Lonnekermeer liggen diverse houtwallen en een strook bos van minimaal circa 150 meter breed (ten opzichte van het meest oostelijke leefgebied). Door deze afstand is een toename van de lichtbelasting op het leefgebied van gevlekte witsnuitlibel als gevolg van ontwikkelingen op de Luchthaven Twente uit te sluiten. Negatieve effecten als gevolg van verlichting zijn dan ook niet aan de orde.

### Optische verstoring

Optische verstoring betreft in dit geval alleen verstoring als gevolg van bewegingen en aanwezigheid van mensen of niet natuurlijke objecten (gebouwen etc.). Net als bij verlichting geldt voor dit aspect dat door de ligging en de afstand tot potentiele verstoring alleen van toepassing is op het Lonnekermeer. Het Natura 2000-gebied Lonnekermeer is voor een habitatrichtlijnsoort aangewezen, gevlekte witsnuitlibel. Deze soort is matig verstoringsgevoelig voor optische verstoring (Ministerie van EZ, 2016).

Tussen het plangebied en de leefgebieden van gevlekte witsnuitlibel in het Lonnekermeer liggen diverse houtwallen en een strook bos van minimaal circa 150 meter breed (ten opzichte van het meest oostelijke leefgebied). Door deze afstand en de tussenliggende opgaande vegetaties, zeker vanuit het perspectief van een gevlekte witsnuitlibel, is van de optische verstoring van gevlekte witsnuitlibel als gevolg van ontwikkelingen op de Luchthaven Twente uit te sluiten. Negatieve effecten van dit aspect zijn dan ook niet aan de orde.

### Geluid

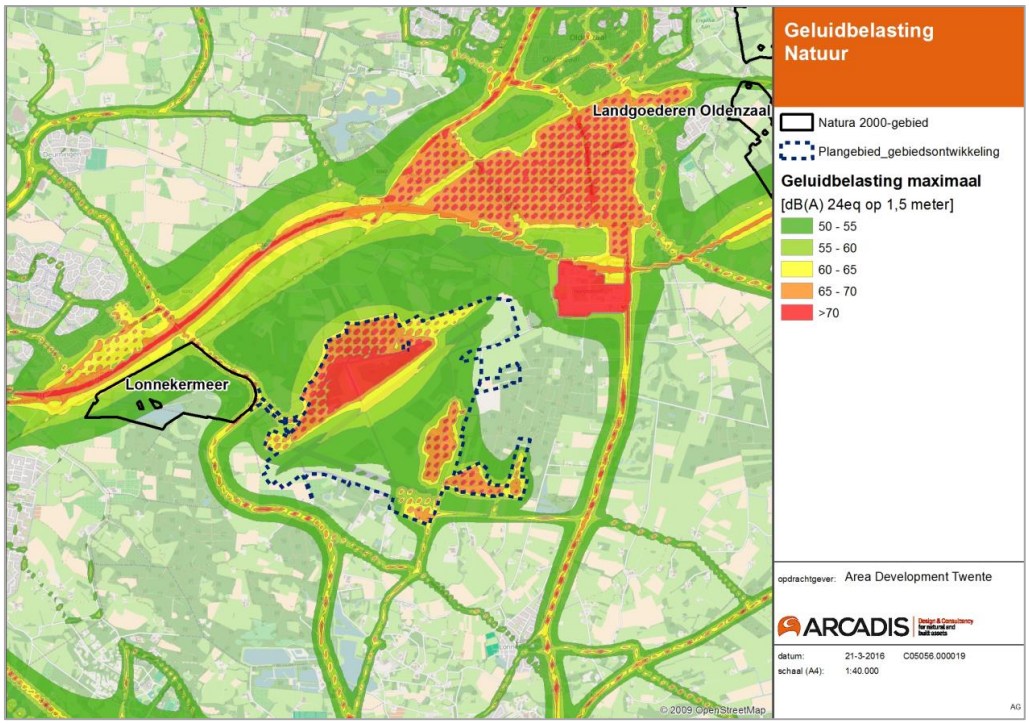
Uit diverse onderzoeken naar de effecten van geluid op gedrag en dichtheden van diverse soorten (o.a. Reijnen en Foppen 1991, Foppen 2002,Van der Grift 2008). De onderzoeken hebben vaak betrekking op de gevolgen van verkeersgeluid op de dichtheid van (broed)vogels. Door Sierdsema (Sovon 2014) wordt gesteld dat uit onderzoeken naar het effect van chronisch achtergrondgeluid op vogels blijkt dat bij een grenswaarde van 50 dB(A )$_{24eq}$ er effecten vastgesteld worden. Dit is vergelijkbaar zijn met de effecten van verkeer. Hoewel daar ook de grenswaarden van 42 dB(A)$_{24eq}$ genoemd wordt, is bij de betreffende onderzoeken niet altijd onderscheid te maken tussen het effect van geluid en optische verstoring.

Voor de activiteiten op Luchthaven Twente is een geluidsberekening uitgevoerd van het cumulatief geluid - dat wil zeggen van alle geluidsbronnen gezamenlijk – met als waarde het 24-uurs gemiddelde. Hieruit blijkt dat de 50 dB(A)$_{24eq}$ contour tot maximaal circa 700 meter buiten de plangrens ligt. Binnen deze contour ligt alleen het Habitatrichtlijngebied Lonnekermeer. De andere nabijgelegen Natura 2000-gebieden liggen op ruim drie kilometer afstand. Het meest nabij gelegen Vogelrichtlijngebied is het Natura 2000-gebied Moore und Heiden des westlichen Münsterland op circa negen kilometer ten zuidoosten van het plangebied.

Van gevlekte witsnuitlibel is niet bekend of deze soort gevoelig is voor geluidverstoring (Ministerie van EZ, 2016). Op basis van de ecologische vereisten en

het gedrag van de soort is het niet aannemelijk dat de soort gevoelig is voor geluidverstoring. Zeker niet voor de mate van geluidbelasting die optreedt op het Lonnekermeer (tussen de 50 en 60 dB(A)$_{24eq}$).

Samengevat wordt dat negatieve effecten, als gevolg van geluid, op de instandhoudingsdoelen van de omliggende Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.




Figuur 6 Geluidbelasting VKA Luchthaven Twente (bron geluidscontouren: Adecs, 2016)

## 4.2 Verdroging en vernatting

**Verdroging**

Ten behoeve van de ontwikkelingen van de luchthaven en bedrijvigheid (deelgebied Noord en werkparken deelgebied Midden) vinden geen verandering plaats in het grond- of oppervlaktewaterpeil en er wordt geen nieuw oppervlaktewater aangelegd. Als uitgangspunt geldt dat nieuwbouw wordt ingericht conform de laatste inzichten in het duurzaam stedelijk waterbeheer, zoals dit ook is vastgelegd in vigerend beleid. Neerslagwater wordt lokaal vastgehouden, zo mogelijk geïnfiltreerd in de bodem en voegt zich bij het grondwater. Overtollig water wordt op een zo natuurlijk mogelijke wijze via het oppervlaktewatersysteem afgevoerd.

Hoewel door de ontwikkelingen het oppervlak verharding toeneemt, wordt neerslag van de nieuwe verharding geïnfiltreerd in de bodem in plaats van afgevoerd (er wordt bijvoorbeeld 10% van het oppervlakte gereserveerd voor de afvoer van neerslagwater). De toename van verharding heeft daarmee geen effect op het grondwatersysteem en daarmee is dan ook geen sprake van verdroging (Arcadis, 2016). Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van verdroging kunnen dan ook worden uitgesloten.

**Vernatting**

Op het terrein van luchthaven Twente (deelgebied Midden) wordt natuurontwikkeling gerealiseerd, waaronder de realisatie van enkele waterlopen (beken) en het opheffen van drainage. Het doel is het zoveel mogelijk herstellen van de natuurlijke hydrologische situatie op de flank van de Lonnekerberg. Neerslag- en grondwater dient (weer) vertraagd afgevoerd te worden, met als gevolg een hogere grondwaterstand en een meer continue afvoer. Door minder piekafvoeren ontstaat een meer stabiel en natuurlijk systeem.

Hoewel de ingreep buiten Natura 2000-gebieden plaats vindt, reiken de effecten op de waterhuishouding tot buiten het plangebied. Op basis van de ligging van het plangebied zijn mogelijk effecten te verwachten in het direct benedenstrooms van de luchthaven gelegen Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Negatieve effecten op bijvoorbeeld de Natura 2000-gebieden Landgoederen Oldenzaal en Dinkelland kunnen op voorhand uitgesloten worden, door de ligging buiten het hydrologische systeem (andere zijde van de waterscheiding).

In de huidige situatie wordt het water vanaf de luchthaven via duikers afgevoerd richting de Hesbeek, die om het Natura 2000-gebied Lonnekermeer heen ligt. In de herinrichting worden de nieuwe beken in het Middengebied gekoppeld aan de Blankenbellingsbeek, die vanaf het luchthaventerrein door het Natura 2000-gebied Lonnekermeer stroomt. Naar de hydrologische effecten van de herinrichting is door Arcadis een modelering uitgevoerd (Arcadis, 2015). Hieruit blijkt dat de waterafvoer gesplitst moet worden over de Blankenbellingsbeek en Hesbeek. De Blankenbellingsbeek is dermate klein gedimensioneerd dat de totale afvoer vanuit het plangebied niet afgevoerd kan worden door deze beek zonder ongewenste inundaties te veroorzaken (zowel natuur, landbouw als bebouwing). Bij de verdeling loopt de basisafvoer via de Blankenbellingsbeek en wordt middels een drempel een koppeling gemaakt met de Hesbeek. Dit betekent dat een zo groot mogelijk deel van de afvoer door de Blankenbellingsbeek afgevoerd wordt, zonder het bestaande beeksysteem te vergroten dan wel aanvullende overschrijdingen van de normenkaart te veroorzaken. De afvoer die niet in de Blankenbellingsbeek ‘past’, wordt afgevoerd over de Hesbeek (Arcadis 2015).

Omdat geen wijzigingen plaats vinden in de maximale afvoer over de Blankenbellingsbeek treedt geen (extra) vernatting op. Van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de aangewezen habitats van het Lonnekermeer is dan ook geen sprake.

## 4.3 Verzuring en vermesting (stikstofdepositie)

**Achtergrond**

In deze paragraaf worden de effecten van atmosferische depositie van verzurende en vermestende stoffen beschreven. Met behulp van depositieberekeningen wordt bepaald of er sprake is van een toename van de atmosferische depositie op habitattypen binnen Natura 2000-gebieden.

Er is gekeken naar de effecten (emissies) als gevolg van industrie en bedrijvigheid, wegverkeer en luchtverkeer. De stikstofemissie en -depositie op Natura 2000-gebieden in Nederland en Duitsland zijn uitgerekend met het model AERIUS (versie 2015). Hierbij zijn drie scenario’s doorgerekend:

- De huidige situatie (rekenjaar 2016).
- De plansituatie (met maximale invulling van het bestemmingsplan).
- De planbijdrage: het verschil tussen de huidige situatie en de plansituatie.

De stikstofberekeningen zijn uitgevoerd voor zowel de gehele planontwikkeling als voor individuele deelontwikkelingen. De opdeling is uitgevoerd om inzicht te krijgen in de emissies en depositiegevolgen van de verschillende planonderdelen. Op basis

hiervan wordt een onderbouwing gegenereerd voor de benodigde ontwikkelingsruimte voor de nog resterende PAS-periode (t/m 2021)[4]. Naast de ruimtelijke indeling, is voor het deelgebied AMM/HTSM gekozen voor een maximale invulling van 50%, de resterende 50% wordt doorgeschoven naar de volgende PAS-periode (>2021). De volgende indeling is gehanteerd:

- Volledige realisatie van plangebied Midden conform VKA (verkeer + gehanteerde bedrijfscategorieën werkparken);
- Volledig realisatie van het luchthavengebied conform VKA (vliegbewegingen, verkeer t.b.v. vliegfunctie en luchthavengebonden bedrijvigheid + proefdraaien + gehanteerde bedrijfscategorieën voor dit gebied);
- Volledige vulling van Twente Safety Campus conform VKA (verkeer + gehanteerde bedrijfscategorie voor TSC);
- Vulling AMM/HTSM gebied (volledige gebied van Enschede en Dinkelland) voor 50 % conform VKA (verkeer + gehanteerde bedrijfscategorieën inclusief cat. 5 in de kern en een 50%-50%-verdeling).

Voor de berekening is uitgegaan van emissies veroorzaakt binnen het plangebied en de wegen rondom het plangebied tot aan waar het verkeer op gaat in het heersende verkeer. Dit is in onderhavige geval de Rijksweg A1. De provinciale wegen N737 en N733 zijn wel betrokken in de berekening, omdat het verkeer hier wel substantieel toeneemt. Hoewel op de Rijksweg ook een toename zal optreden in het verkeer, wordt deze toename in AERIUS verrekend in het onderdeel Onderliggend Wegennet (OWN). Het Ministerie van I&M is voor het gebruik en de effecten van het gebruik verantwoordelijk en daarom is dit in de stikstofberekeningen niet meegenomen.

**Effectbepaling**

*Emissie en depositie*

Uit de berekening volgt dat voor de hele planontwikkelingen, als gevolg van de toename van verkeer en (industriële) bedrijvigheid, er een toename is van de stikstofdepositie (Bijlage 1a t/m 1e). Voor zowel de hele planontwikkeling als voor de deelontwikkelingen geldt dat het effectbereik relatief groot is en grote delen van Oost-Nederland en het aangrenzende gebied in Duitsland beslaat (zie kaartjes Depositie natuurgebieden van Bijlage 1a t/m 1e). Buiten deze afstand is geen sprake meer van een meetbare toename (< 0,05 mol N/ha/jaar).

In de huidige situatie is sprake van een totale emissie van 34,10 ton $NO_x$ per jaar. In de plansituatie (gecumuleerde berekening van alle geplande ontwikkelingen in de eerste PAS-periode), waarbij alle ruimte gebruikt wordt die het bestemmingsplan biedt (uitgaande van de eerste PAS-periode), is sprake van een totale emissie van 154,67 ton $NO_x$ per jaar. Dit is een toename (een verschil) van 120,57 ton $NO_x$ per jaar. De hoogste depositie en toename ligt op het Natura 2000-gebied Lonnekermeer met een toename van 24,71 mol N/ha/jaar naar een depositie van 78,16 mol N/ha/jaar. Daarnaast is er nog een toename van depositie > 1 mol N/ha/jaar[5] op vijf andere, nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Tabel 6).

Qua depositie is in enkele Duitse gebieden sprake van een maximale toename van 1,41 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Gildehauserven. De deposities op andere Duitse Natura 2000-gebieden zijn lager. Deze waarden vallen ruim binnen de grenswaarde van 7 mol N/ha/jaar uit het Duitse toetsingskader.

[4] De bestaande reservering van voor het onderhavige prioritaire project is niet toereikend, de Provincie Overijssel is voornemens de reservering te corrigeren (zie ook Hoofdstuk 5).
[5] Bij een toename van stikstofdepositie kleiner dan 1 mol N/ha/jaar (en groter dan 0,05 mol N/ha/jaar) geldt in principe alleen een meldingsplicht, tenzij de grenswaarden van een gebied verlaagd is. De gebieden met een verlaagde grenswaarden moeten actueel bekeken worden.

Het effect van de verschillende deelontwikkelingen is weergegeven in Tabel 7. Opgemerkt moet worden dat de som van de deelontwikkelingen niet zondermeer bij elkaar opgeteld kunnen worden als totaal. Deze komt in dit geval lager uit dan de totale ontwikkeling (vergelijk Tabel 6 met de gecumuleerde berekening met Tabel 7). Dit komt doordat voor het totale project een andere congestiefactor geldt dan voor de individuele projecten (een deelproject leidt niet tot files, maar al het verkeer gezamenlijk mogelijk wel). Opvallend is het gelijk blijven (of zeer lichte afname) van de depositie als gevolg van Twente Safety Campus (TSC). Dit komt doordat TSC geen nieuwe ontwikkelingen heeft ten opzichte van de huidige (autonome) situatie.

Tabel 6. Natura 2000-gebieden met een depositietoename van meer dan 1 mol N/ha/jaar (gecumuleerd, alle planontwikkelingen). De waarden zijn de hectares met het grootste projectverschil. Voor details zie Bijlage I.

| Natura 2000-gebied | Depositie [mol/ha/j] | | |
|---|---|---|---|
| | Huidig | Plan | Verschil |
| Lonnekermeer | 53,46 | 78,16 | 24,71 |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,24 | 6,13 | 4,89 |
| Dinkelland | 0,08 | 2,12 | 2,04 |
| Lemselermaten | 0,07 | 1,51 | 1,43 |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 1,41 | 1,35 |
| Bergvennen & Brecklenkampseveld | >0,05 | 1,11 | 1,06 |

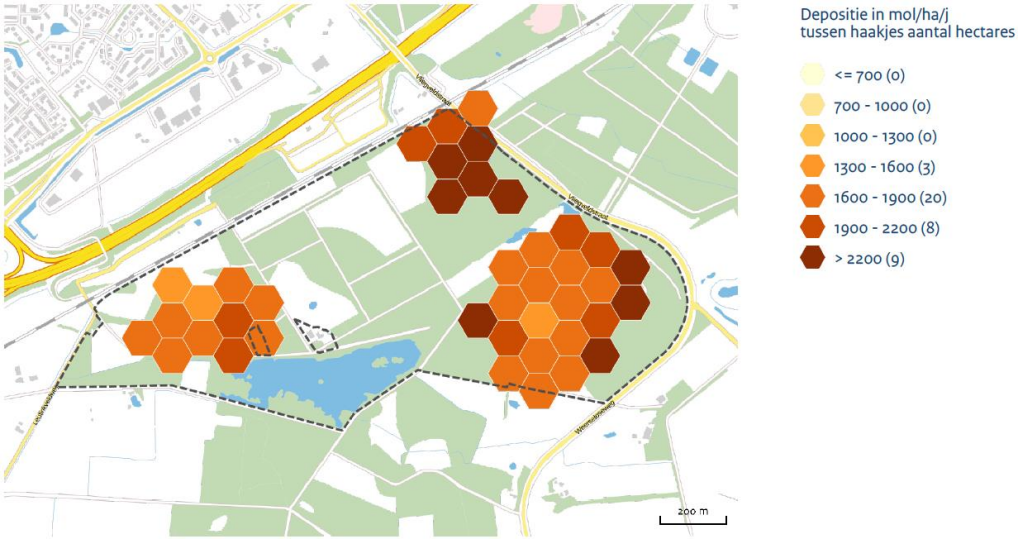
Tabel 7 Maximaal verschil (toename) stikstofdepositie per Natura 2000-gebied (gebieden gelijk aan de gebieden in Tabel 6). De waarden zijn de hectares met het grootste projectverschil. Voor details zie Bijlage I.

| Natura 2000-gebied | Verschil depositie (toename) [mol/ha/jaar] | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Midden (werkparekn) | Luchthaven | TSC | AMM/HTSM [50%] |
| Lonnekermeer | 12,39 | 5,40 | -0,05 | 5,44 |
| Landgoederen Oldenzaal | 2,26 | 1,66 | -0,04 | 0,38 |
| Dinkelland | 0,97 | 0,68 | -0,02 | 0,17 |
| Lemselermaten | 0,53 | 0,56 | -0,02 | 0,16 |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,50 | 0,53 | -0,02 | 0,15 |
| Bergvennen & Brecklenkampseveld | 0,41 | 0,42 | -0,02 | 0,11 |

*Achtergronddepositie en kritische depositiewaarde*

Ter illustratie wordt nader ingegaan op de depositie op het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Dit omdat op dit gebied grenst aan het plangebied en de depositie verreweg het hoogste is. Via AERIUS-monitor zijn voor alle (andere) stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden de gegevens ook vrij beschikbaar via de AERIUS-website. Alle resultaten zijn samengevat weergegeven in Bijlage I (berekening AERIUS-Calculator).

De achtergronddepositie (op habitattypen) in het Lonnekermeer varieert tussen de 1.502 mol N/ha/jaar en 2.522 mol N/ha/jaar (Figuur 7). Als gevolg is voor alle habitattypen in de huidige situatie al sprake van een matig tot sterke overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW). Dit betekent dat voor alle habitattypen het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie (Tabel 8).




Figuur 7 Achtergronddepositie Lonnekermeer in de huidige situatie (bron:.AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied Lonnekermeer).

Tabel 8 Samenvatting overbelasting door stikstof per habitattype. Het percentage staat voor het aandeel van het habitattype dat overbelast is en de kleur voor de mate van overbelasting: donkerpaars voor sterk overbelast en lila voor matig overbelast. Sommige habitattypen zijn zowel sterk als matig overbelast, in onderstaande tabel is de overheersende waarde weergegeven. (Bron: AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied Lonnekermeer)

| Instandhoudingsdoel | | KDW | Stikstofbelasting tov KDW | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Huidig | 2020 | 2030 |
| **Habitattypen** | | | | | |
| H3130 | Zwakgebufferde vennen | 571 | 100% | 100% | 100% |
| H3160 | Zure vennen | 714 | 100% | 100% | 100% |
| H4010A | Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 1.214 | 100% | 100% | 100% |
| H4030 | Droge heiden | 1.071 | 100% | 100% | 100% |
| H6230 | Heischrale graslanden | 714 | 100% | 100% | 100% |
| H6410 | Blauwgraslanden | 1.071 | 100% | 100% | 100% |
| H7150 | Pioniervegetaties met snavelbiezen | 1.429 | 100% | 100% | 65% |

De huidige achtergronddepositie en de verwachte depositie in 2020 en 2030 op (in ieder geval) de hierboven genoemde Natura 2000-gebieden ligt voor veel habitattypen ver boven de kritische depositie waarde. De toename van stikstof op de voor stikstofgevoelige habitattypen is en blijft dusdanig dat niet uitgesloten kan worden dat significant negatieve effecten optreden.

# 5 CONCLUSIE

**Reservering PAS segment 1**

Zoals in paragraaf 1.3 al beschreven is, is voor de plannen op het luchthaventerrein een emissiereservering (ontwikkelruimte) gedaan in segment 1 van de PAS. Uit de beschikbare gegevens bij de Provincie Overijssel blijkt dat in totaal een emissie gereserveerd is van 97,47 ton N/jaar. Dit resulteert is een stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Lonnekermeer van 3,29 mol N/ha/jaar. Op andere Natura 2000-gebieden ligt de depositie overal onder de 1 mol N/ha/jaar. De reservering bestaat uit drie componenten:

- Luchtvaartemissie op maaiveld.
- Luchtvaartemissie op 265 meter hoogte.
- Verkeer op de Vliegveldstraat.

De huidige gereserveerde ruimte is te laag gezien de depositie op de omliggende Natura 2000-gebieden en de ongunstige staat van instandhouding van veel van de habitattypen (overschrijding van de kritische depositiewaarde). Uit de depositieberekening blijkt dat de stikstofdepositie significant hoger is dan de depositie als gevolg van de gereserveerde hoeveelheid stikstofemissie voor deze - als prioritaire project opgenomen - gebiedsontwikkeling in de PAS. De PAS voorziet in de mogelijkheid om de lijst van prioritaire projecten jaarlijks aan te passen aan voortschrijdende inzichten. Dit betreft ook de mogelijkheid om de gereserveerde hoeveelheid ontwikkelingsruimte (dat wil zeggen emissie en bijbehorende deposities) voor de projecten bij te stellen in positieve of negatieve zin.

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel heeft op 29 maart het besluit genomen om het tekort aan gereserveerde ontwikkelingsruimte voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente in de eerst volgende versie van AERIUS (AERIUS 2016) aan te vullen tot de hoeveelheid emissie die leidt tot de in het MER en deze Passende beoordeling berekende deposities. Het gaat om een reservering van in totaal ruim 154 ton $NO_x$/jaar, wat neer komt op een depositie van ruim 24 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Lonnekermeer en ruim 6 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebied Landgoederen Oldenzaal. Deze ophoging is mogelijk binnen de totaal beschikbare ontwikkelingsruimte in de bredere omgeving van het plangebied[6]. Met de effectuering van het besluit van Gedeputeerde Staten moet de beschikbare emissiereservering (en dus de depositiegevolgen) in Segment 1 van de PAS voldoende zijn voor de geplande ontwikkelingen op de luchthaven Twente. De gegevens uit deze Passende Beoordeling van zowel de totale ontwikkeling en de deelontwikkelingen kunnen hiervoor gebruikt worden. Omdat het hele plan beoordeeld is, is hiermee ook de periode na de eerste PAS-periode beoordeeld. Mogelijk moet de dan nog niet gebruikte ruimte opnieuw toebedeeld worden, de verwachting is dat dit overigens automatisch gaat.

**Conclusie**

Samengevat is de conclusie dat negatieve effecten, als gevolg van verstoring of verdroging, op de instandhoudingsdoelen van de omliggende Natura 2000-gebieden uitgesloten kunnen worden.

De verwachte toename van stikstofdepositie valt (na correctie van de reservering in AERIUS 2016) binnen de ruimte van Segment 1 waarin de PAS rekening is mee gehouden. Onder de PAS vallen ook een groot aantal natuurherstelmaatregelen, die een dusdanige kwaliteitsherstel opleveren, dat per saldo een neutraal tot positief

[6] De beschikbare emissies/deposities worden jaarlijks verdeeld over projecten waar de economische behoefte is. Dit is een vaste hoeveelheid, het beschikbaar stellen van emissies/deposities op plek *x* betekent een afname van het totaal dat beschikbaar is. Waar deze afname exact optreedt moet bepaald worden door te zoeken naar waar de ruimte beschikbaar is.

effect optreedt ten aanzien van de staat van instandhouding van de habitattypen (kwaliteitstoename habitattypen). De toename van stikstofdepositie leidt hierdoor per saldo niet tot een kwaliteitsverslechtering van de habitattypen. Van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van beïnvloedde Natura 2000-gebieden is, door de combinatie met de PAS herstelmaatregelen, geen sprake meer. Hiermee is aangetoond dat het plan haalbaar is en dat toekomstige vergunningaanvragen Natuurbeschermingswet binnen het plan, verleend kunnen worden,

# LITERATUUR

Adecs, 2016. Deelonderzoek geluid Luchthaven Twente. Adecs, Delft

Arcadis, 2015. Aansluiting EHS op Blankenbellingsbeek en Hesbeek en uitwerking hydrologische PAS maatregelen Lonnekermeer. Rapportnummer C01021.200872.0100/LB. ARCADIS Apeldoorn

Arcadis, 2016. MER gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente – Water Deel B. C05056.000019. Arcadis, Arnhem.

Foppen R., van Kleunen A., Loos W.B., Nienhuis J. & Sierdsema H. 2002. Broedvogels en de invloed van hoofdwegen, een nationaal perspectief. Onderzoeksrapport nr 2002/08 Sovon Vogelonderzoek Nederland, Beek- Ubbergen.

Van der Grift E.A., Foppen R., Loos W.B., de Molenaar H., Oomen D., Reijnen R., Sierdsema H. & Wegman R. 2008. Quick-scan verstoring fauna door laagvliegen. Wageningen, Alterras, Alterrarapport 1725.

Ministerie van EZ, 2015. AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied nr. 47 Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek.

Ministerie van EZ, 2015. AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied nr. 49 Dinkelland.

Ministerie van EZ, 2015. AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied nr. 50 Landgoederen Oldenzaal.

Ministerie van EZ, 2015. AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied nr. 48 Lemselermaten.

Ministerie van EZ, 2015. AERIUS Gebiedssamenvatting Natura 2000-gebied nr. 51 Lonnekermeer.

Ministerie van EZ, 2016. Effectenindicator

Reijnen, M.J.S.M. & Foppen, R. 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels; hoofdrapport. IBN-rapport 91/1. DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Wageningen.

Sierdsema H., van Kleunen A. & Foppen R.2013. Beoordeling alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op de duurzaamheid van regionale populaties broedvogels. Sovon-rapport 2013/63. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

# BIJLAGE 1 AERIUS RESULTATEN

## 1a: Ontwikkelingen deelgebied Midden

## 2b: Ontwikkelingen luchthavengebied

## 3c: Ontwikkelingen AMM/HTSM met 50% invulling

## 4d: Ontwikkelingen TSC

## 5e: Totale ontwikkeling 1e PAS-periode

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*


Berekening AO ADT

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen


Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Zuidkamp 31-Z, 7524 PJ Enschede |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RkhTiyhkZDr8 |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 13 april 2016, 15:19 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 34,10 ton/j | 79,09 ton/j | 44,99 ton/j |
| NH3 | 1.485,32 kg/j | 4.858,45 kg/j | 3.373,13 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

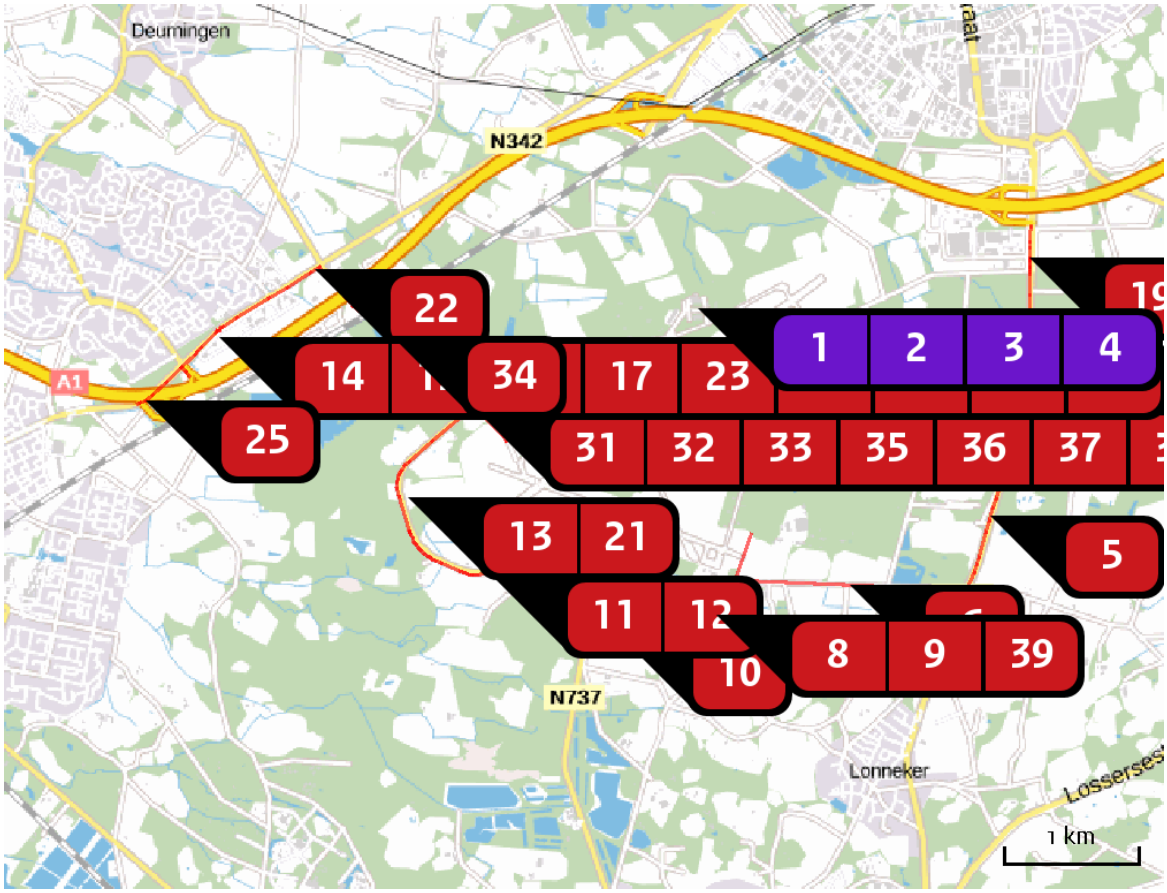
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 53,46 | 65,85 | + 12,39 |

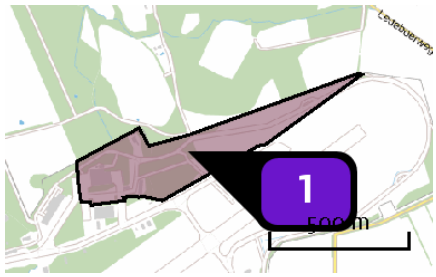
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en voorkeursalternatief, deelgebied Midden (bedrijvigheid en wegverkeer)

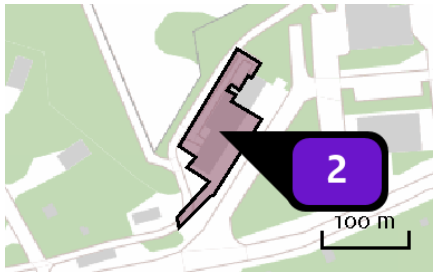
## Locatie
AO ADT



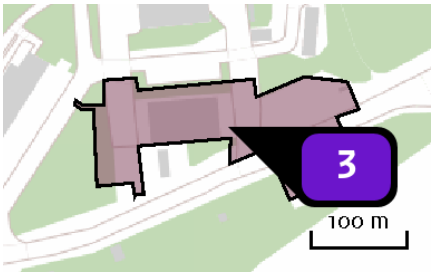

## Emissie (per bron)
AO ADT



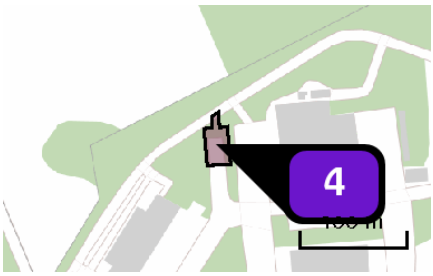

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



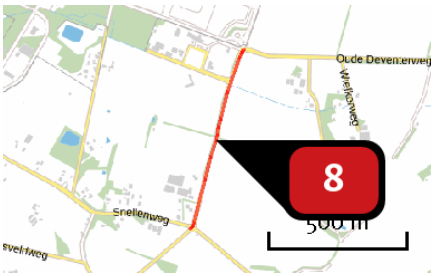

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



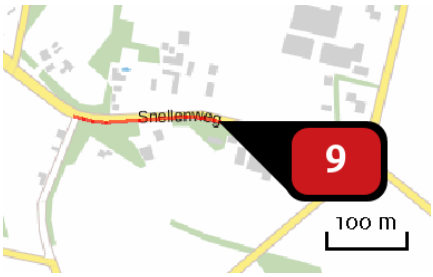

| | |
|---|---|
| Naam | 78 |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



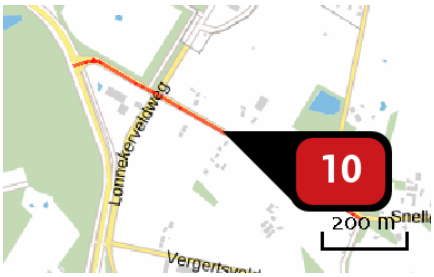

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



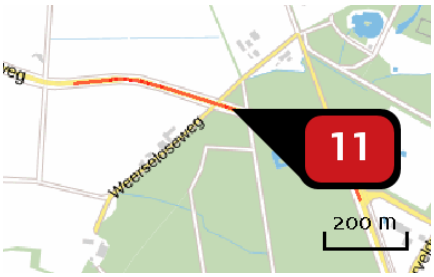

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



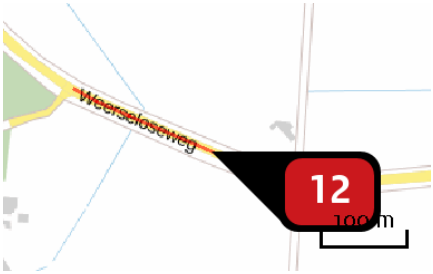

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



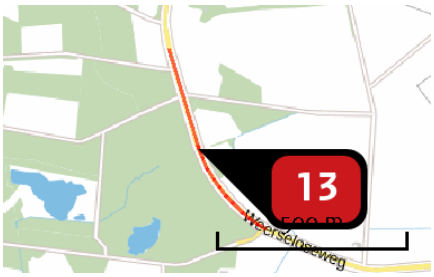

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



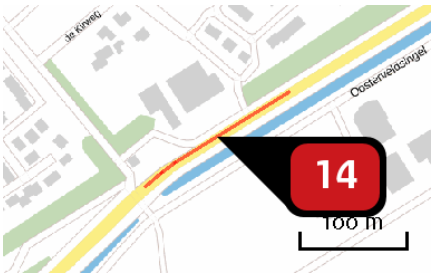

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



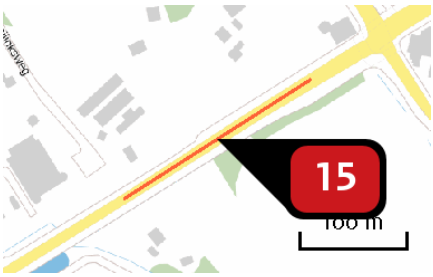

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



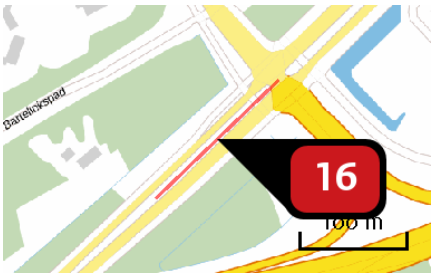

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 263,21 kg/j |
| NH3 | 15,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 140,58 kg/j<br>15,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 54,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 67,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



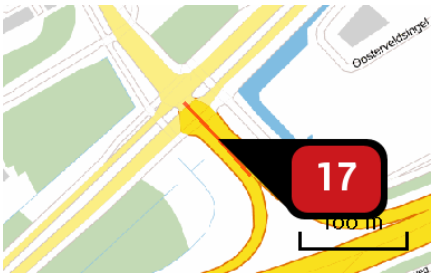

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 186,84 kg/j<br>20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 63,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 78,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 307,64 kg/j |
| NH3 | 17,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 176,08 kg/j<br>17,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 57,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 73,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



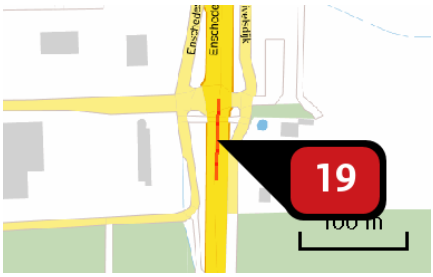

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 81,56 kg/j<br>8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 60,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 24,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



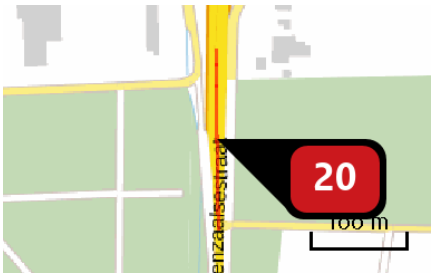

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 601,98 kg/j |
| | | | NH3 | 65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 906,37 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 1.120,08 kg/j |
| | | | NH3 | 2,78 kg/j |



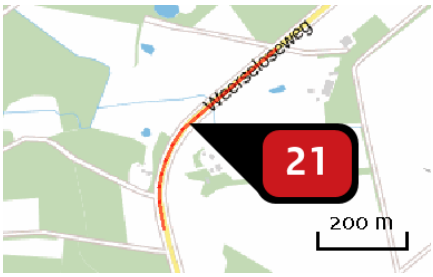

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 100,23 kg/j |
| | | | NH3 | 10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 150,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 186,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



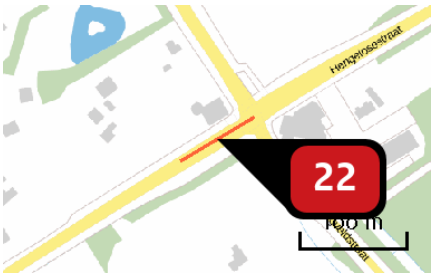

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



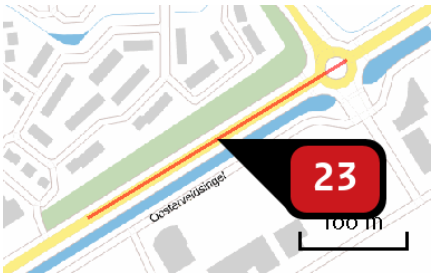

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



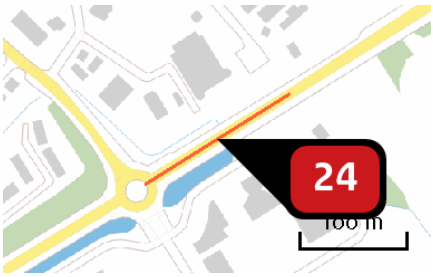

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 69,69 kg/j<br>7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 23,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



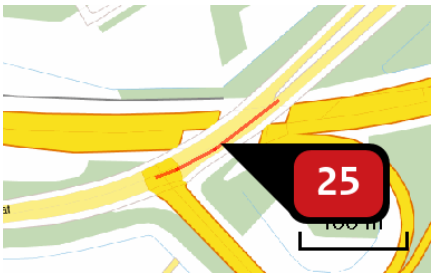

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 461,63 kg/j |
| NH3 | 27,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 246,55 kg/j<br>26,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 96,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 118,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



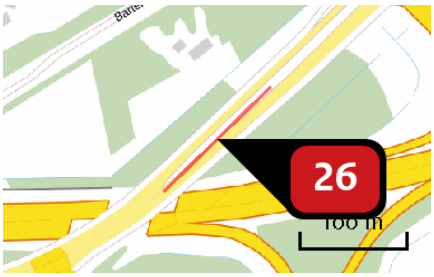

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 249,58 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 141,45 kg/j |
| | | | NH3 | 15,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 48,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 59,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



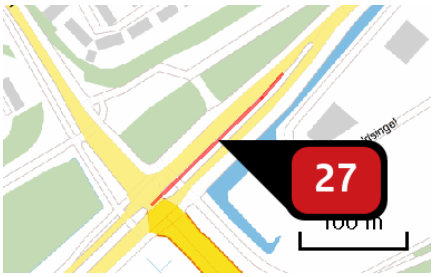

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 233,69 kg/j |
| NH3 | 15,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 136,02 kg/j |
| | | | NH3 | 14,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 43,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 53,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



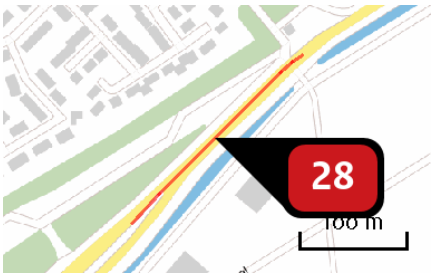

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 270,09 kg/j |
| NH3 | 15,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 154,59 kg/j<br>15,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 50,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 64,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



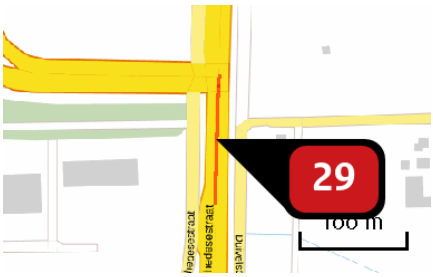

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 279,63 kg/j |
| NH3 | 16,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 149,35 kg/j<br>16,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 58,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 72,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



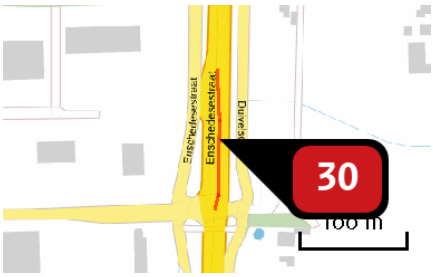

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 365,75 kg/j |
| NH3 | 21,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 195,35 kg/j<br>21,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 76,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 94,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



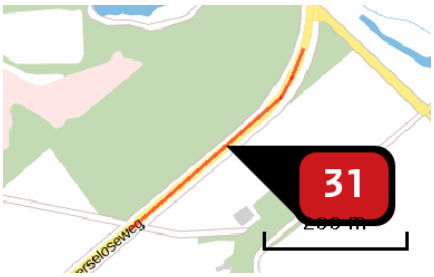

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 982,74 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,34 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 355,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 439,60 kg/j<br>1,09 kg/j |



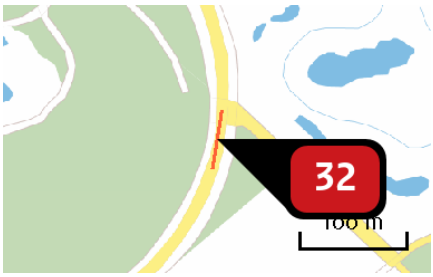

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.078,33 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,56 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,36 kg/j<br>1,20 kg/j |



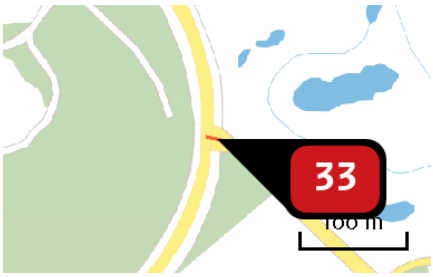

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 10,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 13,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



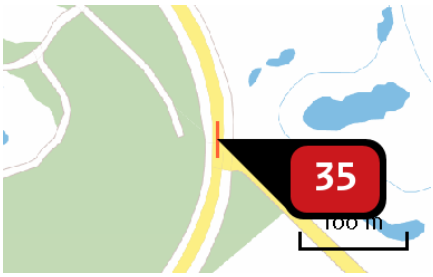

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



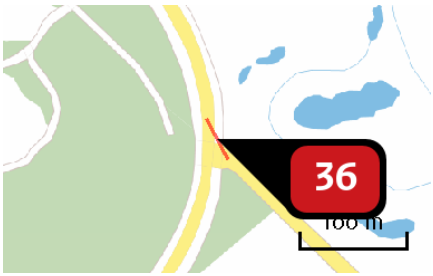

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



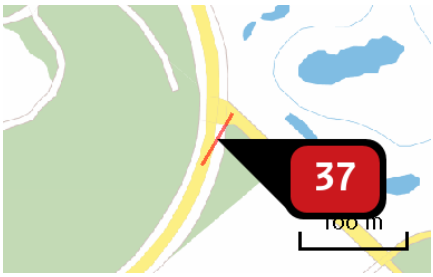

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



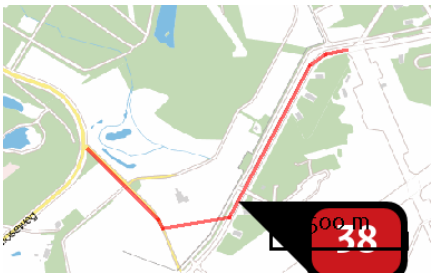

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



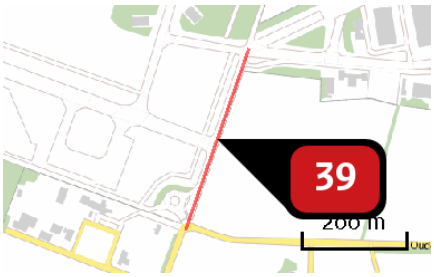

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

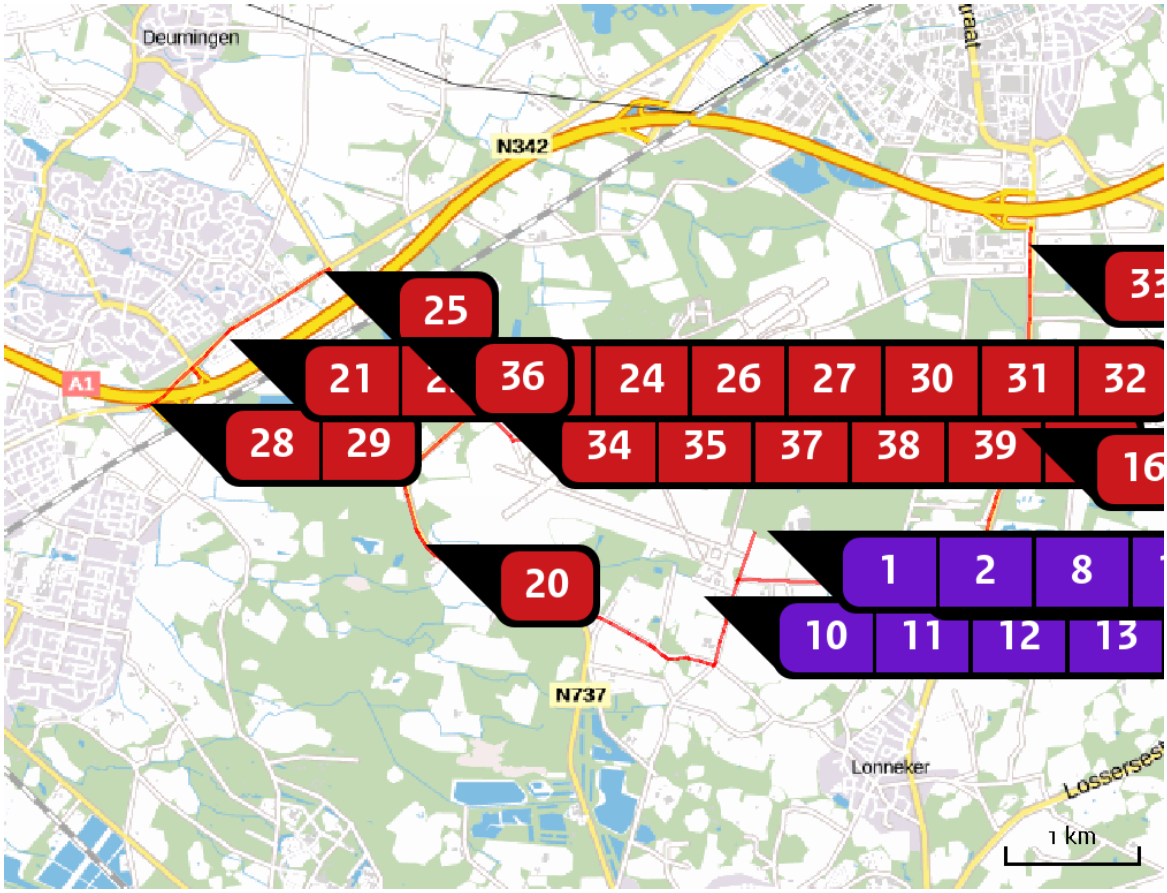
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 97,19 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 31,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 38,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



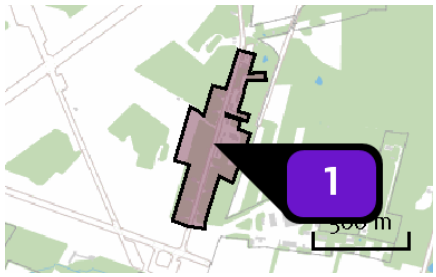

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 6,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | 1,62 kg/j<br>< 1 kg/j |

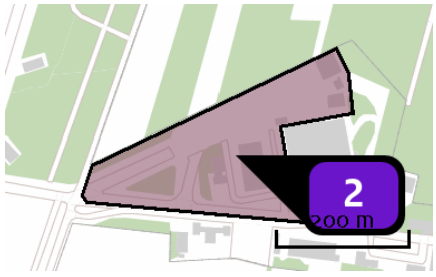
## Locatie
VKA Middengebied



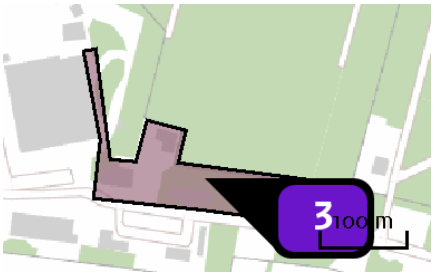

## Emissie (per bron)
VKA Middengebied



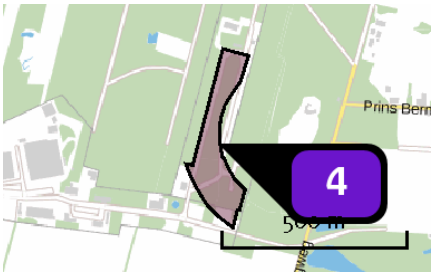

| | |
|---|---|
| Naam | Strip Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258144, 476933 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 19,2 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 17.813,00 kg/j |
| NH3 | 1.706,00 kg/j |



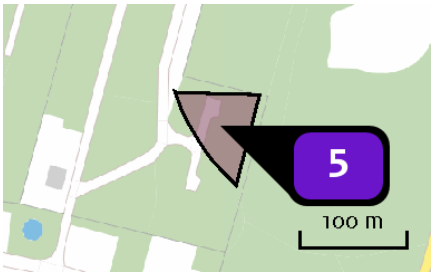

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258422, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,5 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 5.192,00 kg/j |
| NH3 | 497,00 kg/j |



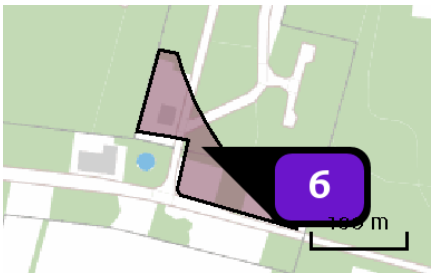

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258724, 476465 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.658,00 kg/j |
| NH3 | 159,00 kg/j |



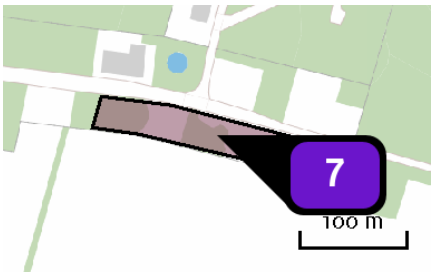

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 259022, 476595 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 3,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.156,00 kg/j |
| NH3 | 302,00 kg/j |



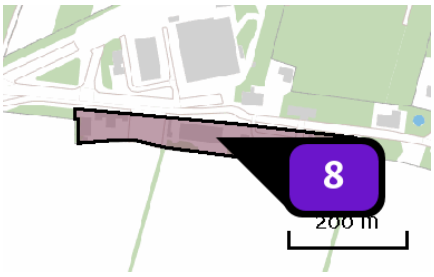

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259078, 476527 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 133,00 kg/j |
| NH3 | 6,00 kg/j |



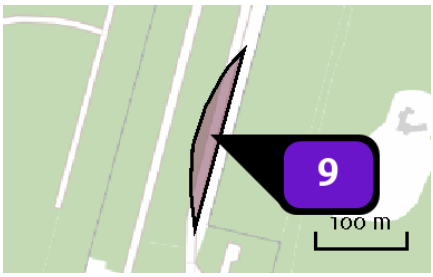

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258960, 476446 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 877,00 kg/j |
| NH3 | 84,00 kg/j |



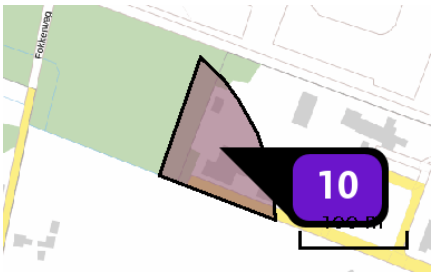

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258939, 476362 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,7 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 688,00 kg/j |
| NH3 | 66,00 kg/j |



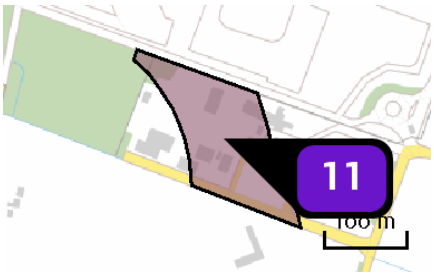

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258562, 476402 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.262,00 kg/j |
| NH3 | 217,00 kg/j |



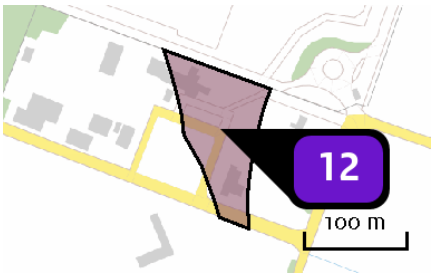

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259046, 476671 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 120,00 kg/j |
| NH3 | 5,00 kg/j |



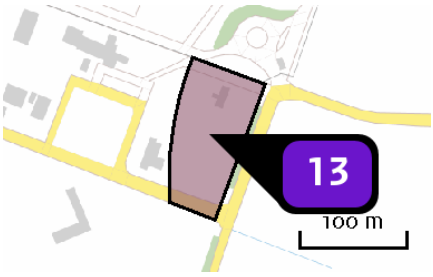

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 257749, 476176 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 309,00 kg/j |
| NH3 | 13,00 kg/j |



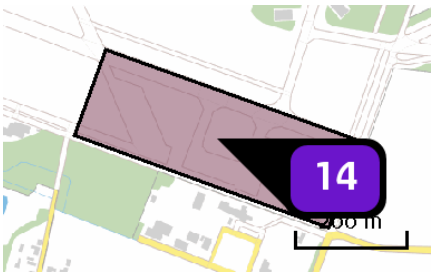

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 257841, 476165 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.690,00 kg/j |
| NH3 | 162,00 kg/j |



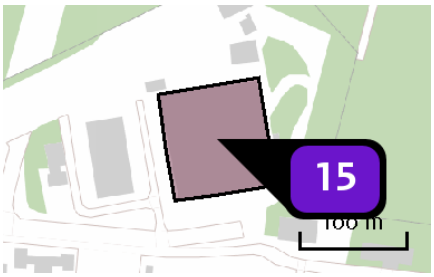

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257935, 476143 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| $NH_3$ | 78,00 kg/j |



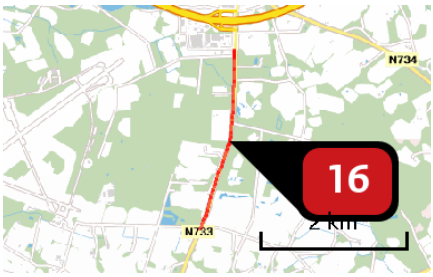

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258000, 476110 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| $NH_3$ | 78,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | parkeerterrein |
| Locatie (X,Y) | 257862, 476324 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 7,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.780,00 kg/j |
| $NH_3$ | 119,00 kg/j |

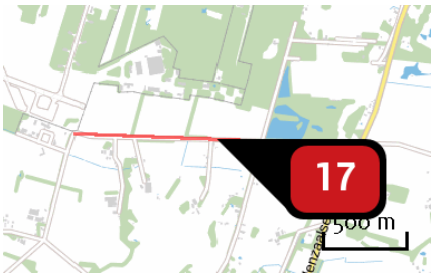



| | |
|---|---|
| Naam | 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258547, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 904,00 kg/j |
| NH3 | 87,00 kg/j |



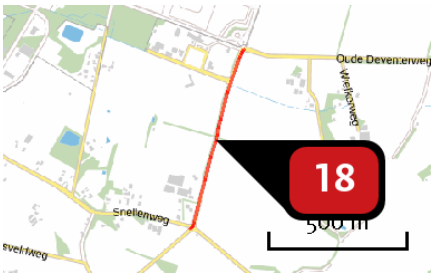

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260182, 477279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 16.209,00 kg/j |
| NH3 | 407,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.117,0 | NOx | 3.662,42 kg/j |
| | | | NH3 | 377,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,0 | NOx | 5.566,98 kg/j |
| | | | NH3 | 13,34 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,0 | NOx | 6.979,60 kg/j |
| | | | NH3 | 16,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 826,54 kg/j |
| NH3 | 36,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.226,0 | NOx<br>NH3 | 326,89 kg/j<br>35,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 109,0 | NOx<br>NH3 | 270,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 84,0 | NOx<br>NH3 | 229,53 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 684,18 kg/j |
| NH3 | 23,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.547,0 | NOx<br>NH3 | 205,40 kg/j<br>22,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 258,97 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 204,0 | NOx<br>NH3 | 219,81 kg/j<br>< 1 kg/j |



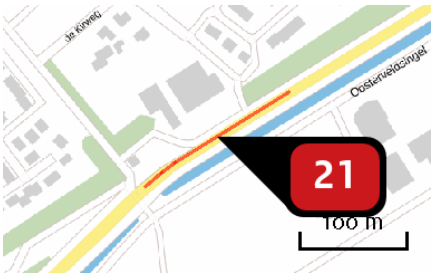

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg/Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257346, 475680 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.116,15 kg/j |
| NH3 | 38,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.485,0 | NOx<br>NH3 | 340,15 kg/j<br>36,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 255,0 | NOx<br>NH3 | 420,03 kg/j<br>1,07 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 355,97 kg/j<br>< 1 kg/j |



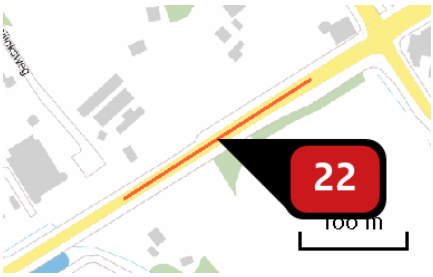

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255714, 476403 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.424,59 kg/j |
| NH3 | 311,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.686,0 | NOx<br>NH3 | 2.789,83 kg/j<br>302,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 438,0 | NOx<br>NH3 | 1.625,56 kg/j<br>4,16 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 491,0 | NOx<br>NH3 | 2.009,20 kg/j<br>4,98 kg/j |



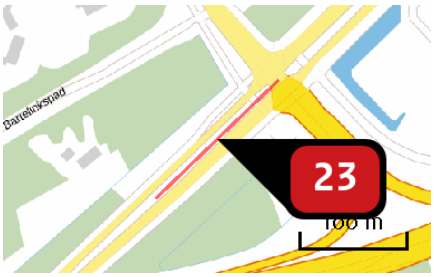

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 353,98 kg/j |
| NH3 | 16,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.648,0 | NOx<br>NH3 | 146,36 kg/j<br>15,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx<br>NH3 | 92,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 449,0 | NOx<br>NH3 | 114,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



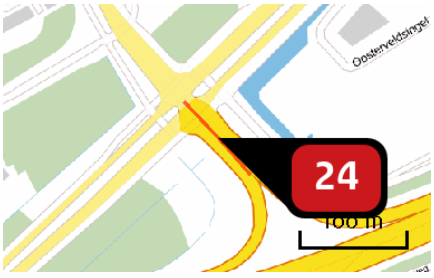

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 448,85 kg/j |
| NH3 | 21,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.111,0 | NOx<br>NH3 | 196,50 kg/j<br>21,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx<br>NH3 | 112,82 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 424,0 | NOx<br>NH3 | 139,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



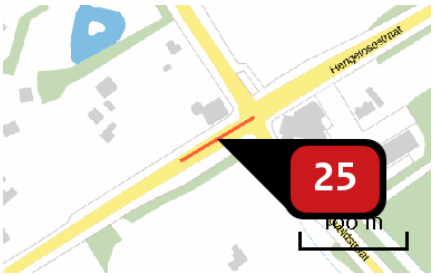

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 358,11 kg/j |
| NH3 | 17,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.137,0 | NOx | 178,07 kg/j |
| | | | NH3 | 17,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx | 79,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 351,0 | NOx | 100,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



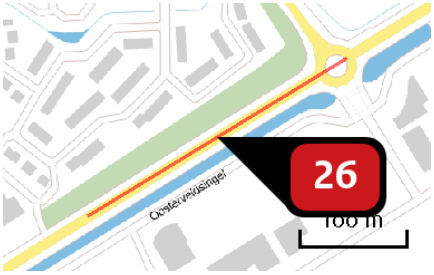

| | |
|---|---|
| Naam | 13: Snelweg |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 189,00 kg/j |
| NH3 | 9,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.740,0 | NOx | 82,32 kg/j |
| | | | NH3 | 8,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 591,0 | NOx | 76,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 212,0 | NOx | 30,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



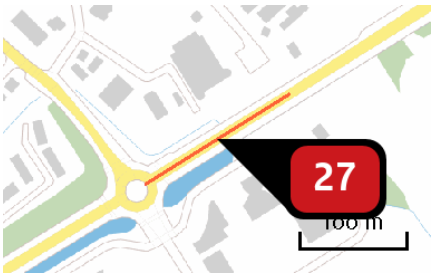

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,41 kg/j |
| NH3 | 8,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.111,0 | NOx | 73,29 kg/j |
| | | | NH3 | 7,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx | 42,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 424,0 | NOx | 52,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



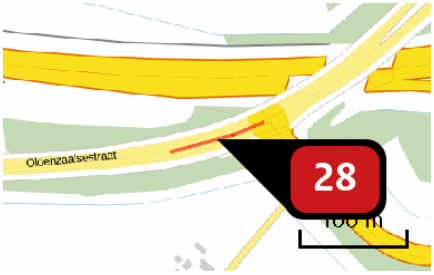

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 620,82 kg/j |
| NH3 | 28,76 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.648,0 | NOx | 256,69 kg/j |
| | | | NH3 | 27,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx | 162,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 449,0 | NOx | 201,40 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



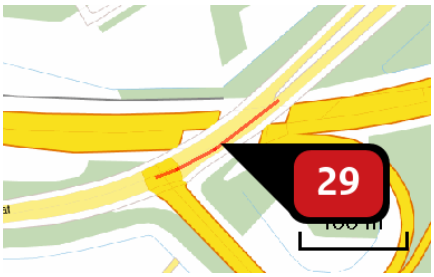

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 339,81 kg/j |
| NH3 | 16,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.111,0 | NOx<br>NH3 | 148,76 kg/j<br>16,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx<br>NH3 | 85,41 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 424,0 | NOx<br>NH3 | 105,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



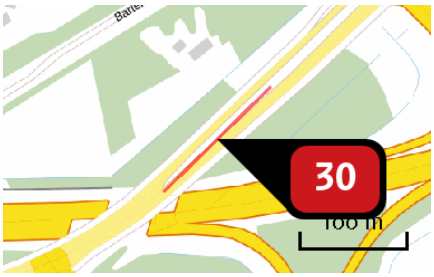

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraatg |
| Locatie (X,Y) | 253602, 477438 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 185,21 kg/j |
| NH3 | 10,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.730,0 | NOx<br>NH3 | 97,22 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx<br>NH3 | 50,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 261,0 | NOx<br>NH3 | 37,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



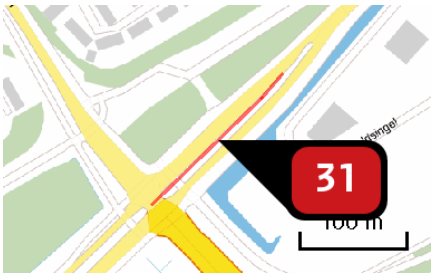

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 306,46 kg/j |
| NH3 | 15,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.137,0 | NOx | 152,39 kg/j |
| | | | NH3 | 14,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx | 67,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 351,0 | NOx | 86,21 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



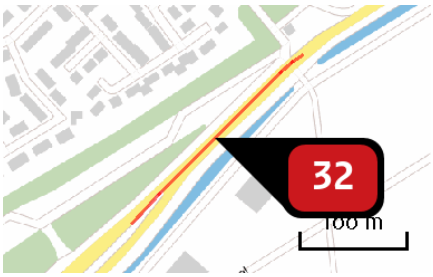

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.745,47 kg/j |
| NH3 | 16,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.137,0 | NOx | 1.599,36 kg/j |
| | | | NH3 | 15,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx | 854,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 351,0 | NOx | 1.292,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



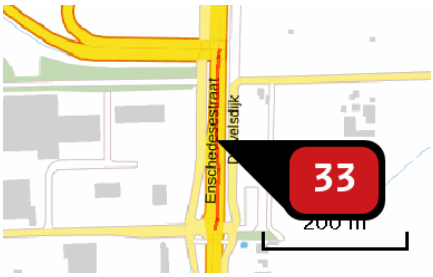

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 376,06 kg/j |
| NH3 | 17,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.648,0 | NOx | 155,49 kg/j |
| | | | NH3 | 16,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx | 98,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 449,0 | NOx | 122,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



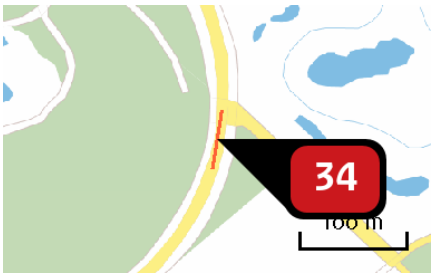

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 491,89 kg/j |
| NH3 | 22,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.648,0 | NOx | 203,38 kg/j |
| | | | NH3 | 22,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx | 128,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 449,0 | NOx | 159,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



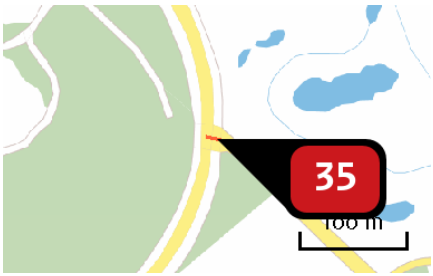

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260248, 478651 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.088,99 kg/j |
| NH3 | 47,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.705,0 | NOx | 400,03 kg/j |
| | | | NH3 | 43,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,0 | NOx | 755,40 kg/j |
| | | | NH3 | 1,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,0 | NOx | 933,57 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 62,93 kg/j |
| NH3 | 3,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.280,0 | NOx | 28,05 kg/j |
| | | | NH3 | 3,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx | 15,60 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx | 19,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



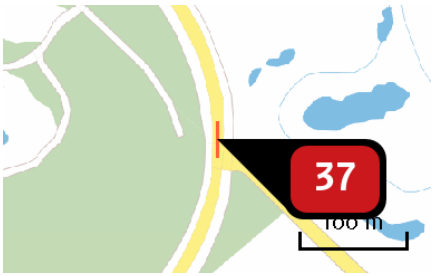

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,08 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 386,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



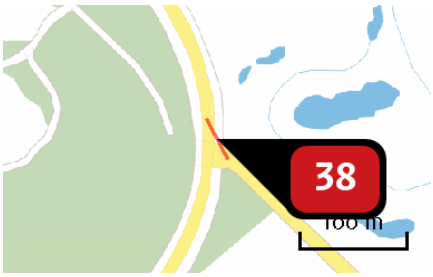

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.323,43 kg/j |
| NH3 | 188,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.215,0 | NOx | 1.853,11 kg/j |
| | | | NH3 | 182,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 450,0 | NOx | 1.089,17 kg/j |
| | | | NH3 | 2,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx | 1.381,16 kg/j |
| | | | NH3 | 2,96 kg/j |



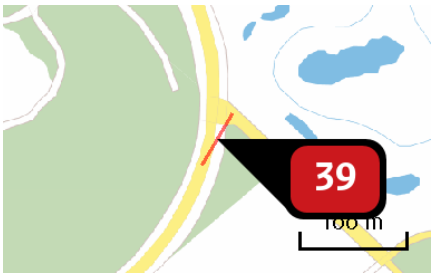

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 37,72 kg/j |
| NH3 | 1,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.280,0 | NOx | 16,81 kg/j |
| | | | NH3 | 1,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx | 9,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx | 11,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



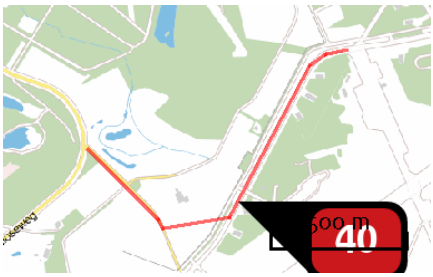

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,97 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,0 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



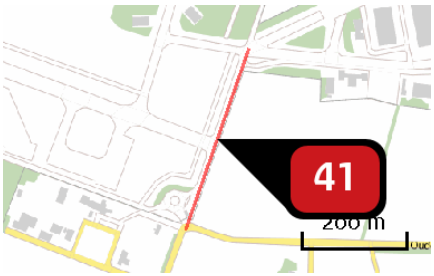

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 164,97 kg/j |
| NH3 | 10,71 kg/j |

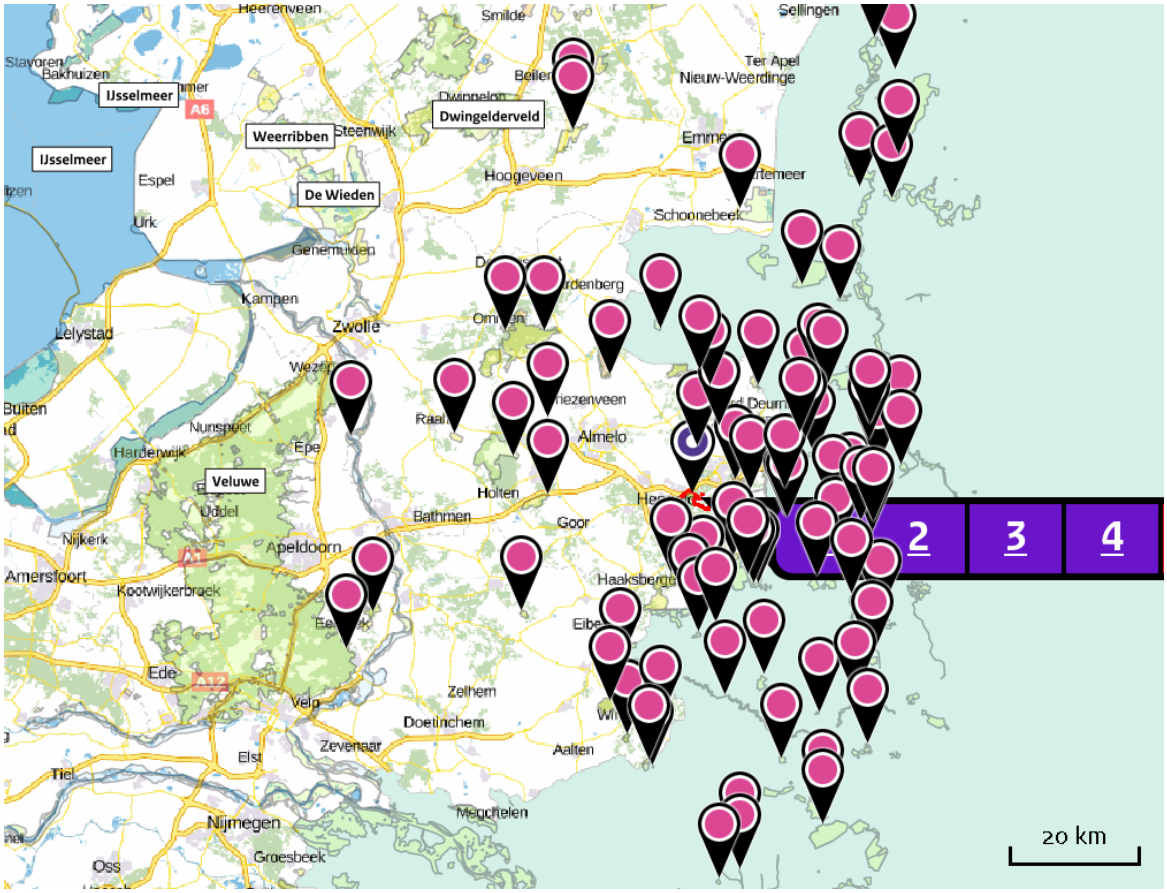
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx | 97,20 kg/j |
| | | | NH3 | 10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx | 31,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 16,0 | NOx | 36,63 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 11: Regionale weg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 346,39 kg/j |
| NH3 | 8,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.270,0 | NOx<br>NH3 | 70,60 kg/j<br>7,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 149,06 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx<br>NH3 | 126,74 kg/j<br>< 1 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 53,46 | 65,85 | + 12,39 | 65,85 | ● | ✓ |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,20 | 3,46 | + 2,26 | 3,50 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 1,06 | + 0,97 | 1,06 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 0,60 | + 0,53 | 0,60 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 0,57 | + 0,50 | 0,57 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 0,46 | + 0,41 | 0,46 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 0,38 | + 0,35 | 0,38 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 0,33 | + 0,30 | 0,33 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 0,27 | + 0,25 | 0,27 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 0,26 | + 0,24 | 0,26 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | 0,19 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | 0,16 | + 0,14 | 0,16 | ● | ✓ |
| Sallandse Heuvelrug | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ● | ✓ |
| Wierdense Veld | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ● | ✓ |
| Vecht- en Beneden-Reggegebied | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ● | ✓ |
| Stelkampsveld | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| Bargerveen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Boetelerveld | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ● | ✓ |
| Bekendelle | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ● | ✓ |
| Korenburgerveen | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Willinks Weust | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ● | ✓ |
| Landgoederen Brummen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ● | ✓ |
| Veluwe | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Wooldse Veen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Rijntakken | 0,01 | 0,06 | + 0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Mantingerbos | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Mantingerzand | 0,01 | >0,05 | + 0,04 | >0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 53,46 | 65,85 | + 12,39 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 26,79 | 33,87 | + 7,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 23,25 | 29,28 | + 6,03 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 23,25 | 29,28 | + 6,03 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 20,08 | 25,70 | + 5,62 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 8,53 | 11,52 | + 2,99 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 7,04 | 9,83 | + 2,78 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,20 | 3,46 | + 2,26 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 3,09 | + 2,09 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 3,20 | + 2,08 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 2,97 | + 1,97 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 1,13 | + >1,00 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 1,00 | + 0,88 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,91 | + 0,84 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,84 | + 0,75 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 0,79 | + 0,73 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 0,73 | + 0,66 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 0,71 | + 0,64 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,71 | + 0,64 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 0,53 | + 0,47 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 0,53 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,49 | + 0,44 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,46 | + 0,41 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,44 | + 0,39 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 0,41 | + 0,37 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,60 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,55 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 0,54 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,54 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 0,54 | + 0,47 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,53 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 0,44 | + 0,39 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,57 | + 0,50 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,57 | + 0,50 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,52 | + 0,46 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,46 | + 0,41 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 0,46 | + 0,41 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 0,43 | + 0,38 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,41 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 0,41 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 0,39 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 0,38 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 0,37 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 0,32 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 0,31 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 0,26 | + 0,24 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 0,23 | + 0,20 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,38 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,38 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,38 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 0,36 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,35 | + 0,32 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 0,32 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,30 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,30 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,30 | + 0,27 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,30 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,28 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 0,33 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 0,30 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 0,24 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,23 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,23 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,21 | + 0,19 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,26 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,24 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,16 | + 0,14 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,26 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 0,26 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,26 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,16 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,16 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Sallandse Heuvelrug

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H9999:42 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3160, H6230) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Wierdense Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Vecht- en Beneden-Reggegebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,11 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,11 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Stelkampsveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Bargerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Boetelerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Bekendelle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Korenburgerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Willinks Weust

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Landgoederen Brummen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Veluwe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,01 | >0,05 | + 0,04 | ● | ✓ |

## Wooldse Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Rijntakken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91Fo Droge hardhoutooibossen | 0,01 | 0,06 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Mantingerbos

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Mantingerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | >0,05 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | >0,05 | + 0,04 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Gildehauser Venn | 0,06 | 0,65 | + 0,59 | 0,65 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 0,58 | + 0,53 | 0,58 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 0,56 | + 0,50 | 0,56 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 0,55 | + 0,50 | 0,55 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 0,51 | + 0,46 | 0,51 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 0,39 | + 0,35 | 0,39 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 0,37 | + 0,33 | 0,37 | ○ | - |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 0,35 | + 0,32 | 0,35 | ○ | - |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 0,34 | + 0,31 | 0,34 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 0,34 | + 0,31 | 0,34 | ● | ✓ |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 0,33 | + 0,30 | 0,33 | ○ | - |
| Syen-Venn | 0,03 | 0,32 | + 0,29 | 0,32 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 0,32 | + 0,29 | 0,32 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 0,32 | + 0,28 | 0,32 | ● | ✓ |
| Samerrott | 0,03 | 0,31 | + 0,28 | 0,31 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,03 | 0,30 | + 0,28 | 0,30 | ● | ✓ |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 0,27 | + 0,25 | 0,27 | ○ | - |
| Ems | 0,03 | 0,26 | + 0,23 | 0,26 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | 0,23 | ● | ✓ |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | 0,23 | ○ | - |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,03 | 0,23 | + 0,21 | 0,23 | ○ | - |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | 0,22 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,21 | + 0,19 | 0,21 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | 0,20 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | 0,20 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | 0,19 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ○ | - |
| Alter Bierkeller bei Ochtrup | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ○ | - |
| Schnippenpohl | 0,02 | 0,17 | + 0,16 | 0,17 | ○ | - |
| Herrenholz und Schöppinger Berg | 0,02 | 0,16 | + 0,14 | 0,16 | ○ | - |
| VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ○ | - |
| Wacholderheide Hörsteloe | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ○ | - |
| Salzbrunnen am Rothenberg | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Liesner Wald | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | 0,14 | ○ | - |
| Esterfelder Moor bei Meppen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Wald bei Haus Burlo | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Untere Haseniederung | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Berkel | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | 0,13 | ○ | - |
| Vechte | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Tinner Dose, Sprakeler Heide | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Felsbachaue | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Sundern | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Roruper Holz mit Kestenbusch | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Stillgewässer bei Kluse | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Fürstenkuhle im Weissen Venn | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge' | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Emstal von Lathen bis Papenburg | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| STEKKENKAMP | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Weißes Venn / Geisheide | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Kranenmeer | 0,01 | 0,06 | + 0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Bachsystem des Wienbaches | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Üfter Mark | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 0,65 | + 0,59 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,58 | + 0,53 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,56 | + 0,50 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 0,55 | + 0,50 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,51 | + 0,46 | ◯ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,39 | + 0,35 | ◯ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,37 | + 0,33 | ◯ | - |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,35 | + 0,32 | ◯ | - |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,34 | + 0,31 | ◯ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,34 | + 0,31 | ○ | ✓ |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,33 | + 0,30 | ○ | - |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,32 | + 0,29 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,32 | + 0,29 | ○ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,32 | + 0,28 | ○ | ✓ |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,31 | + 0,28 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,30 | + 0,28 | ○ | ✓ |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,27 | + 0,25 | ○ | - |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,26 | + 0,23 | ○ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ○ | ✓ |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ○ | - |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,23 | + 0,21 | ○ | - |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ○ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,21 | + 0,19 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ◯ | - |

## Alter Bierkeller bei Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1159c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ◯ | - |

## Schnippenpohl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1148c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,17 | + 0,16 | ◯ | - |

## Herrenholz und Schöppinger Berg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1168c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,16 | + 0,14 | ◯ | - |

## VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1163c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ◯ | - |

## Wacholderheide Hörsteloe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1166c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ◯ | - |

## Salzbrunnen am Rothenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1147c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Liesner Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1167c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | ◯ | - |

## Esterfelder Moor bei Meppen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1127c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Wald bei Haus Burlo

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1169c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Untere Haseniederung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1126c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Berkel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1172c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | ◯ | - |

## Vechte

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1160c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Tinner Dose, Sprakeler Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1124c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Felsbachaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1174c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1164c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Sundern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1176c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Roruper Holz mit Kestenbusch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1175c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1171c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Stillgewässer bei Kluse

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1122c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Fürstenkuhle im Weissen Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1173c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1191c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Emstal von Lathen bis Papenburg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1118c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## STEKKENKAMP

## Weißes Venn / Geisheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1190c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Kranenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1209c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + 0,05 | ◯ | - |

## Bachsystem des Wienbaches

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1211c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## Üfter Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1208c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*



Berekening AO ADT

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Zuidkamp 31-Z, 7524 PJ Enschede |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RkDNW3Fcp6vx |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 13 april 2016, 16:16 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 34,10 ton/j | 87,82 ton/j | 53,73 ton/j |
| NH3 | 1.485,32 kg/j | 3.605,36 kg/j | 2.120,04 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

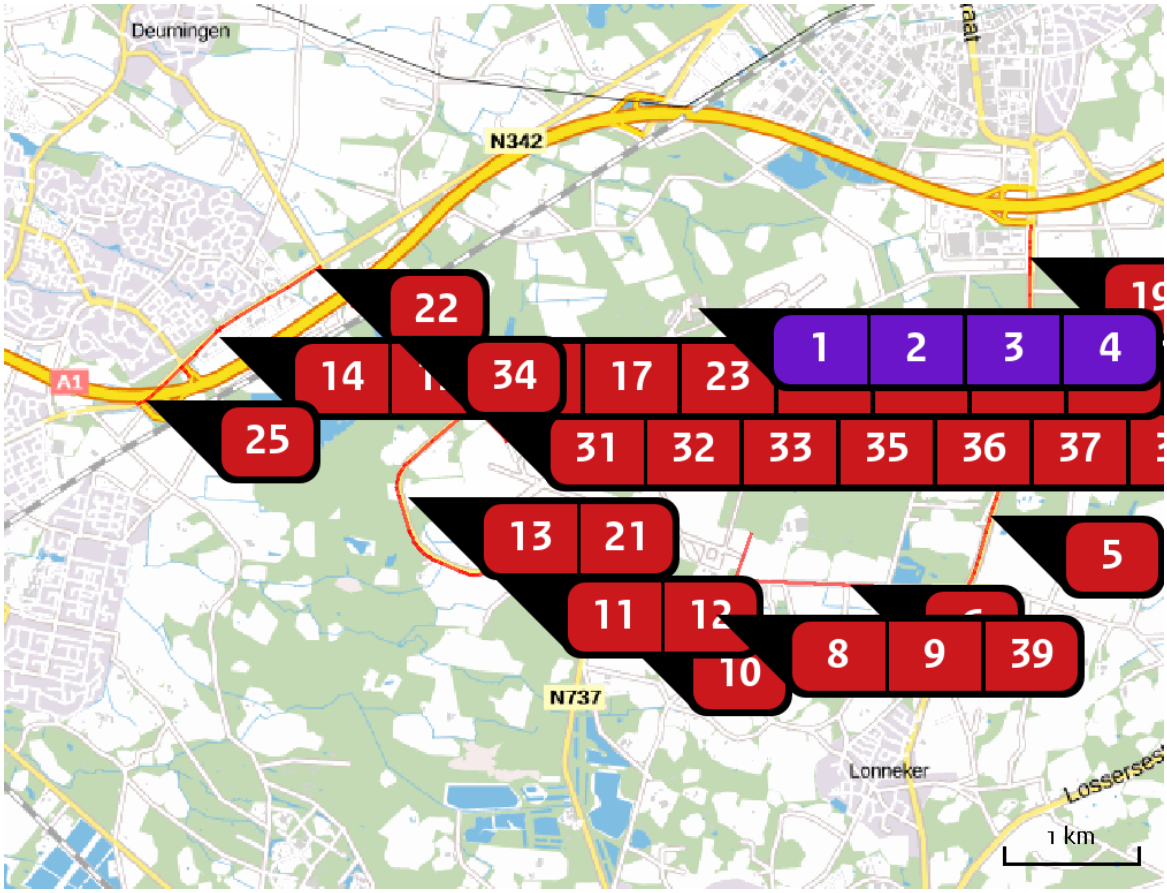
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 53,46 | 58,85 | + 5,40 |

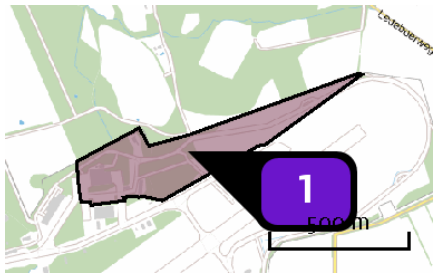
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en voorkeursalternatief, deelgebied luchthavengebied (bedrijvigheid, weg- en vliegverkeer)

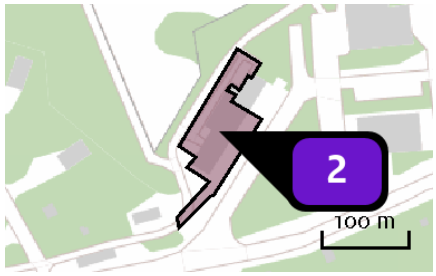
## Locatie
AO ADT



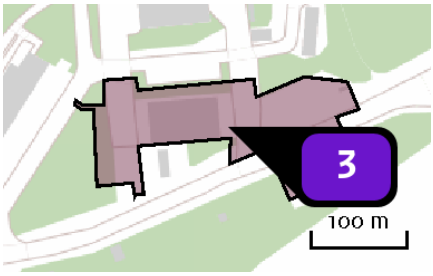

## Emissie (per bron)
AO ADT



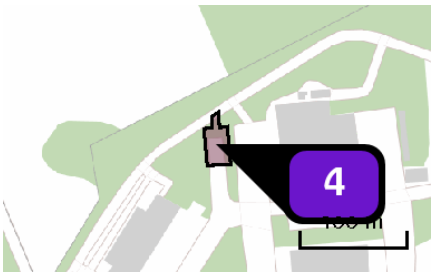

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



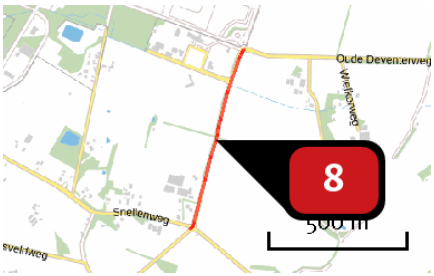

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



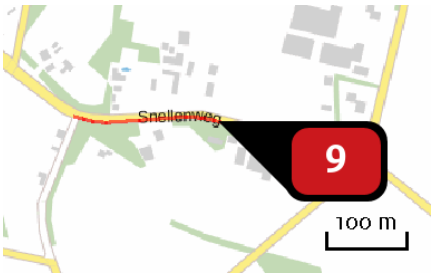

| | |
|---|---|
| Naam | 78 |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



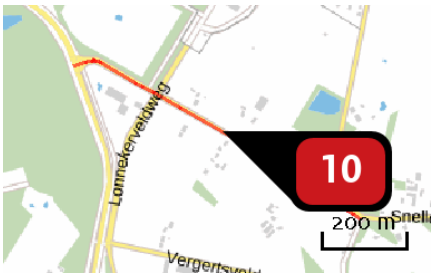

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



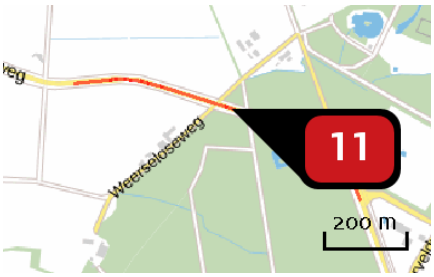

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



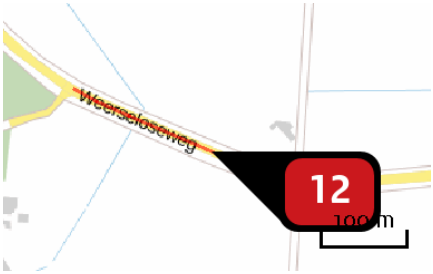

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



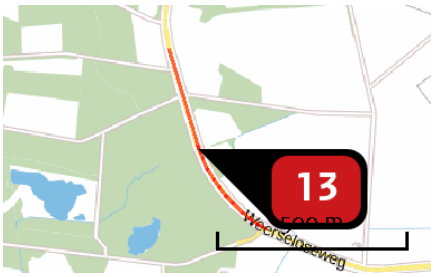

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



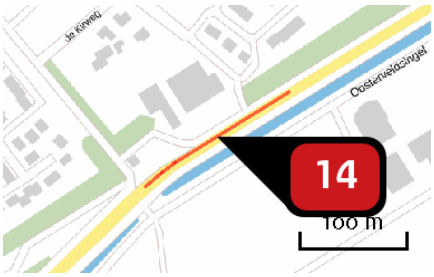

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



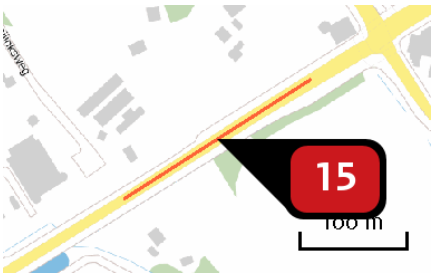

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



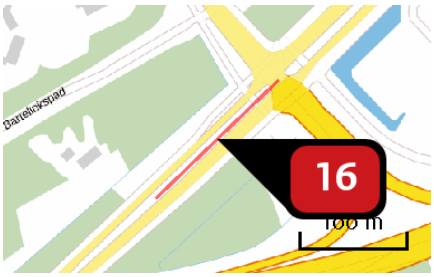

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 263,21 kg/j |
| NH3 | 15,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 140,58 kg/j |
| | | | NH3 | 15,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 54,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 67,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



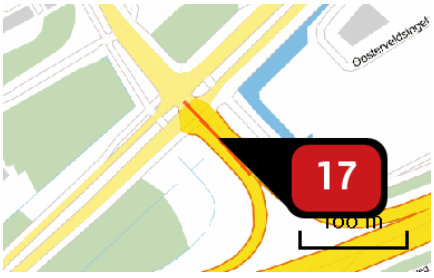

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 186,84 kg/j |
| | | | NH3 | 20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 63,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 78,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 307,64 kg/j |
| NH3 | 17,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 176,08 kg/j |
| | | | NH3 | 17,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 57,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 73,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



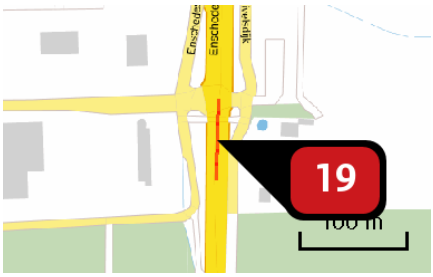

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx | 81,56 kg/j |
| | | | NH3 | 8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx | 60,91 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx | 24,10 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



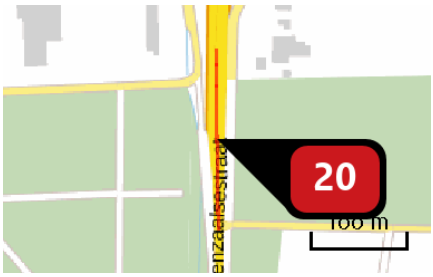

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 601,98 kg/j |
| | | | NH3 | 65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 906,37 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 1.120,08 kg/j |
| | | | NH3 | 2,78 kg/j |



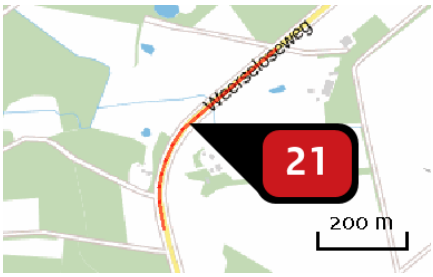

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 100,23 kg/j |
| | | | NH3 | 10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 150,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 186,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



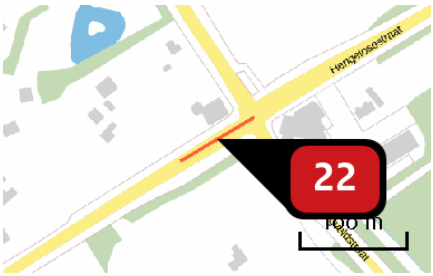

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



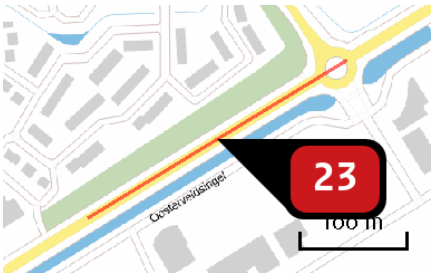

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



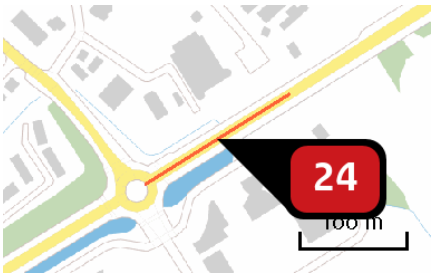

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 69,69 kg/j<br>7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 23,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



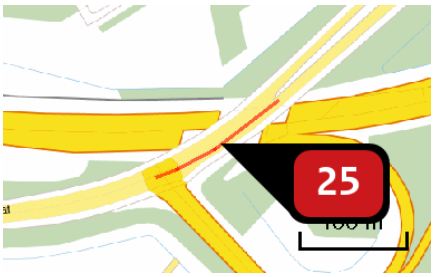

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 461,63 kg/j |
| NH3 | 27,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 246,55 kg/j<br>26,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 96,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 118,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



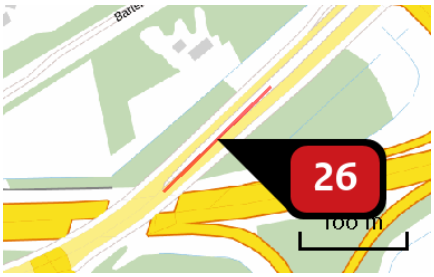

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 249,58 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 141,45 kg/j |
| | | | NH3 | 15,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 48,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 59,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



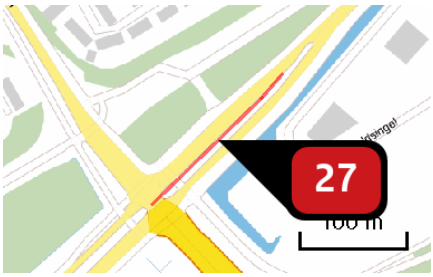

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 233,69 kg/j |
| NH3 | 15,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 136,02 kg/j |
| | | | NH3 | 14,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 43,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 53,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



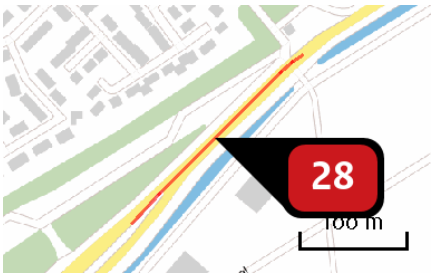

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 270,09 kg/j |
| NH3 | 15,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 154,59 kg/j |
| | | | NH3 | 15,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 50,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 64,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



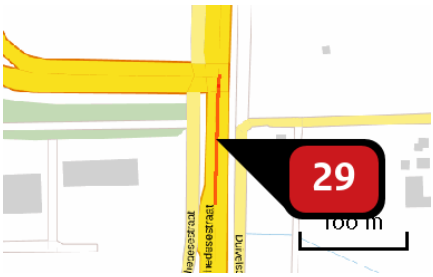

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 279,63 kg/j |
| NH3 | 16,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 149,35 kg/j |
| | | | NH3 | 16,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 58,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 72,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



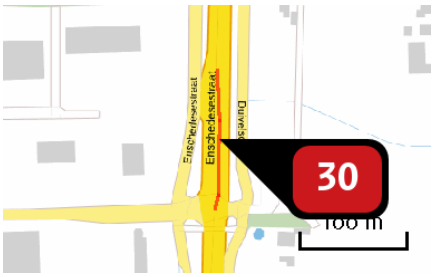

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 365,75 kg/j |
| NH3 | 21,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 195,35 kg/j<br>21,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 76,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 94,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



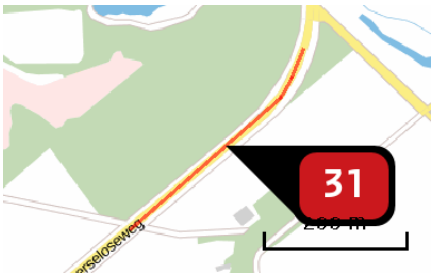

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 982,74 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,34 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 355,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 439,60 kg/j<br>1,09 kg/j |



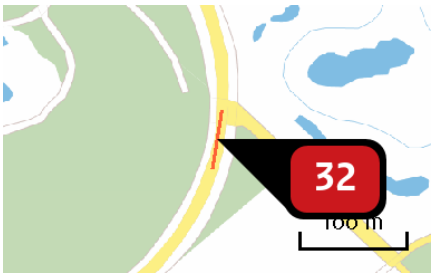

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.078,33 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,56 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,36 kg/j<br>1,20 kg/j |



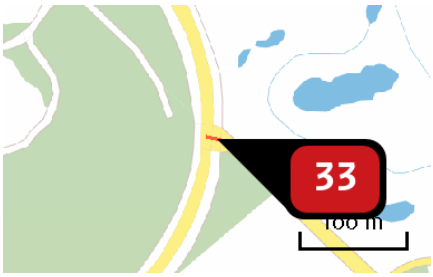

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 10,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 13,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



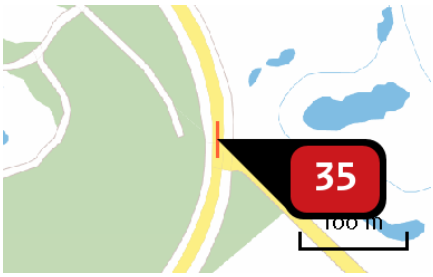

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



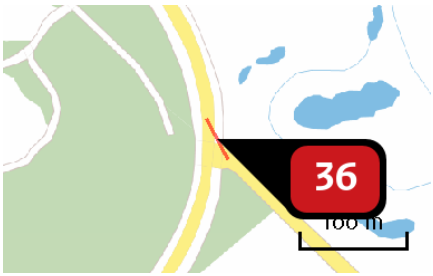

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



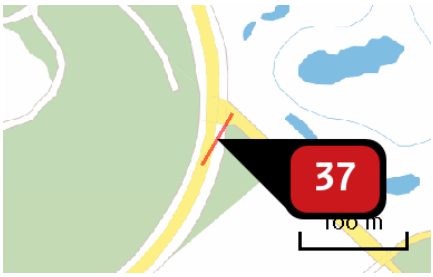

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



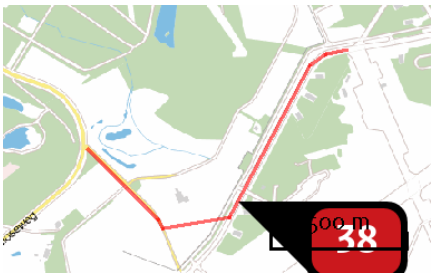

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



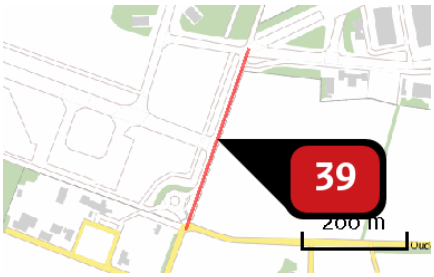

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

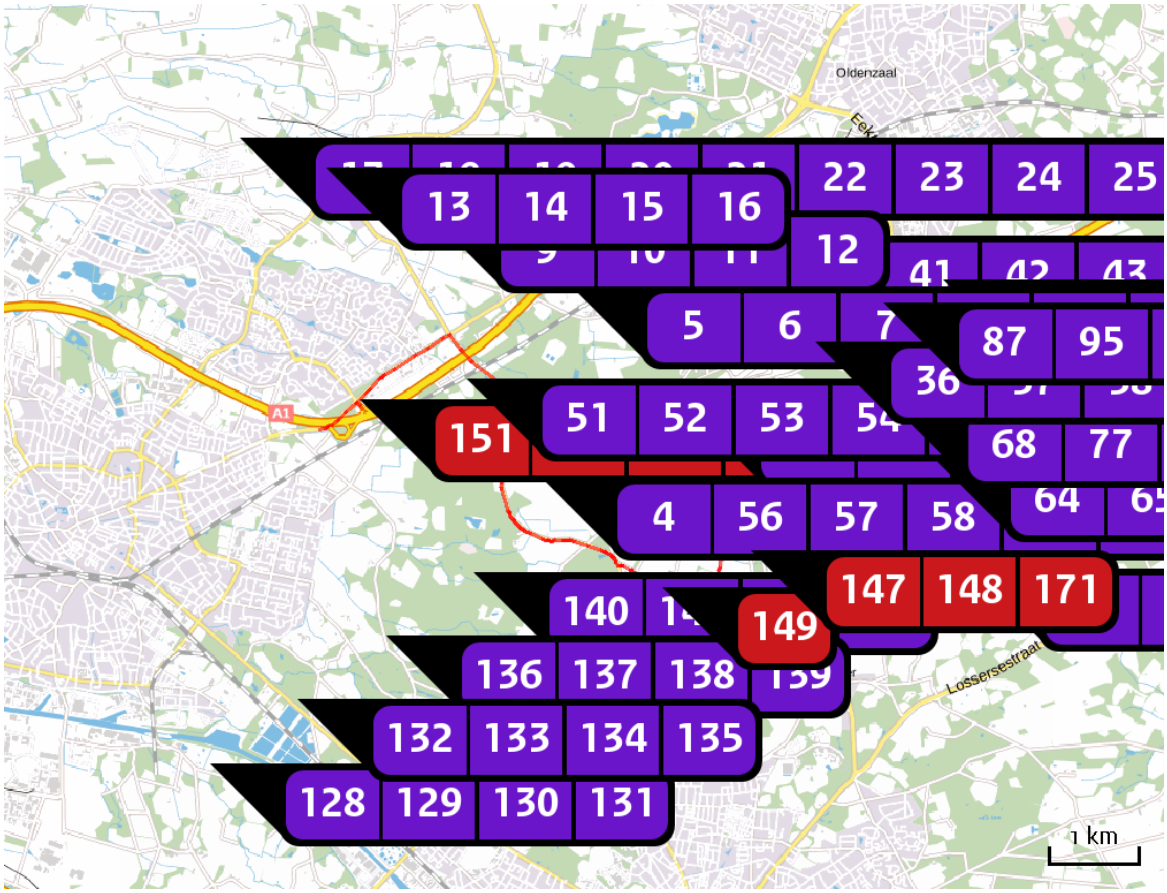
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx | 97,19 kg/j |
| | | | NH3 | 10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx | 31,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx | 38,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



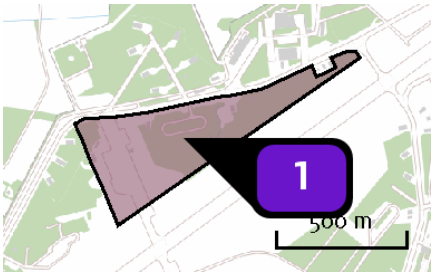

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx | 6,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx | 1,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx | 1,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |

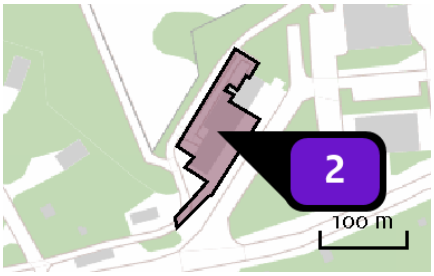
## Locatie
VKA_luchthavengebied



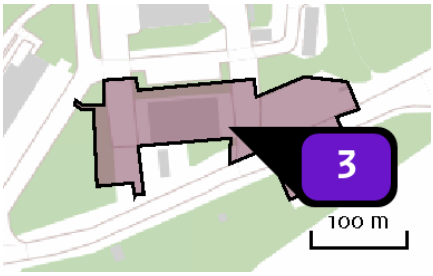

## Emissie (per bron)
VKA_luchthavengebied



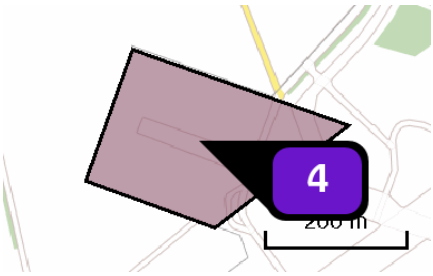

| | |
|---|---|
| Naam | Luchthavenvoorzieningen Cat. 5.3 |
| Locatie (X,Y) | 257381, 477761 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 22,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 53,70 ton/j |
| NH3 | 2.148,00 kg/j |



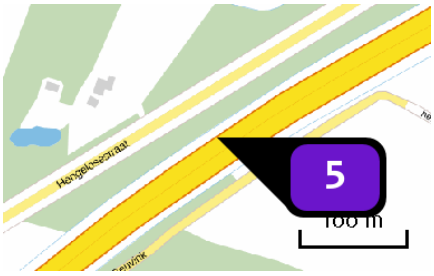

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 232,00 kg/j |
| NH3 | 22,00 kg/j |



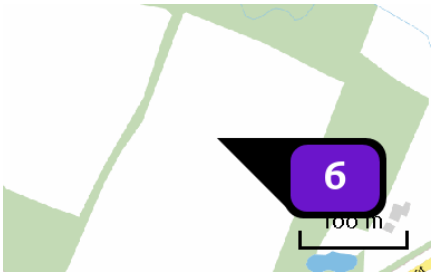

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 692,00 kg/j |
| NH3 | 66,00 kg/j |



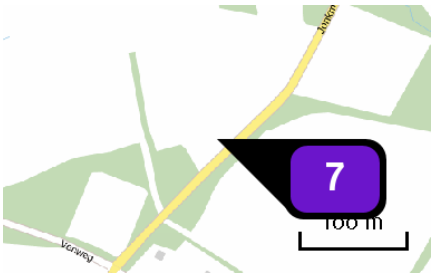

| | |
|---|---|
| Naam | Luchtvaartgebondenbedrijvigheid cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 256318, 476963 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.562,00 kg/j |
| NH3 | 150,00 kg/j |



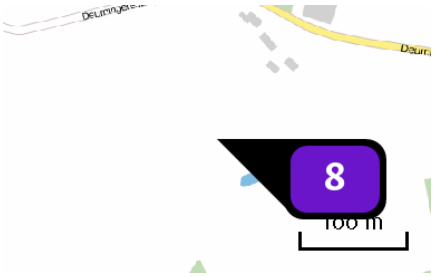

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1110) |
| Locatie (X,Y) | 256249, 479196 |
| Uitstoothoogte | 321,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



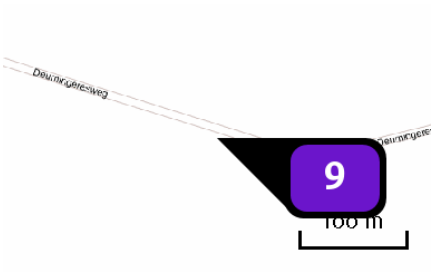

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1111) |
| Locatie (X,Y) | 255973, 479314 |
| Uitstoothoogte | 335,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



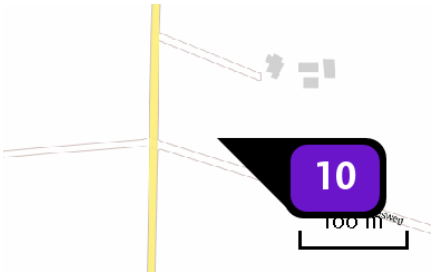

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1112) |
| Locatie (X,Y) | 255698, 479432 |
| Uitstoothoogte | 352,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



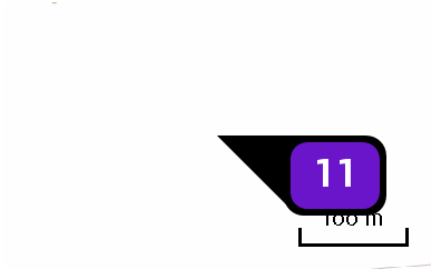

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1113) |
| Locatie (X,Y) | 255422, 479550 |
| Uitstoothoogte | 369,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



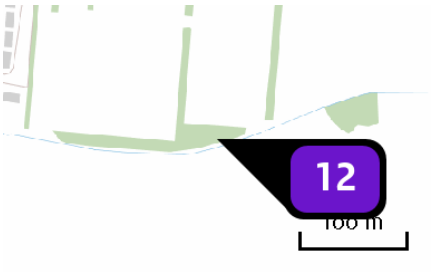

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1114) |
| Locatie (X,Y) | 255146, 479668 |
| Uitstoothoogte | 386,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



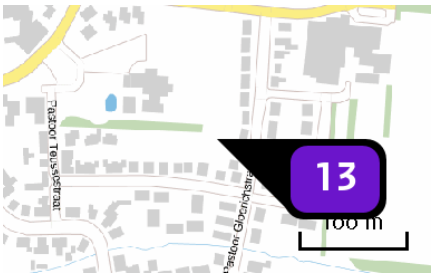

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1115) |
| Locatie (X,Y) | 254870, 479786 |
| Uitstoothoogte | 403,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



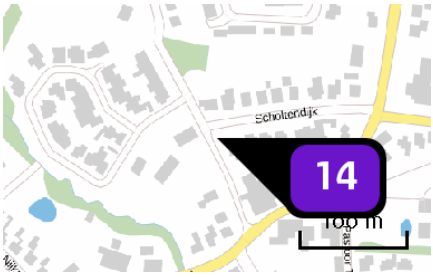

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1116) |
| Locatie (X,Y) | 254594, 479904 |
| Uitstoothoogte | 420,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



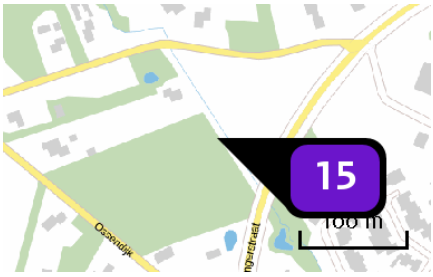

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1117) |
| Locatie (X,Y) | 254319, 480022 |
| Uitstoothoogte | 435,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



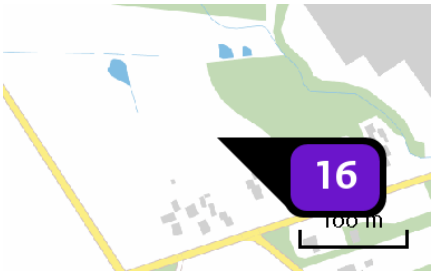

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1118) |
| Locatie (X,Y) | 254043, 480140 |
| Uitstoothoogte | 443,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



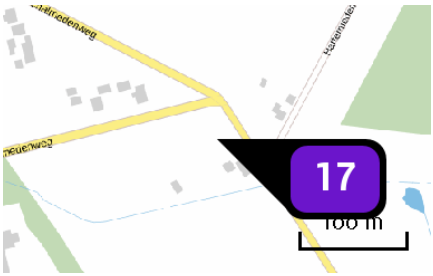

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1119) |
| Locatie (X,Y) | 253767, 480258 |
| Uitstoothoogte | 448,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



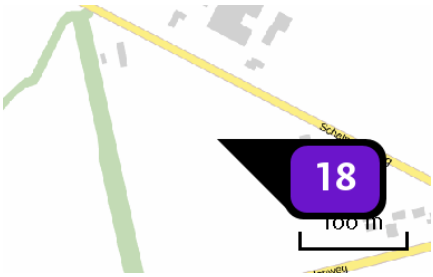

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1120) |
| Locatie (X,Y) | 253491, 480376 |
| Uitstoothoogte | 453,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



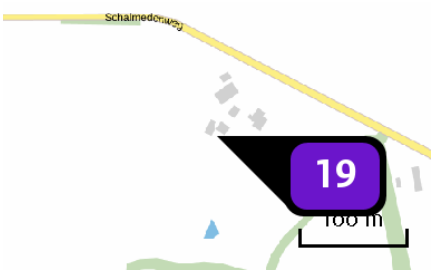

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1121) |
| Locatie (X,Y) | 253215, 480494 |
| Uitstoothoogte | 456,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



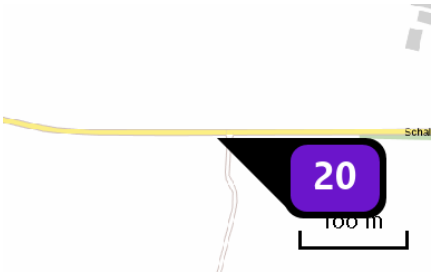

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1122) |
| Locatie (X,Y) | 252939, 480612 |
| Uitstoothoogte | 491,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



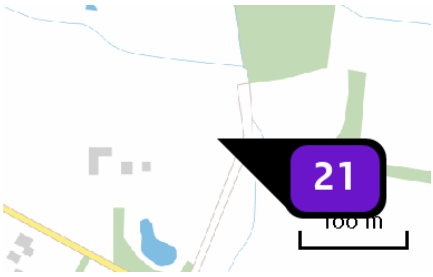

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1123) |
| Locatie (X,Y) | 252664, 480730 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



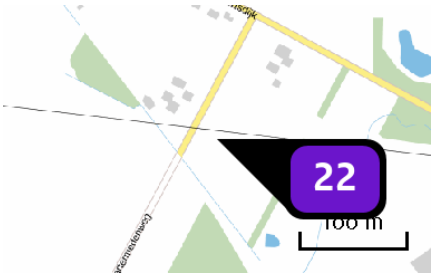

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1124) |
| Locatie (X,Y) | 252388, 480848 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



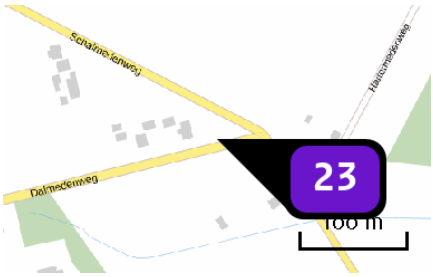

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1125) |
| Locatie (X,Y) | 252108, 480953 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



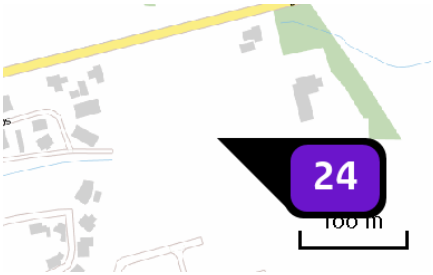

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1126) |
| Locatie (X,Y) | 253381, 481000 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,01 kg/j |



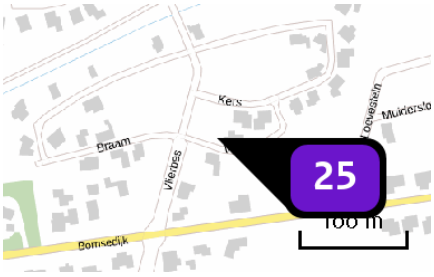

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1127) |
| Locatie (X,Y) | 253139, 480823 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,01 kg/j |



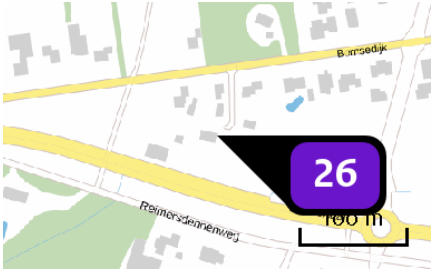

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1128) |
| Locatie (X,Y) | 252897, 480646 |
| Uitstoothoogte | 552,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,73 kg/j |



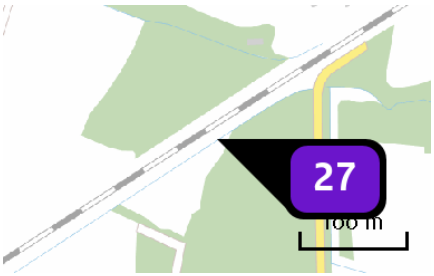

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1129) |
| Locatie (X,Y) | 252655, 480469 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,04 kg/j |



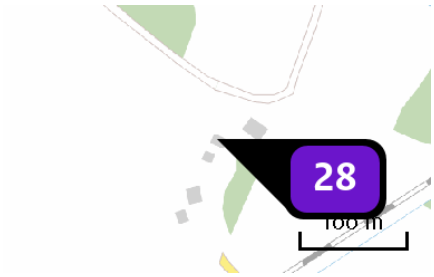

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1130) |
| Locatie (X,Y) | 252413, 480292 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,07 kg/j |



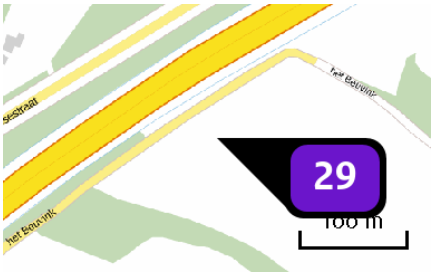

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1131) |
| Locatie (X,Y) | 252170, 480115 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,55 kg/j |



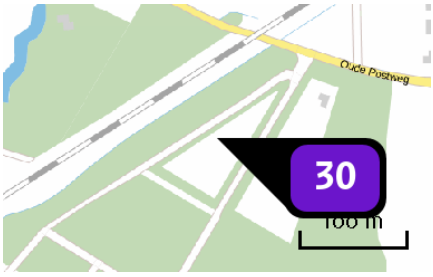

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1132) |
| Locatie (X,Y) | 256903, 479049 |
| Uitstoothoogte | 296,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1133) |
| Locatie (X,Y) | 256612, 479044 |
| Uitstoothoogte | 306,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



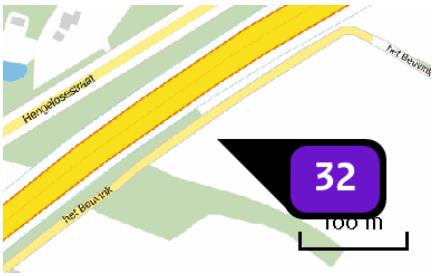

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1134) |
| Locatie (X,Y) | 256334, 479156 |
| Uitstoothoogte | 315,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



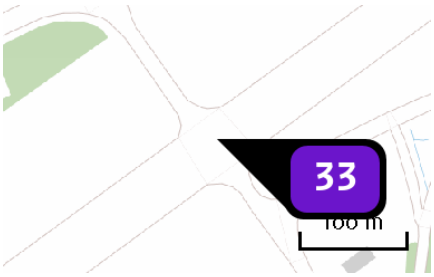

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1135) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 478594 |
| Uitstoothoogte | 304,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



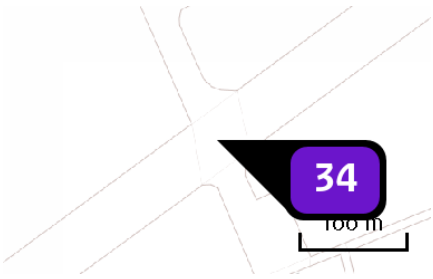

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1136) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 478864 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



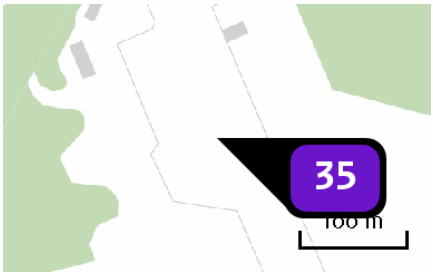

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1137) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 479134 |
| Uitstoothoogte | 306,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



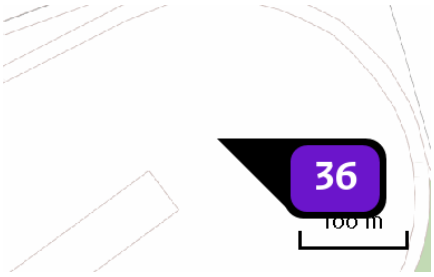

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1138) |
| Locatie (X,Y) | 258162, 477977 |
| Uitstoothoogte | 76,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 53,93 kg/j |



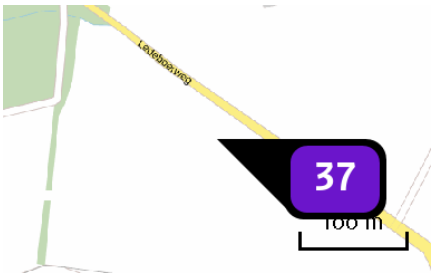

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1139) |
| Locatie (X,Y) | 257288, 477335 |
| Uitstoothoogte | 58,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 64,96 kg/j |



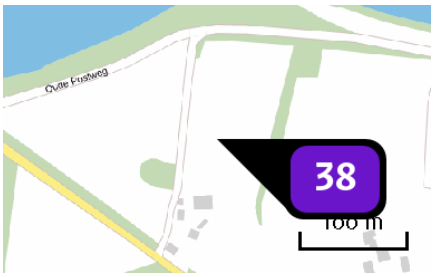

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1140) |
| Locatie (X,Y) | 257163, 477608 |
| Uitstoothoogte | 0,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,70 kg/j |



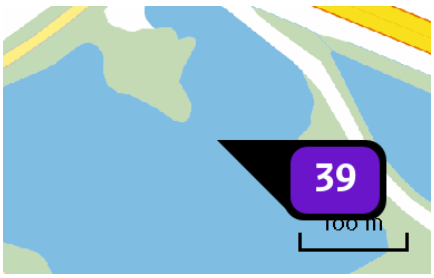

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1141) |
| Locatie (X,Y) | 258758, 478422 |
| Uitstoothoogte | 210,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,47 kg/j |



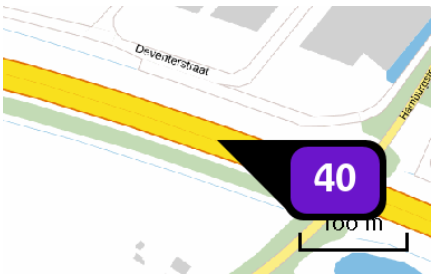

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1142) |
| Locatie (X,Y) | 258857, 478699 |
| Uitstoothoogte | 165,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



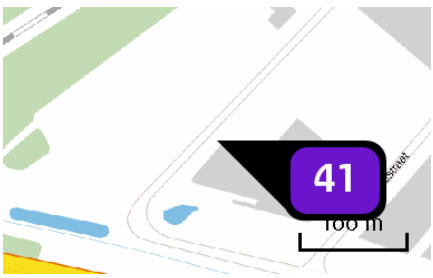

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1143) |
| Locatie (X,Y) | 258749, 478966 |
| Uitstoothoogte | 156,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



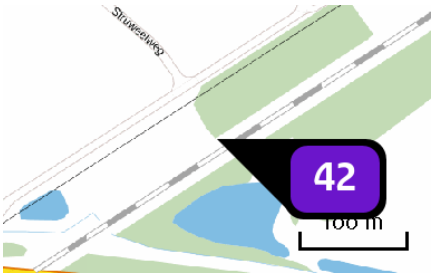

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1144) |
| Locatie (X,Y) | 258573, 479208 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



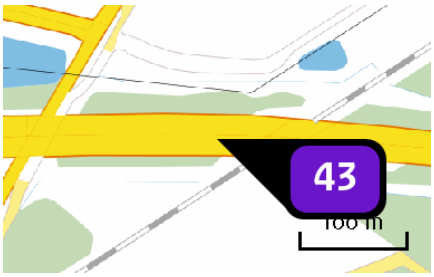

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1145) |
| Locatie (X,Y) | 258396, 479451 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1146) |
| Locatie (X,Y) | 258199, 479675 |
| Uitstoothoogte | 196,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



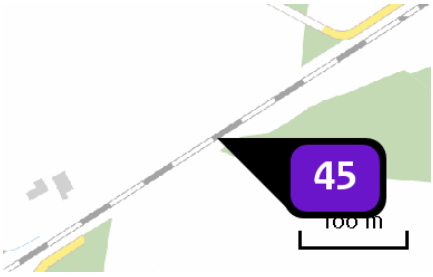

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1147) |
| Locatie (X,Y) | 257911, 479724 |
| Uitstoothoogte | 223,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



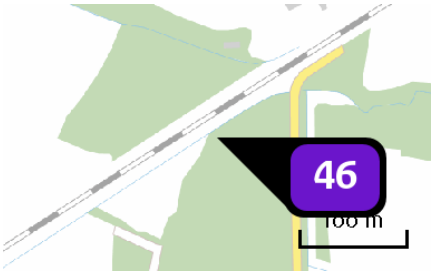

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1148) |
| Locatie (X,Y) | 257651, 479584 |
| Uitstoothoogte | 237,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



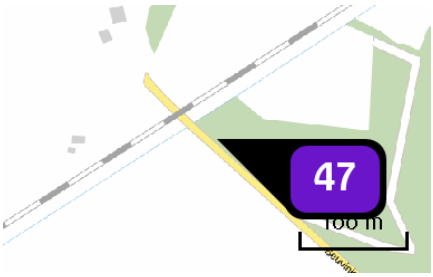

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1149) |
| Locatie (X,Y) | 257409, 479407 |
| Uitstoothoogte | 257,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



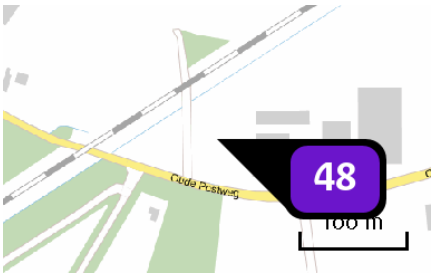

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1150) |
| Locatie (X,Y) | 257167, 479230 |
| Uitstoothoogte | 279,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



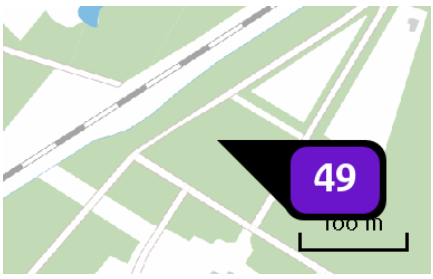

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1151) |
| Locatie (X,Y) | 256925, 479053 |
| Uitstoothoogte | 289,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



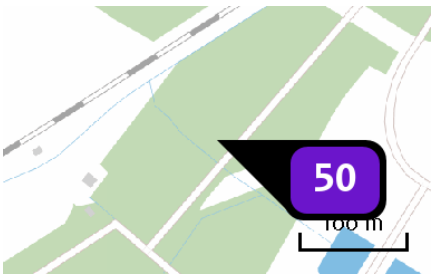

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1152) |
| Locatie (X,Y) | 256683, 478876 |
| Uitstoothoogte | 302,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



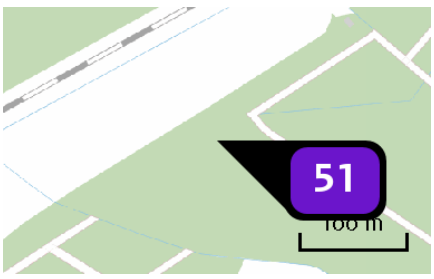

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1153) |
| Locatie (X,Y) | 256440, 478699 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



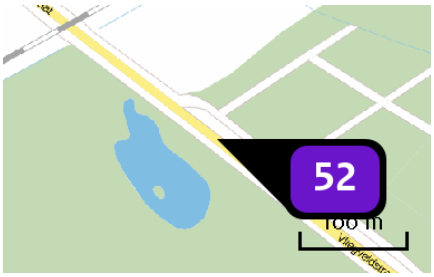

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1154) |
| Locatie (X,Y) | 256198, 478522 |
| Uitstoothoogte | 300,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



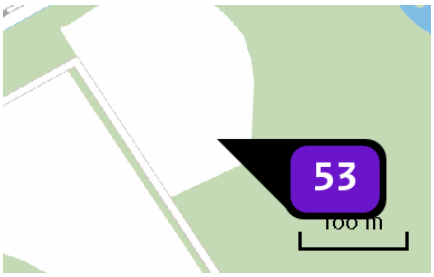

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1155) |
| Locatie (X,Y) | 255956, 478345 |
| Uitstoothoogte | 290,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



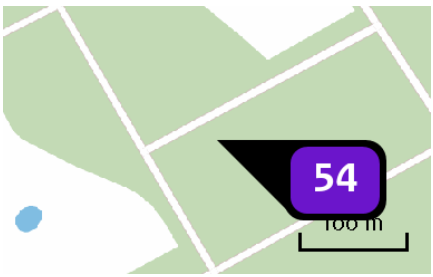

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1156) |
| Locatie (X,Y) | 255714, 478168 |
| Uitstoothoogte | 276,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



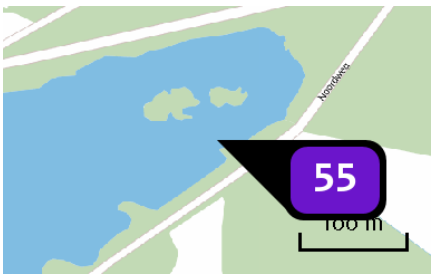

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1157) |
| Locatie (X,Y) | 255472, 477991 |
| Uitstoothoogte | 253,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



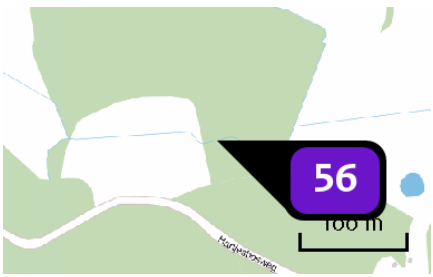

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1158) |
| Locatie (X,Y) | 255230, 477814 |
| Uitstoothoogte | 235,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



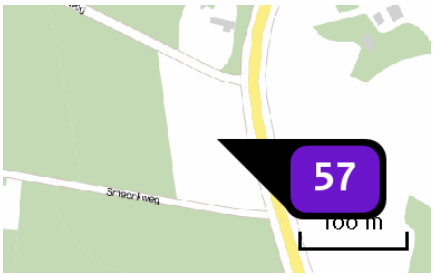

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1159) |
| Locatie (X,Y) | 255098, 477554 |
| Uitstoothoogte | 224,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



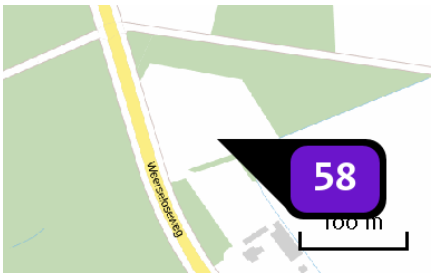

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1160) |
| Locatie (X,Y) | 255170, 477274 |
| Uitstoothoogte | 197,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



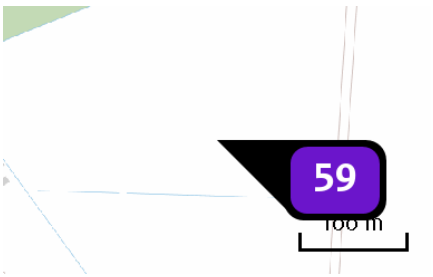

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1161) |
| Locatie (X,Y) | 255349, 477033 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



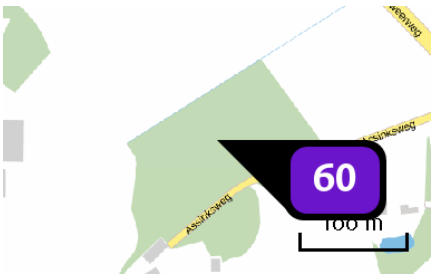

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1162) |
| Locatie (X,Y) | 255528, 476793 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



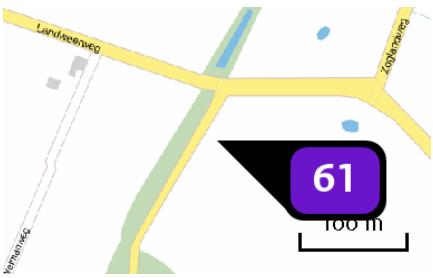

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1163) |
| Locatie (X,Y) | 255707, 476552 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



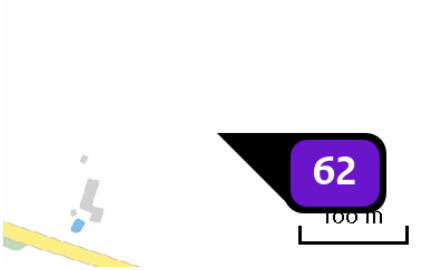

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1164) |
| Locatie (X,Y) | 255986, 476469 |
| Uitstoothoogte | 230,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,42 kg/j |



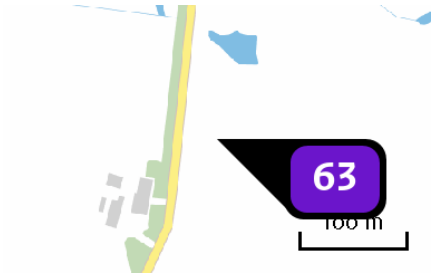

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1165) |
| Locatie (X,Y) | 260986, 475498 |
| Uitstoothoogte | 693,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



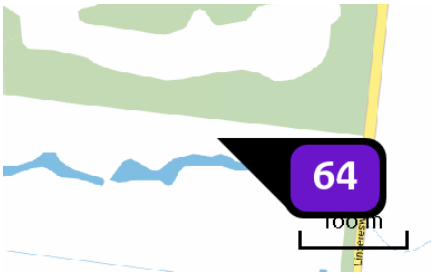

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1166) |
| Locatie (X,Y) | 260832, 475756 |
| Uitstoothoogte | 661,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,46 kg/j |



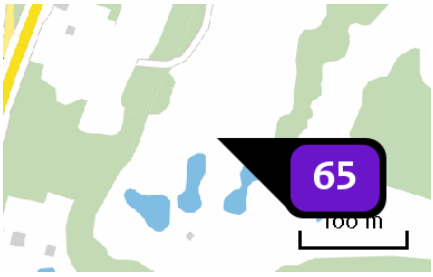

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1167) |
| Locatie (X,Y) | 260679, 476013 |
| Uitstoothoogte | 614,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,71 kg/j |



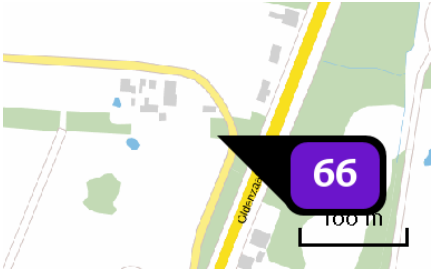

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1168) |
| Locatie (X,Y) | 260525, 476271 |
| Uitstoothoogte | 595,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,36 kg/j |



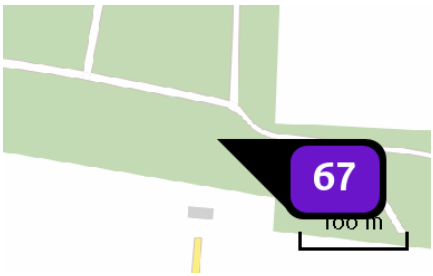

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1169) |
| Locatie (X,Y) | 260371, 476528 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



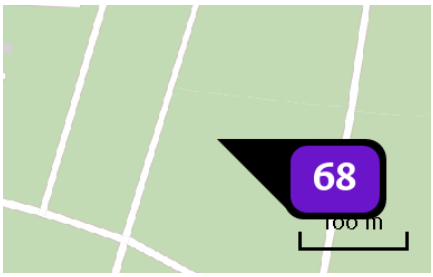

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1170) |
| Locatie (X,Y) | 260215, 476785 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



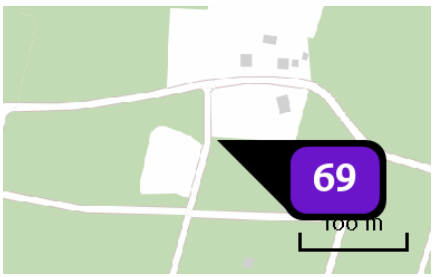

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1171) |
| Locatie (X,Y) | 260044, 477030 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,20 kg/j |



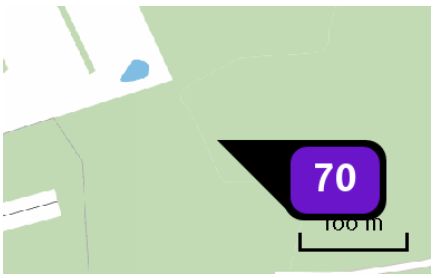

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1172) |
| Locatie (X,Y) | 259852, 477261 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,49 kg/j |



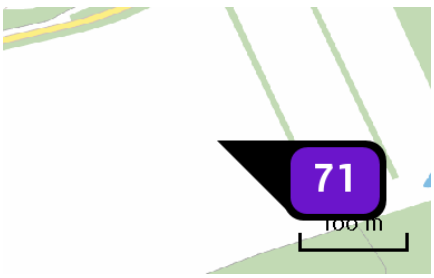

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1173) |
| Locatie (X,Y) | 259635, 477467 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,50 kg/j |



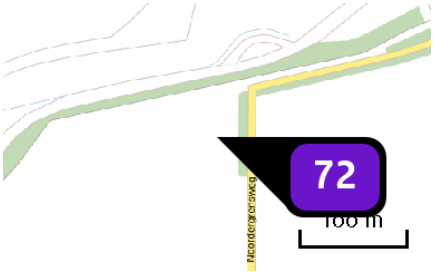

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1174) |
| Locatie (X,Y) | 259410, 477666 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,58 kg/j |



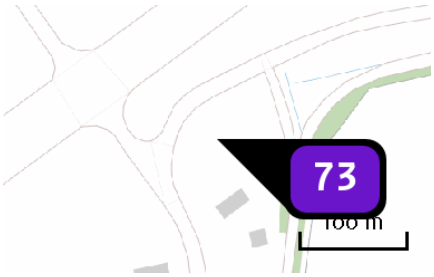

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1175) |
| Locatie (X,Y) | 259155, 477823 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,62 kg/j |



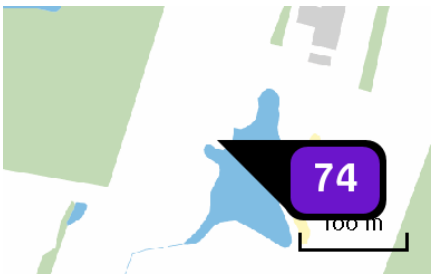

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1176) |
| Locatie (X,Y) | 258872, 477921 |
| Uitstoothoogte | 310,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,84 kg/j |



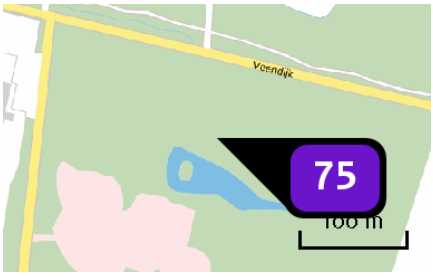

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1177) |
| Locatie (X,Y) | 258577, 477955 |
| Uitstoothoogte | 261,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,19 kg/j |



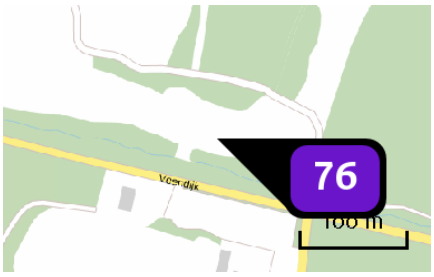

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1178) |
| Locatie (X,Y) | 258279, 477923 |
| Uitstoothoogte | 214,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



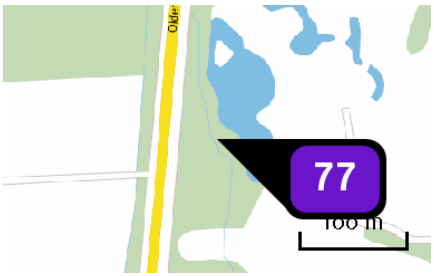

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1179) |
| Locatie (X,Y) | 260990, 477106 |
| Uitstoothoogte | 601,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



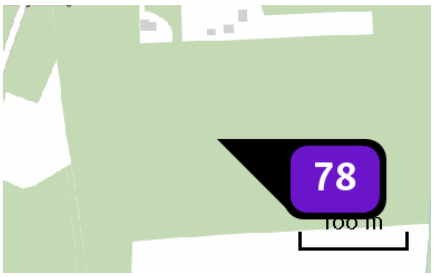

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1180) |
| Locatie (X,Y) | 260759, 477296 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



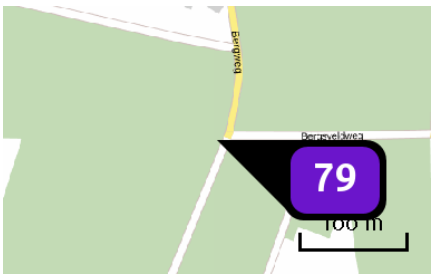

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1181) |
| Locatie (X,Y) | 260519, 477477 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



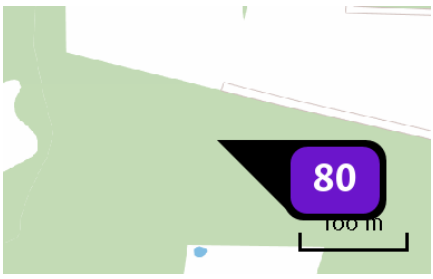

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1182) |
| Locatie (X,Y) | 260265, 477636 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



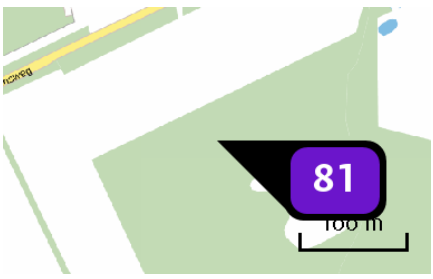

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1183) |
| Locatie (X,Y) | 259998, 477774 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,03 kg/j |



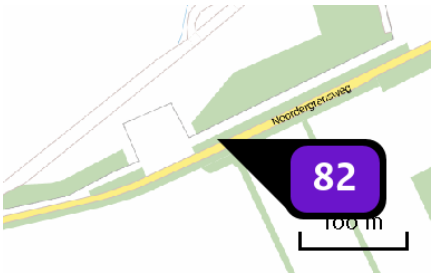

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1184) |
| Locatie (X,Y) | 259726, 477899 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,04 kg/j |



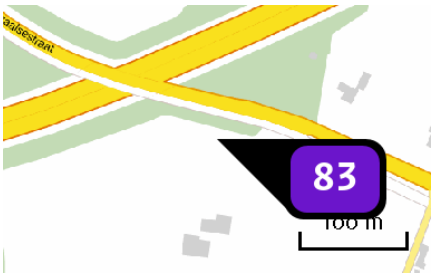

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1185) |
| Locatie (X,Y) | 259443, 477999 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,07 kg/j |



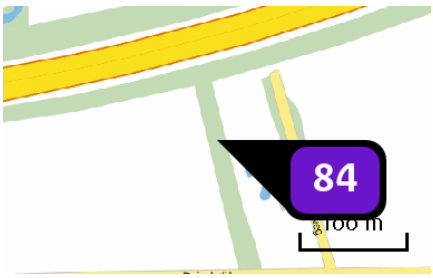

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1186) |
| Locatie (X,Y) | 259152, 478068 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



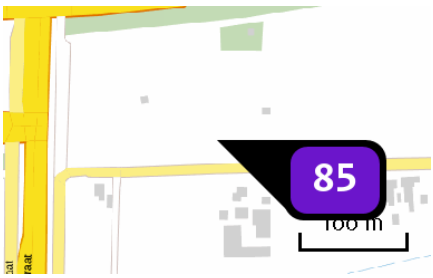

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1187) |
| Locatie (X,Y) | 258854, 478086 |
| Uitstoothoogte | 313,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



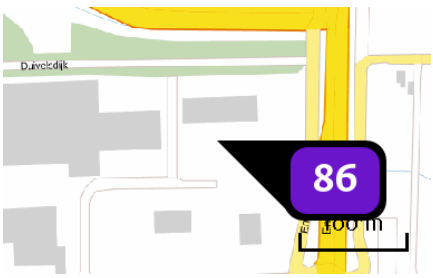

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1188) |
| Locatie (X,Y) | 260981, 478976 |
| Uitstoothoogte | 639,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



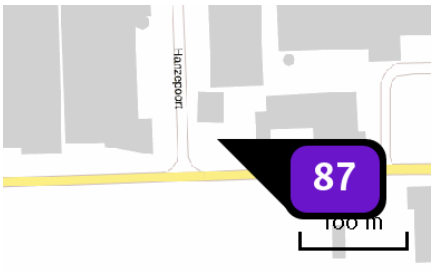

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1189) |
| Locatie (X,Y) | 260700, 478869 |
| Uitstoothoogte | 605,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



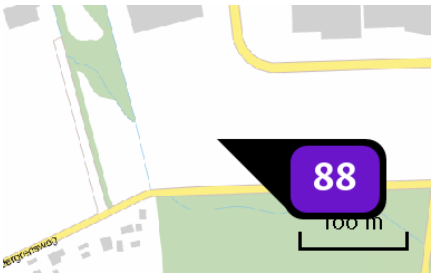

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1190) |
| Locatie (X,Y) | 260420, 478763 |
| Uitstoothoogte | 554,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,85 kg/j |



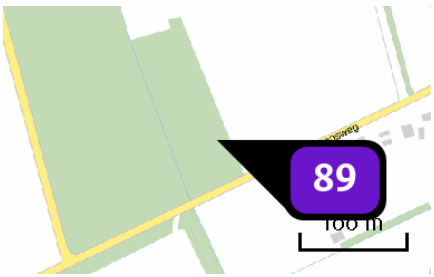

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1191) |
| Locatie (X,Y) | 260139, 478657 |
| Uitstoothoogte | 521,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



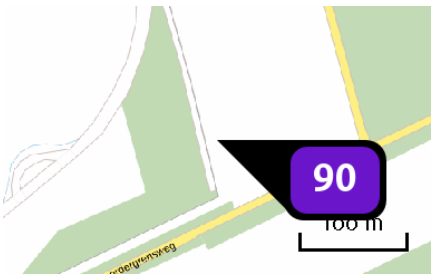

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1192) |
| Locatie (X,Y) | 259858, 478551 |
| Uitstoothoogte | 482,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



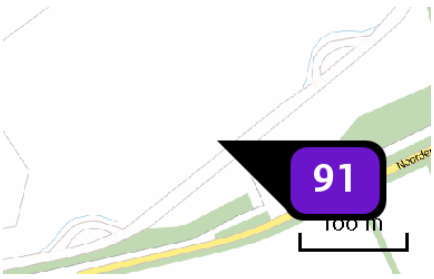

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1193) |
| Locatie (X,Y) | 259578, 478444 |
| Uitstoothoogte | 439,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



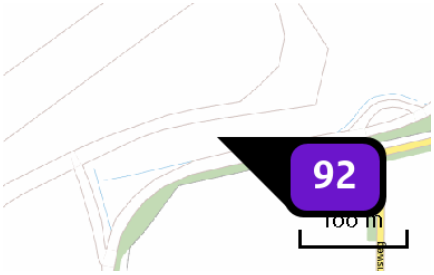

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1194) |
| Locatie (X,Y) | 259297, 478338 |
| Uitstoothoogte | 394,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



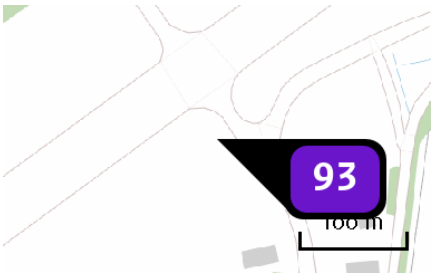

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1195) |
| Locatie (X,Y) | 259017, 478232 |
| Uitstoothoogte | 345,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



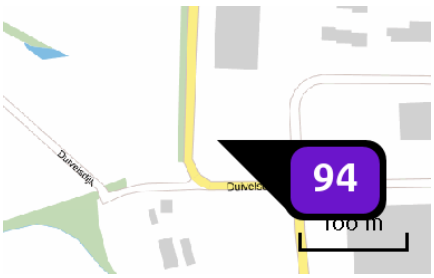

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1196) |
| Locatie (X,Y) | 258737, 478125 |
| Uitstoothoogte | 282,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



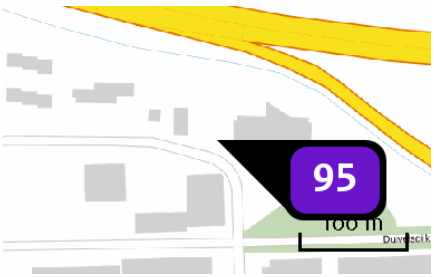

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1197) |
| Locatie (X,Y) | 258457, 478015 |
| Uitstoothoogte | 236,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,05 kg/j |



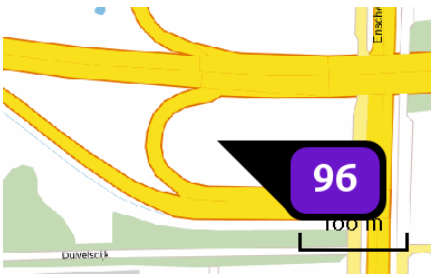

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1198) |
| Locatie (X,Y) | 258178, 477906 |
| Uitstoothoogte | 192,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



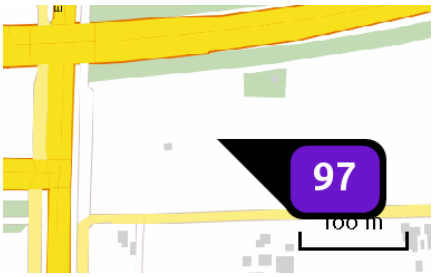

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1199) |
| Locatie (X,Y) | 259506, 478762 |
| Uitstoothoogte | 344,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



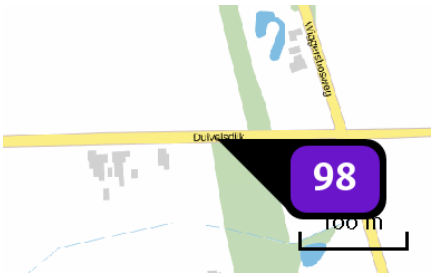

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1200) |
| Locatie (X,Y) | 259800, 478819 |
| Uitstoothoogte | 404,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



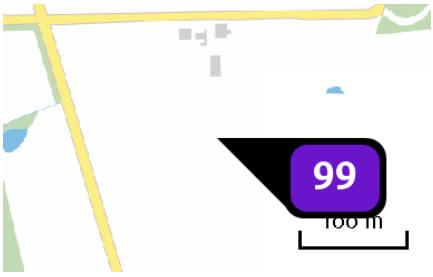

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1201) |
| Locatie (X,Y) | 260100, 478834 |
| Uitstoothoogte | 458,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,46 kg/j |



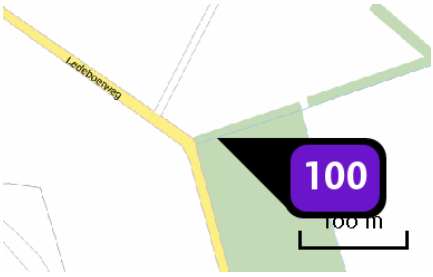

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1202) |
| Locatie (X,Y) | 260398, 478807 |
| Uitstoothoogte | 488,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



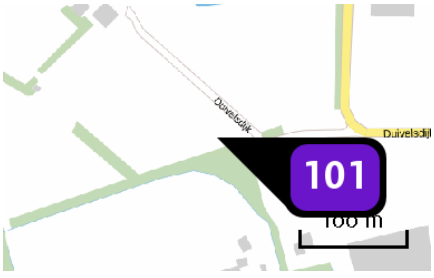

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1203) |
| Locatie (X,Y) | 260690, 478740 |
| Uitstoothoogte | 535,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



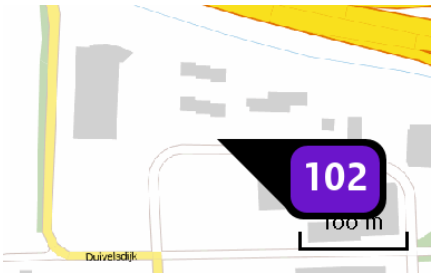

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1204) |
| Locatie (X,Y) | 260970, 478634 |
| Uitstoothoogte | 563,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



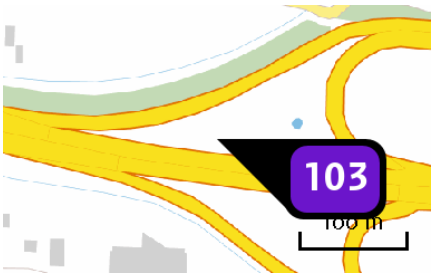

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1205) |
| Locatie (X,Y) | 259082, 478601 |
| Uitstoothoogte | 287,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,83 kg/j |



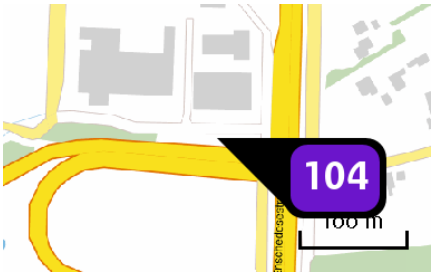

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1206) |
| Locatie (X,Y) | 259360, 478715 |
| Uitstoothoogte | 298,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,56 kg/j |



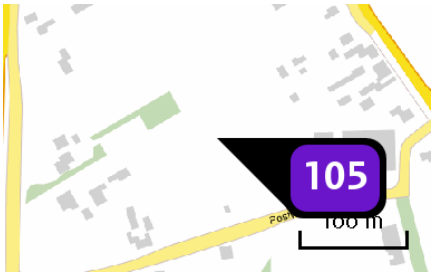

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1207) |
| Locatie (X,Y) | 259638, 478828 |
| Uitstoothoogte | 373,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



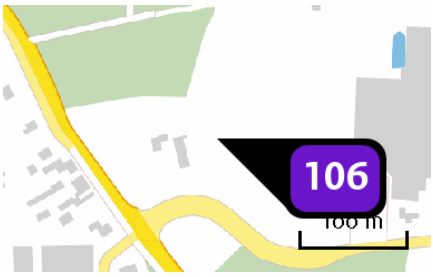

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1208) |
| Locatie (X,Y) | 259916, 478942 |
| Uitstoothoogte | 432,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,06 kg/j |



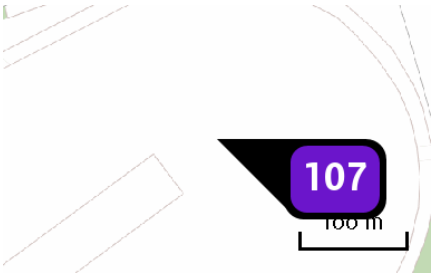

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1209) |
| Locatie (X,Y) | 260193, 479055 |
| Uitstoothoogte | 475,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



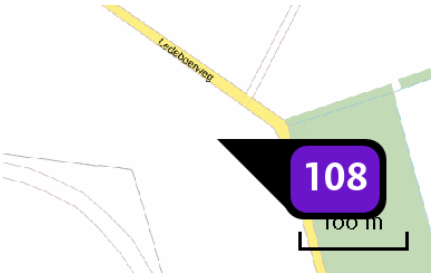

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1210) |
| Locatie (X,Y) | 260473, 479162 |
| Uitstoothoogte | 513,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



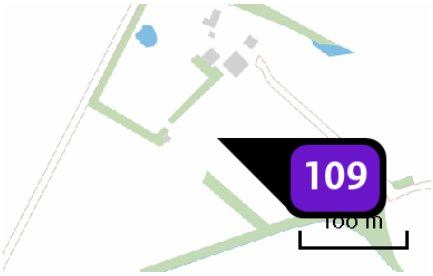

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1211) |
| Locatie (X,Y) | 260754, 479269 |
| Uitstoothoogte | 560,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



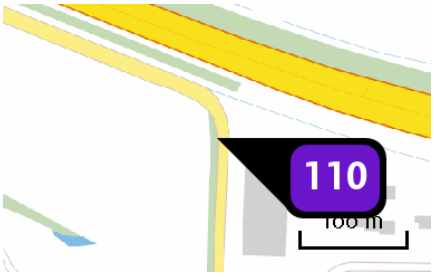

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1212) |
| Locatie (X,Y) | 258754, 478406 |
| Uitstoothoogte | 214,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,41 kg/j |



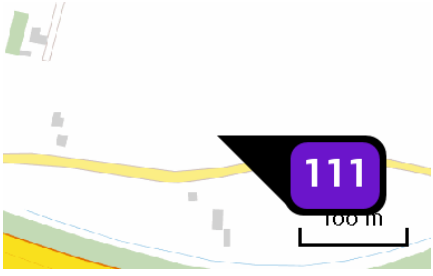

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1213) |
| Locatie (X,Y) | 258996, 478583 |
| Uitstoothoogte | 256,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,23 kg/j |



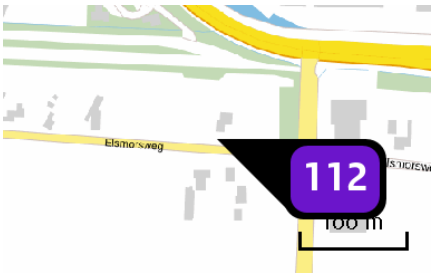

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1214) |
| Locatie (X,Y) | 259238, 478761 |
| Uitstoothoogte | 288,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 9,71 kg/j |



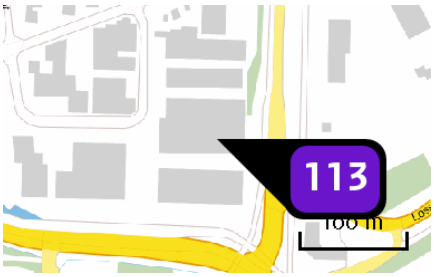

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1215) |
| Locatie (X,Y) | 259480, 478938 |
| Uitstoothoogte | 301,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,74 kg/j |



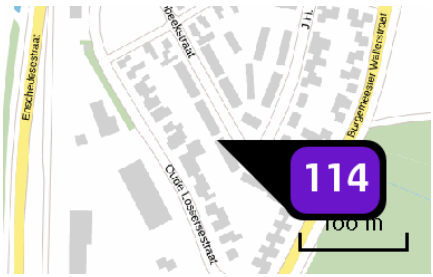

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1216) |
| Locatie (X,Y) | 259722, 479116 |
| Uitstoothoogte | 306,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,71 kg/j |



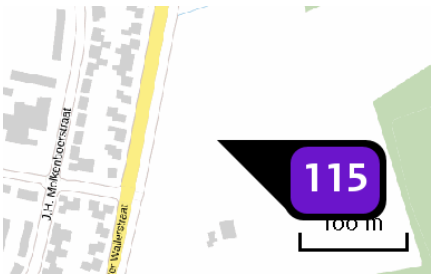

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1217) |
| Locatie (X,Y) | 259963, 479293 |
| Uitstoothoogte | 310,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,68 kg/j |



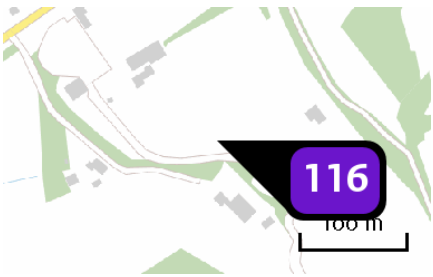

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1218) |
| Locatie (X,Y) | 260205, 479471 |
| Uitstoothoogte | 314,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,64 kg/j |



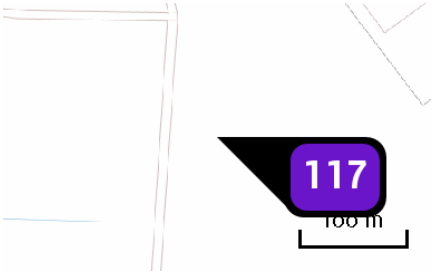

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1219) |
| Locatie (X,Y) | 260447, 479648 |
| Uitstoothoogte | 294,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



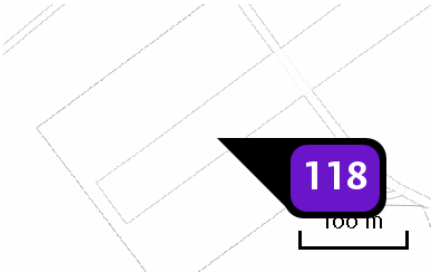

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1220) |
| Locatie (X,Y) | 260689, 479826 |
| Uitstoothoogte | 286,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



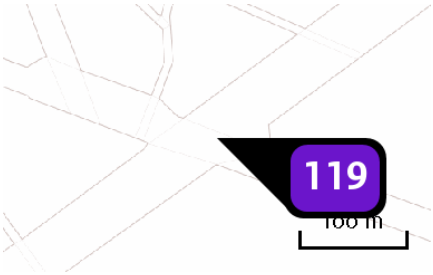

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1221) |
| Locatie (X,Y) | 260931, 480003 |
| Uitstoothoogte | 284,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,75 kg/j |



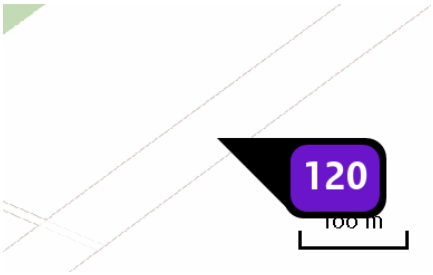

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1222) |
| Locatie (X,Y) | 256154, 476494 |
| Uitstoothoogte | 223,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,68 kg/j |



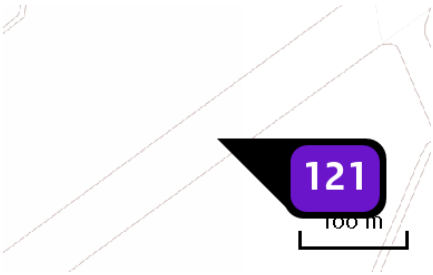

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1223) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 476672 |
| Uitstoothoogte | 205,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



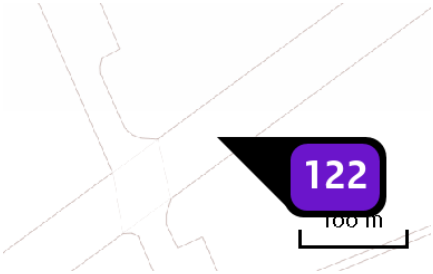

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1224) |
| Locatie (X,Y) | 256637, 476850 |
| Uitstoothoogte | 124,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 102,49 kg/j |



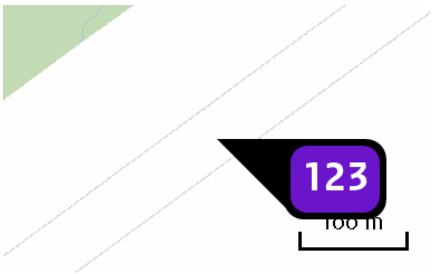

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1225) |
| Locatie (X,Y) | 256879, 477028 |
| Uitstoothoogte | 93,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,97 kg/j |



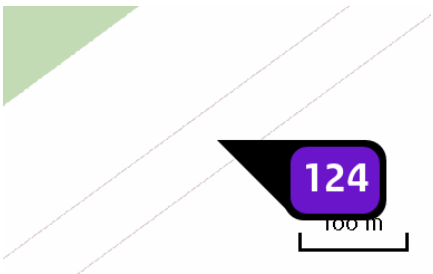

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1226) |
| Locatie (X,Y) | 257120, 477205 |
| Uitstoothoogte | 78,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,34 kg/j |



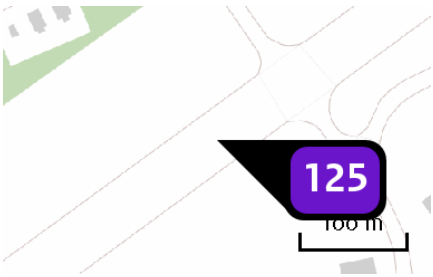

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1227) |
| Locatie (X,Y) | 257362, 477383 |
| Uitstoothoogte | 78,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 79,79 kg/j |



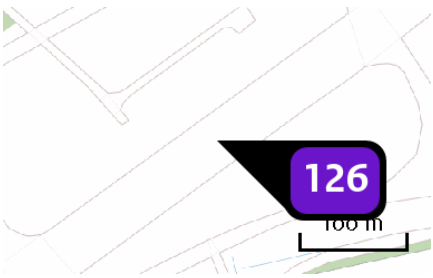

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1228) |
| Locatie (X,Y) | 257604, 477561 |
| Uitstoothoogte | 79,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 119,52 kg/j |



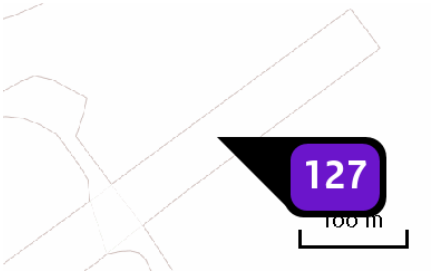

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1229) |
| Locatie (X,Y) | 257845, 477739 |
| Uitstoothoogte | 89,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 120,15 kg/j |



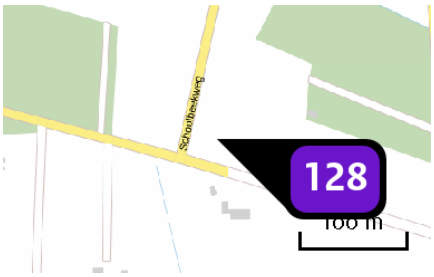

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1230) |
| Locatie (X,Y) | 258087, 477917 |
| Uitstoothoogte | 101,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 75,06 kg/j |



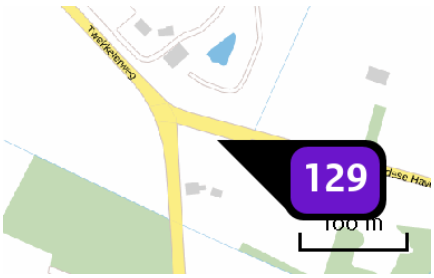

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1231) |
| Locatie (X,Y) | 258329, 478094 |
| Uitstoothoogte | 104,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 84,20 kg/j |



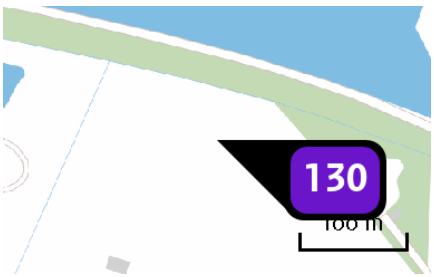

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1232) |
| Locatie (X,Y) | 258570, 478272 |
| Uitstoothoogte | 171,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



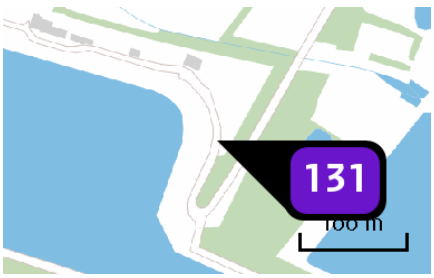

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1233) |
| Locatie (X,Y) | 251982, 473472 |
| Uitstoothoogte | 401,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,59 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1234) |
| Locatie (X,Y) | 252225, 473648 |
| Uitstoothoogte | 454,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 14,95 kg/j |



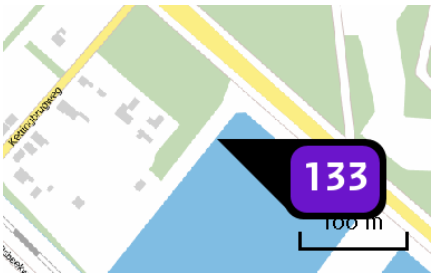

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1235) |
| Locatie (X,Y) | 252468, 473824 |
| Uitstoothoogte | 488,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,31 kg/j |



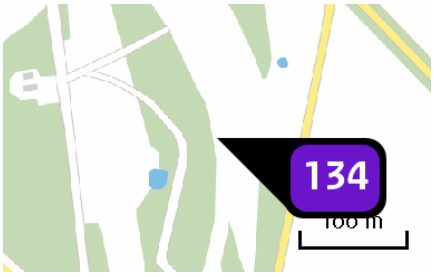

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1236) |
| Locatie (X,Y) | 252710, 474000 |
| Uitstoothoogte | 486,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,53 kg/j |



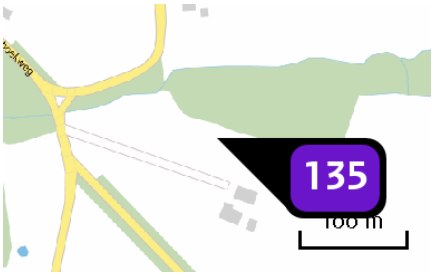

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1237) |
| Locatie (X,Y) | 252953, 474176 |
| Uitstoothoogte | 468,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



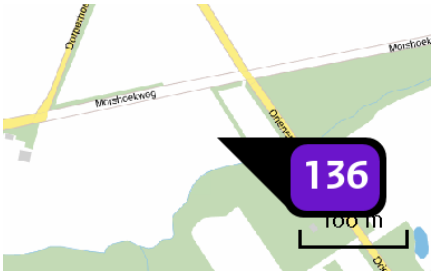

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1238) |
| Locatie (X,Y) | 253196, 474353 |
| Uitstoothoogte | 451,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



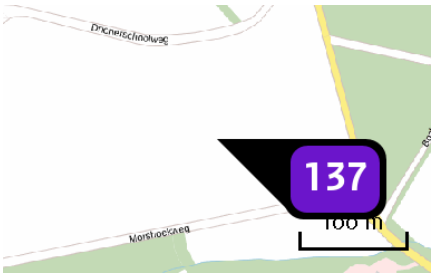

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1239) |
| Locatie (X,Y) | 253439, 474529 |
| Uitstoothoogte | 454,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 18,04 kg/j |



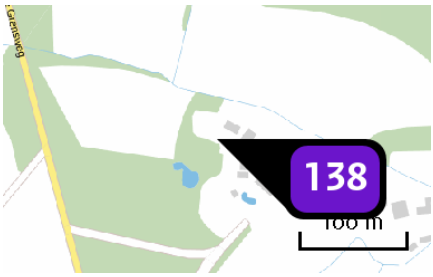

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1240) |
| Locatie (X,Y) | 253682, 474705 |
| Uitstoothoogte | 464,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



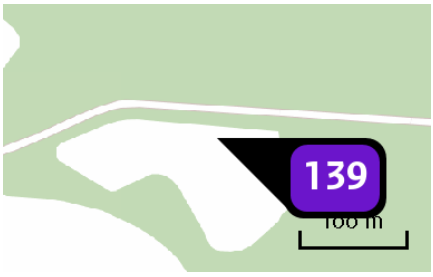

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1241) |
| Locatie (X,Y) | 253924, 474881 |
| Uitstoothoogte | 441,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



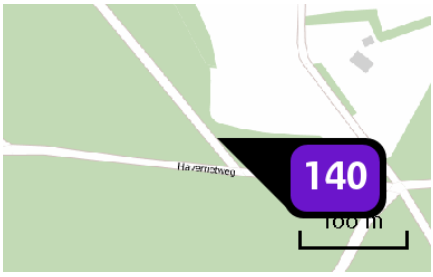

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1242) |
| Locatie (X,Y) | 254167, 475057 |
| Uitstoothoogte | 424,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



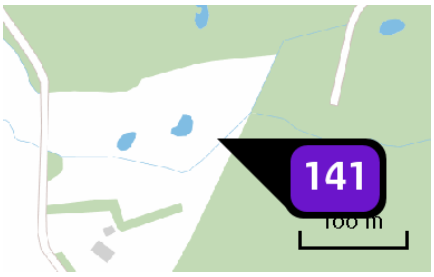

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1243) |
| Locatie (X,Y) | 254410, 475234 |
| Uitstoothoogte | 429,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,96 kg/j |



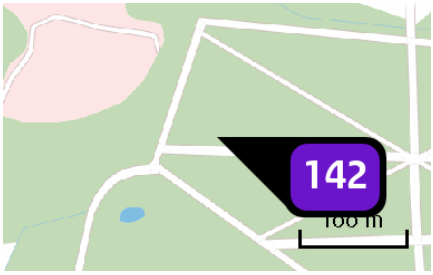

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1244) |
| Locatie (X,Y) | 254653, 475410 |
| Uitstoothoogte | 429,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,75 kg/j |



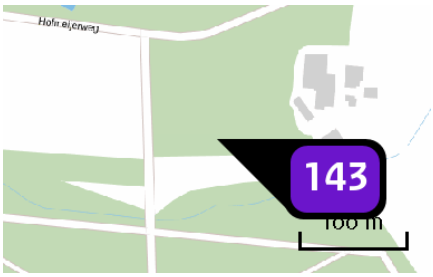

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1245) |
| Locatie (X,Y) | 254896, 475586 |
| Uitstoothoogte | 404,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,81 kg/j |



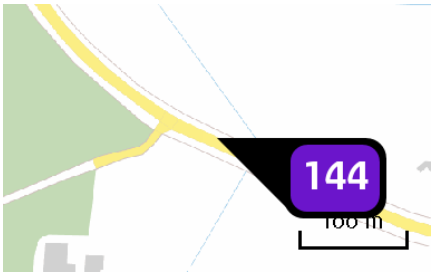

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1246) |
| Locatie (X,Y) | 255138, 475762 |
| Uitstoothoogte | 383,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 22,74 kg/j |



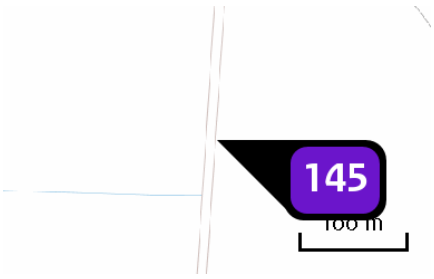

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1247) |
| Locatie (X,Y) | 255381, 475938 |
| Uitstoothoogte | 354,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 23,97 kg/j |



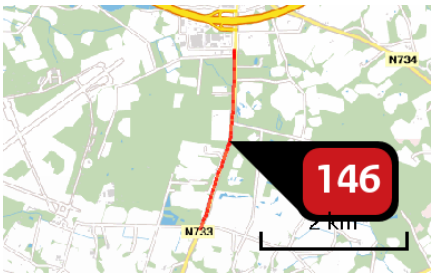

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1248) |
| Locatie (X,Y) | 255624, 476114 |
| Uitstoothoogte | 335,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 25,45 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1249) |
| Locatie (X,Y) | 255867, 476291 |
| Uitstoothoogte | 309,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 27,06 kg/j |

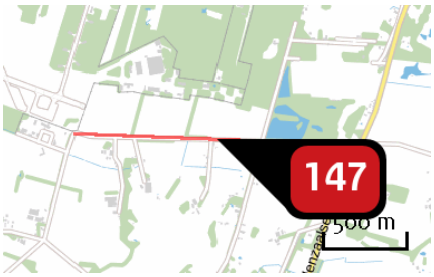



| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1250) |
| Locatie (X,Y) | 256110, 476467 |
| Uitstoothoogte | 260,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,30 kg/j |



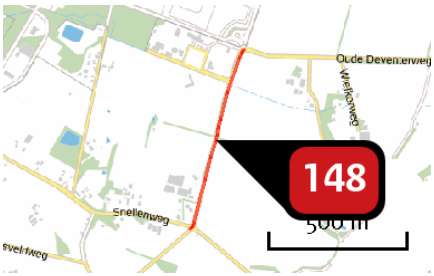

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260182, 477279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 15.109,93 kg/j |
| NH3 | 399,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.810,0 | NOx<br>NH3 | 3.454,60 kg/j<br>370,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.407,0 | NOx<br>NH3 | 5.203,18 kg/j<br>13,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,0 | NOx<br>NH3 | 6.452,15 kg/j<br>15,72 kg/j |



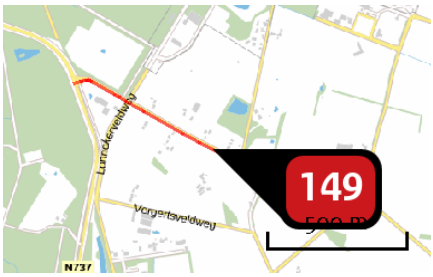

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 465,76 kg/j |
| NH3 | 28,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.761,0 | NOx<br>NH3 | 258,60 kg/j<br>28,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx<br>NH3 | 111,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 35,0 | NOx<br>NH3 | 95,64 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 217,44 kg/j |
| NH3 | 14,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.221,0 | NOx | 128,61 kg/j |
| | | | NH3 | 13,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 49,0 | NOx | 47,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 38,0 | NOx | 40,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



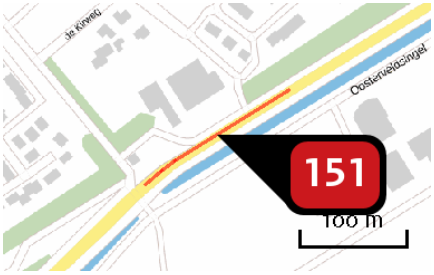

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg/Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257346, 475680 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 406,04 kg/j |
| NH3 | 28,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.697,0 | NOx | 263,24 kg/j |
| | | | NH3 | 28,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 47,0 | NOx | 77,42 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx | 65,38 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



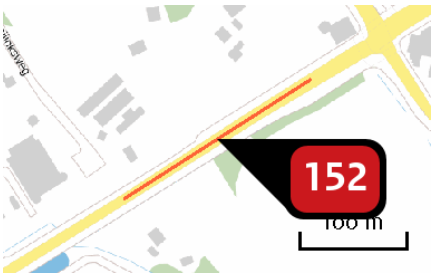

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255714, 476403 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.880,57 kg/j |
| NH3 | 293,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.088,0 | NOx<br>NH3 | 2.658,32 kg/j<br>288,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 268,0 | NOx<br>NH3 | 994,64 kg/j<br>2,54 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 300,0 | NOx<br>NH3 | 1.227,62 kg/j<br>3,04 kg/j |



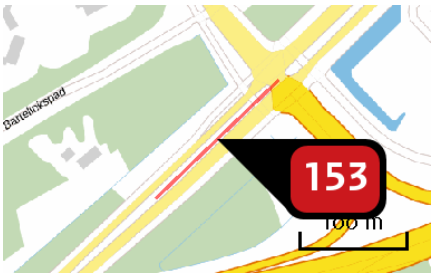

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 269,49 kg/j |
| NH3 | 16,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.532,0 | NOx<br>NH3 | 144,76 kg/j<br>15,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 240,0 | NOx<br>NH3 | 55,67 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 270,0 | NOx<br>NH3 | 69,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



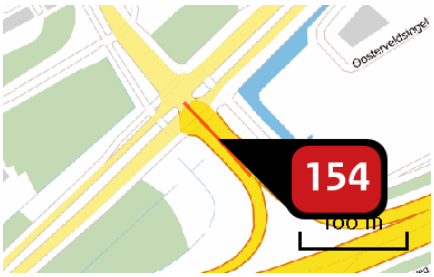

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 338,13 kg/j |
| NH3 | 21,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.900,0 | NOx | 192,77 kg/j |
| | | | NH3 | 20,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx | 65,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 244,0 | NOx | 80,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



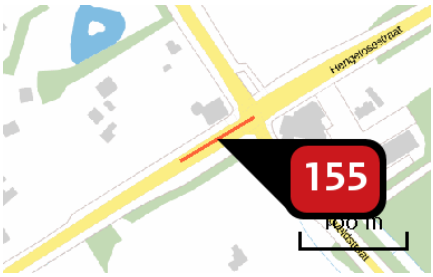

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 308,04 kg/j |
| NH3 | 17,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.127,0 | NOx | 177,10 kg/j |
| | | | NH3 | 17,51 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx | 57,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 257,0 | NOx | 73,25 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



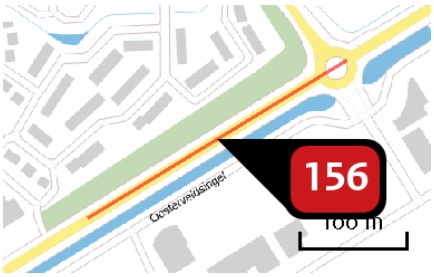

| | |
|---|---|
| Naam | 13: Snelweg |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 168,15 kg/j |
| NH3 | 9,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.776,0 | NOx | 82,59 kg/j |
| | | | NH3 | 8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 474,0 | NOx | 61,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 170,0 | NOx | 24,25 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



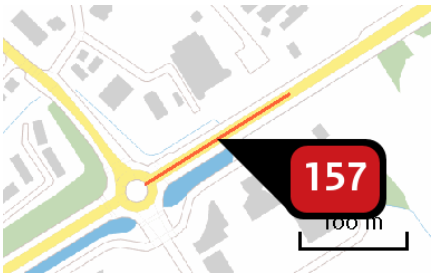

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 126,11 kg/j |
| NH3 | 7,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.900,0 | NOx | 71,90 kg/j |
| | | | NH3 | 7,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx | 24,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 244,0 | NOx | 29,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



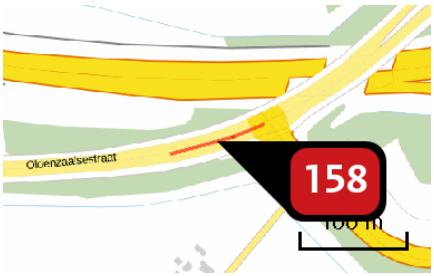

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 472,64 kg/j |
| NH3 | 28,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.532,0 | NOx | 253,89 kg/j |
| | | | NH3 | 27,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 240,0 | NOx | 97,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 270,0 | NOx | 121,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



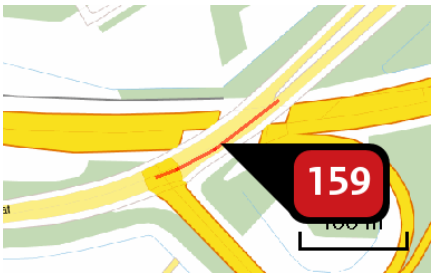

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 255,98 kg/j |
| NH3 | 16,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.900,0 | NOx | 145,94 kg/j |
| | | | NH3 | 15,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx | 49,26 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 244,0 | NOx | 60,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



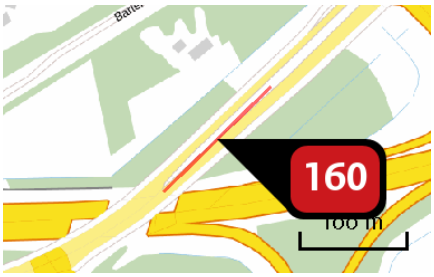

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraatg |
| Locatie (X,Y) | 253602, 477438 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 182,69 kg/j |
| NH3 | 10,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.699,0 | NOx<br>NH3 | 96,98 kg/j<br>10,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 385,0 | NOx<br>NH3 | 49,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,0 | NOx<br>NH3 | 36,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



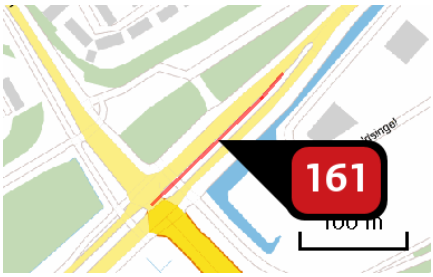

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 263,61 kg/j |
| NH3 | 15,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.127,0 | NOx<br>NH3 | 151,55 kg/j<br>14,98 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx<br>NH3 | 49,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 257,0 | NOx<br>NH3 | 62,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



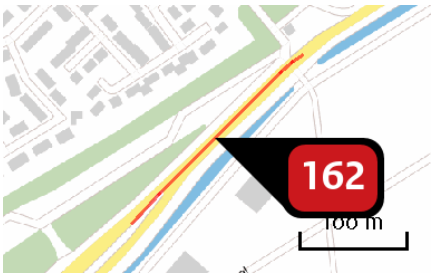

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 270,45 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.127,0 | NOx | 155,48 kg/j |
| | | | NH3 | 15,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx | 50,65 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 257,0 | NOx | 64,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



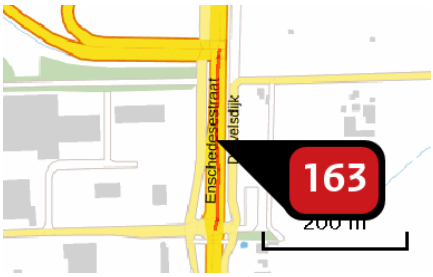

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 286,30 kg/j |
| NH3 | 17,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.532,0 | NOx | 153,79 kg/j |
| | | | NH3 | 16,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 240,0 | NOx | 59,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 270,0 | NOx | 73,36 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



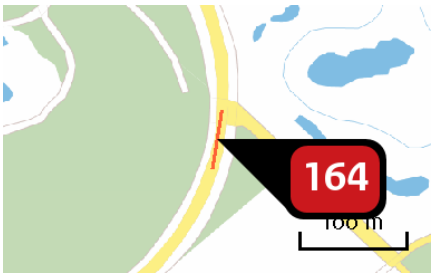

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 374,48 kg/j |
| NH3 | 22,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.532,0 | NOx | 201,16 kg/j |
| | | | NH3 | 21,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 240,0 | NOx | 77,36 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 270,0 | NOx | 95,96 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



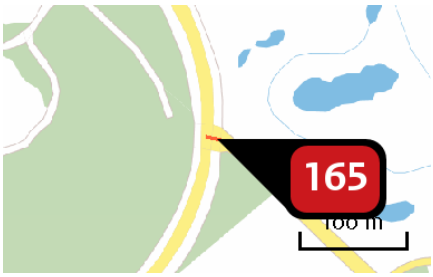

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260248, 478651 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.061,10 kg/j |
| NH3 | 46,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.398,0 | NOx | 393,46 kg/j |
| | | | NH3 | 42,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,0 | NOx | 746,01 kg/j |
| | | | NH3 | 1,91 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,0 | NOx | 921,63 kg/j |
| | | | NH3 | 2,29 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 46,63 kg/j |
| NH3 | 2,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.903,0 | NOx | 26,36 kg/j |
| | | | NH3 | 2,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 120,0 | NOx | 9,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 135,0 | NOx | 11,22 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



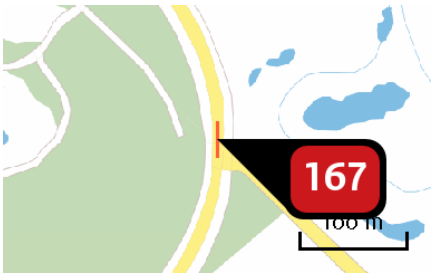

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,93 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 774,0 | NOx | 1,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 12,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



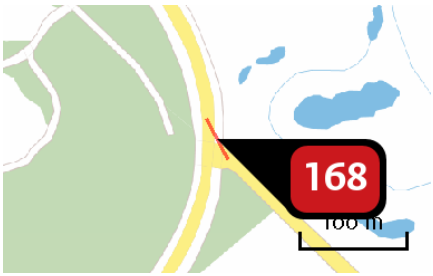

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.236,83 kg/j |
| NH3 | 183,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.031,0 | NOx | 1.759,35 kg/j |
| | | | NH3 | 180,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 283,0 | NOx | 653,86 kg/j |
| | | | NH3 | 1,55 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 823,62 kg/j |
| | | | NH3 | 1,87 kg/j |



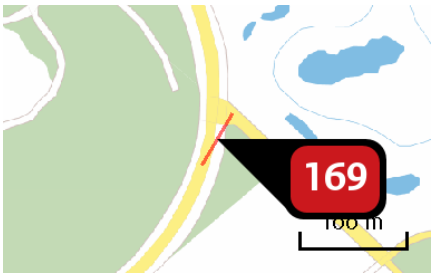

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 27,95 kg/j |
| NH3 | 1,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.903,0 | NOx | 15,80 kg/j |
| | | | NH3 | 1,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 120,0 | NOx | 5,42 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 135,0 | NOx | 6,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



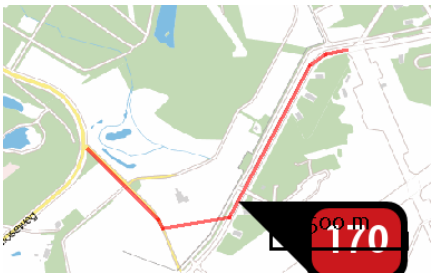

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3,35 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 629,0 | NOx | 2,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 9,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



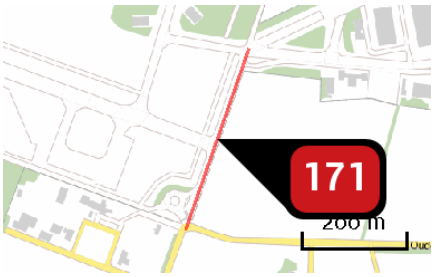

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 146,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 286,96 kg/j |
| NH3 | 20,93 kg/j |

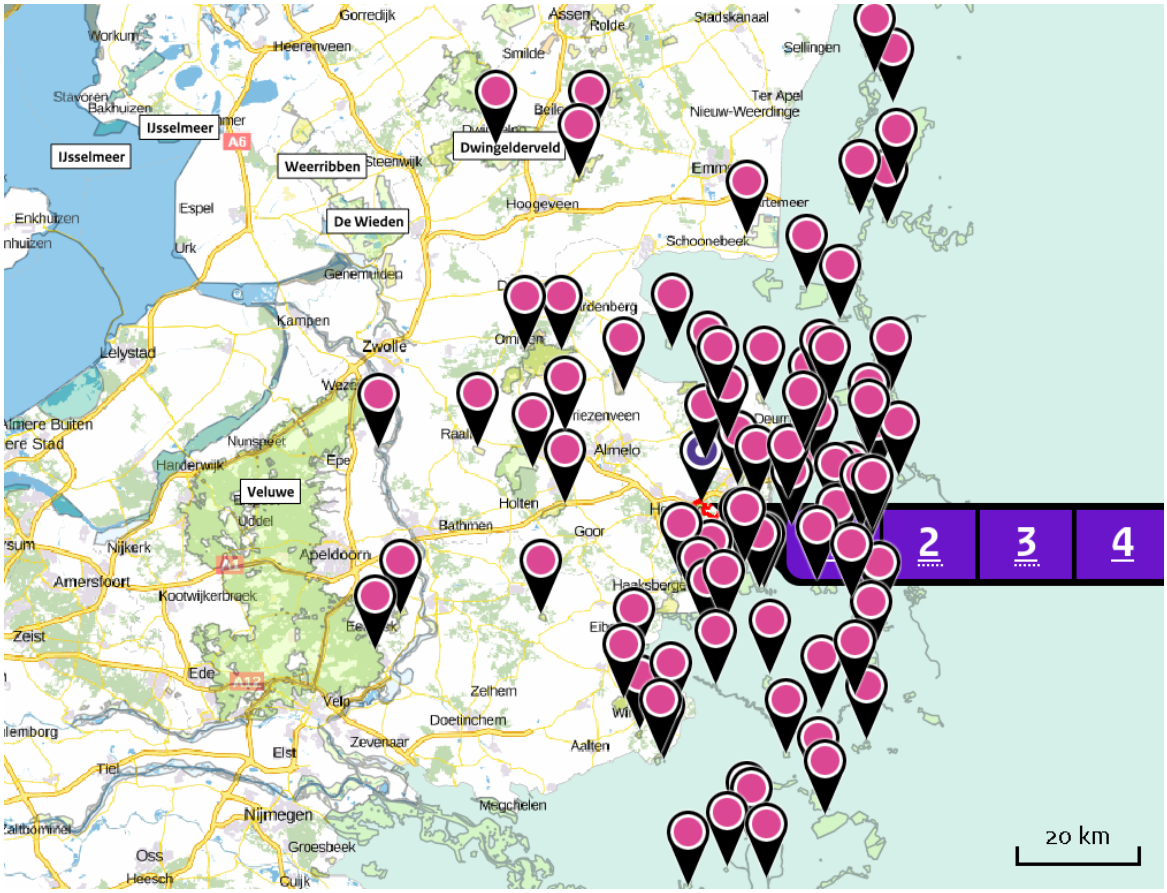
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.550,0 | NOx<br>NH3 | 190,70 kg/j<br>20,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 21,0 | NOx<br>NH3 | 43,60 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 23,0 | NOx<br>NH3 | 52,66 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 11: Regionale weg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9,67 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,0 | NOx<br>NH3 | 6,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx<br>NH3 | 1,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx<br>NH3 | 1,16 kg/j<br>< 1 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 53,46 | 58,85 | + 5,40 | 58,85 | ● | ✓ |
| Landgoederen Oldenzaal | 0,99 | 2,65 | + 1,66 | 2,89 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 0,77 | + 0,68 | 0,77 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 0,64 | + 0,56 | 0,64 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 0,60 | + 0,53 | 0,60 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 0,47 | + 0,42 | 0,47 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 0,33 | + 0,29 | 0,33 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | 0,29 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 0,23 | + 0,20 | 0,23 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 0,22 | + 0,19 | 0,22 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ● | ✓ |
| Sallandse Heuvelrug | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | 0,15 | ● | ✓ |
| Wierdense Veld | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | 0,13 | ● | ✓ |
| Vecht- en Beneden-Reggegebied | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ● | ✓ |
| Stelkampsveld | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ● | ✓ |
| Bargerveen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Boetelerveld | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ● | ✓ |
| Bekendelle | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ● | ✓ |
| Korenburgerveen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ● | ✓ |
| Willinks Weust | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ● | ✓ |
| Landgoederen Brummen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ● | ✓ |
| Veluwe | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Rijntakken | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Mantingerbos | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Wooldse Veen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Mantingerzand | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| Dwingelderveld | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 53,46 | 58,85 | + 5,40 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 22,33 | 27,60 | + 5,27 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 22,33 | 27,60 | + 5,27 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 16,02 | 20,30 | + 4,28 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 20,08 | 24,20 | + 4,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 8,53 | 11,87 | + 3,34 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 7,04 | 10,18 | + 3,14 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 2,65 | + 1,66 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,22 | 2,87 | + 1,65 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 2,53 | + 1,53 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 2,56 | + 1,44 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 1,11 | + 0,98 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 1,05 | + 0,93 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,72 | + 0,64 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,69 | + 0,61 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,66 | + 0,59 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 0,66 | + 0,59 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 0,66 | + 0,59 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 0,65 | + 0,58 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 0,51 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 0,51 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,47 | + 0,42 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,42 | + 0,38 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,41 | + 0,37 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 0,38 | + 0,34 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,64 | + 0,56 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,61 | + 0,55 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 0,59 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,58 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 0,58 | + 0,52 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,58 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 0,51 | + 0,46 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,60 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,60 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,53 | + 0,47 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,48 | + 0,42 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 0,47 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 0,44 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 0,42 | + 0,37 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,42 | + 0,37 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 0,40 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 0,39 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 0,38 | + 0,33 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 0,33 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 0,31 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 0,23 | + 0,20 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 0,33 | + 0,29 | ● | ✔ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✔ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | ● | ✔ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | ● | ✔ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ● | ✔ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 0,26 | + 0,23 | ● | ✔ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,26 | + 0,23 | ● | ✔ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 0,24 | + 0,21 | ● | ✔ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,23 | + 0,20 | ● | ✔ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ● | ✔ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,21 | + 0,19 | ● | ✔ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✔ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✔ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✔ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✔ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,27 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 0,25 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,24 | + 0,22 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,24 | + 0,21 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,23 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,22 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,22 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 0,21 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Sallandse Heuvelrug

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H9999:42 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3160, H6230) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Wierdense Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Vecht- en Beneden-Reggegebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,11 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,11 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Stelkampsveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Bargerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Boetelerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | >0,05 | + 0,04 | ● | ✓ |

## Bekendelle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Korenburgerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Willinks Weust

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Landgoederen Brummen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Veluwe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Rijntakken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91Fo Droge hardhoutooibossen | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Mantingerbos

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Wooldse Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Mantingerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Dwingelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Gildehauser Venn | 0,06 | 0,55 | + 0,49 | 0,55 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 0,50 | + 0,44 | 0,50 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 0,48 | + 0,43 | 0,48 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 0,48 | + 0,42 | 0,48 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 0,43 | + 0,38 | 0,43 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 0,37 | + 0,33 | 0,37 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 0,35 | + 0,31 | 0,35 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 0,33 | + 0,29 | 0,33 | ● | ✓ |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 0,31 | + 0,28 | 0,31 | ○ | - |
| Syen-Venn | 0,03 | 0,31 | + 0,27 | 0,31 | ○ | - |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | 0,29 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | 0,29 | ● | ✓ |
| Samerrott | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | 0,29 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | 0,28 | ○ | - |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | 0,28 | ○ | - |
| Ems | 0,03 | 0,25 | + 0,22 | 0,25 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,02 | 0,24 | + 0,21 | 0,24 | ● | ✓ |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,02 | 0,24 | + 0,21 | 0,24 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 0,23 | + 0,20 | 0,23 | ○ | - |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | 0,20 | ● | ✓ |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,20 | + 0,17 | 0,20 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | 0,19 | ○ | - |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | 0,19 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | 0,18 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,17 | + 0,16 | 0,17 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | 0,17 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ○ | - |
| Herrenholz und Schöppinger Berg | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | 0,15 | ○ | - |
| Alter Bierkeller bei Ochtrup | 0,02 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Schnippenpohl | 0,02 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Untere Haseniederung | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Esterfelder Moor bei Meppen | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | 0,14 | ○ | - |
| VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Wacholderheide Hörsteloe | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Liesner Wald | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | 0,13 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Wald bei Haus Burlo | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Salzbrunnen am Rothenberg | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Tinner Dose, Sprakeler Heide | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | 0,12 | ○ | - |
| Berkel | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Felsbachaue | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Vechte | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Stillgewässer bei Kluse | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | 0,09 | ○ | - |
| Roruper Holz mit Kestenbusch | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Sundern | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Emstal von Lathen bis Papenburg | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge' | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| Weißes Venn / Geisheide | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Fürstenkuhle im Weissen Venn | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| STEKKENKAMP | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Kranenmeer | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Bachsystem des Wienbaches | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Üfter Mark | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ◯ | - |
| Wienbecker Mühle | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |
| Dämmer Wald | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 0,55 | + 0,49 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,50 | + 0,44 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,48 | + 0,43 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,48 | + 0,42 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 0,43 | + 0,38 | ○ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,37 | + 0,33 | ○ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,35 | + 0,31 | ○ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,33 | + 0,29 | ○ | ✓ |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,31 | + 0,28 | ○ | - |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,31 | + 0,27 | ○ | - |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ○ | ✓ |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,29 | + 0,26 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | ○ | - |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,28 | + 0,25 | ○ | - |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,25 | + 0,22 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,24 | + 0,21 | ○ | ✓ |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,24 | + 0,21 | ○ | - |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,23 | + 0,20 | ○ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,20 | + 0,18 | ○ | ✓ |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,20 | + 0,17 | ○ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ○ | - |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,19 | + 0,17 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,18 | + 0,16 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,17 | + 0,16 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,17 | + 0,15 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,15 | + 0,14 | ◯ | - |

## Herrenholz und Schöppinger Berg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1168c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,15 | + 0,13 | ◯ | - |

## Alter Bierkeller bei Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1159c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Schnippenpohl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1148c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Untere Haseniederung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1126c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Esterfelder Moor bei Meppen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1127c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,14 | + 0,12 | ◯ | - |

## VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1163c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Wacholderheide Hörsteloe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1166c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Liesner Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1167c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,11 | ◯ | - |

## Wald bei Haus Burlo

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1169c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ◯ | - |

## Salzbrunnen am Rothenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1147c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ◯ | - |

## Tinner Dose, Sprakeler Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1124c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ◯ | - |

## Berkel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1172c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Felsbachaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1174c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Vechte

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1160c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1164c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Stillgewässer bei Kluse

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1122c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,09 | + 0,08 | ◯ | - |

## Roruper Holz mit Kestenbusch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1175c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Sundern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1176c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1171c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Emstal von Lathen bis Papenburg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1118c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1191c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## Weißes Venn / Geisheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1190c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Fürstenkuhle im Weissen Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1173c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## STEKKENKAMP

## Kranenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1209c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Bachsystem des Wienbaches

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1211c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Üfter Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1208c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Wienbecker Mühle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1210c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

## Dämmer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1206c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*

Berekening wegverkeer AO ADT

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Zuidkamp 31-Z, 7524 PJ Enschede |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RseguV1dEA3C |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 13 april 2016, 12:52 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 34,10 ton/j | 46,52 ton/j | 12.419,62 kg/j |
| NH3 | 1.485,32 kg/j | 2.245,28 kg/j | 759,96 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

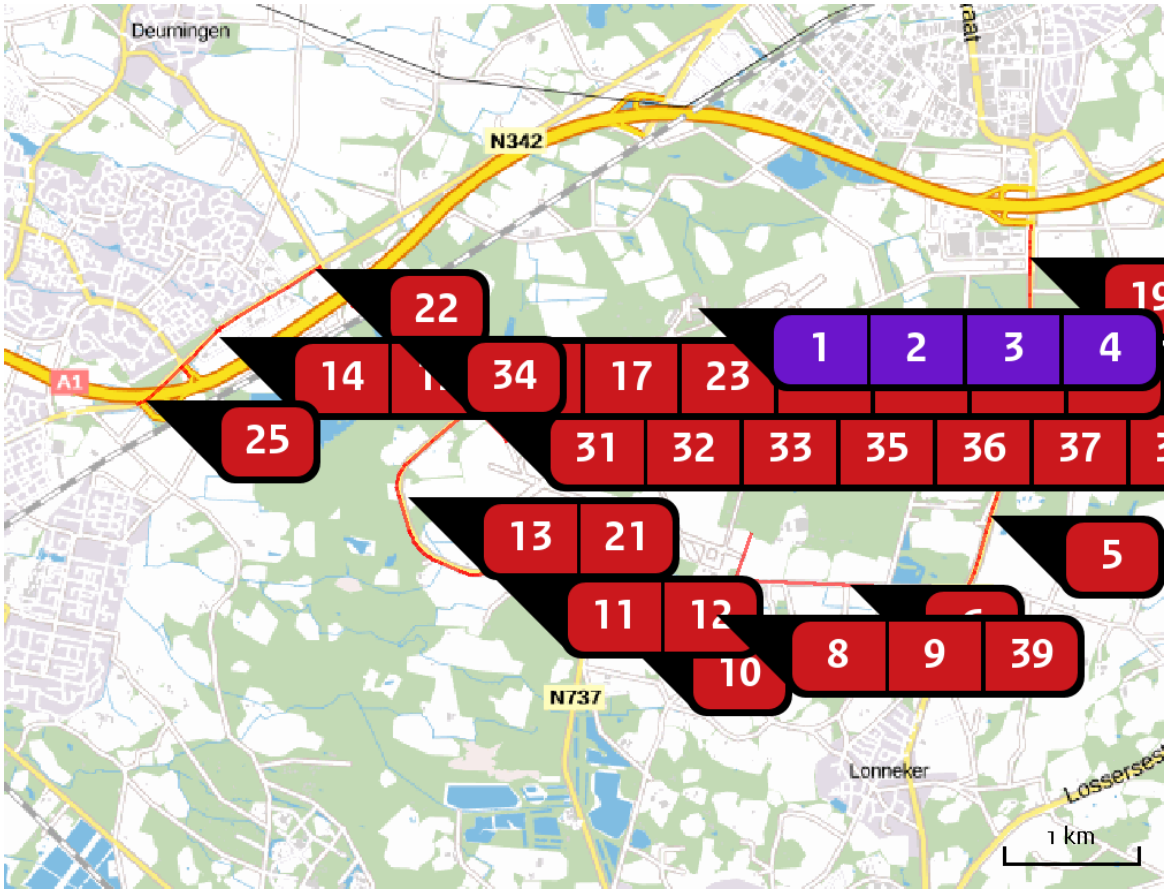
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 53,46 | 58,90 | + 5,44 |

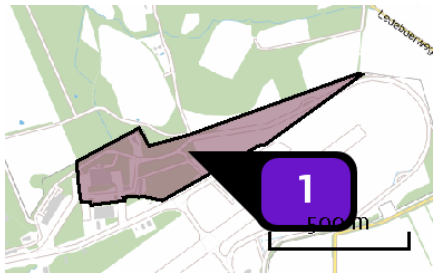
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en voorkeursalternatief, deelgebied AMM/HTSM voor 50% meegenomen (bedrijvigheid en wegverkeer)

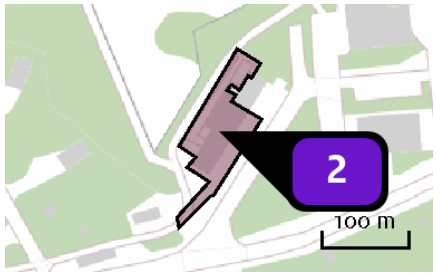
## Locatie
wegverkeer AO ADT



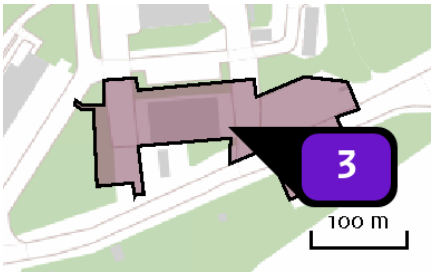

## Emissie (per bron)
wegverkeer AO ADT



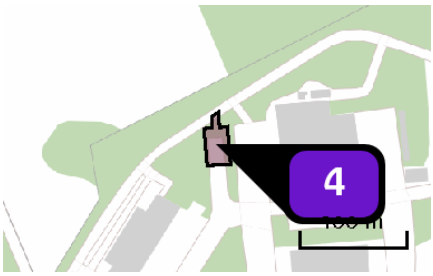

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



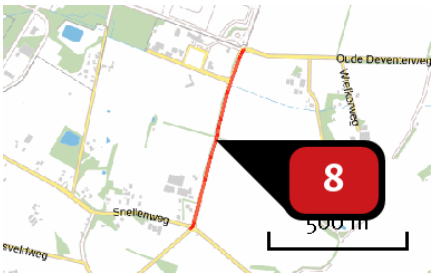

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



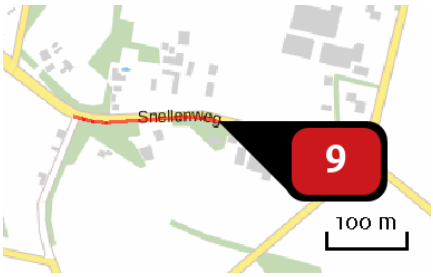

| | |
|---|---|
| Naam | 78 |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



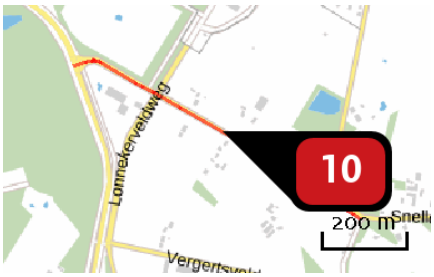

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



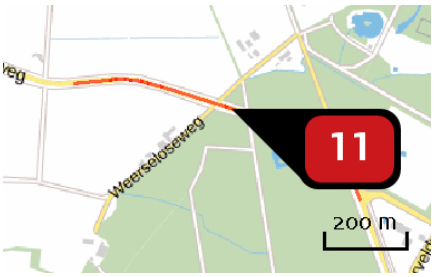

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



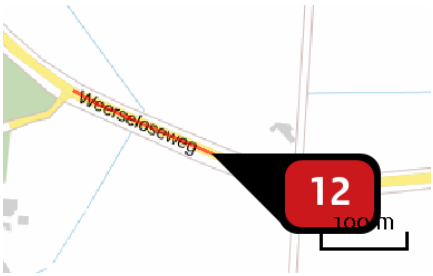

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



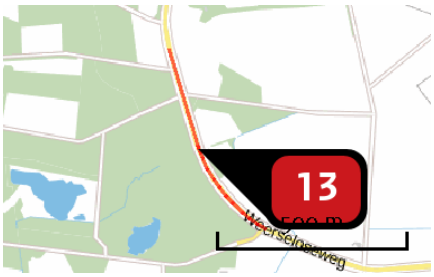

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



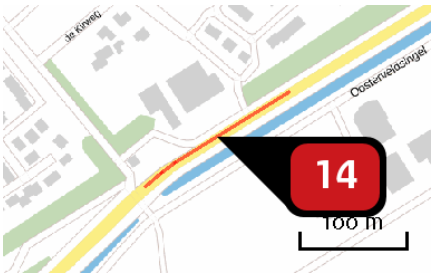

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



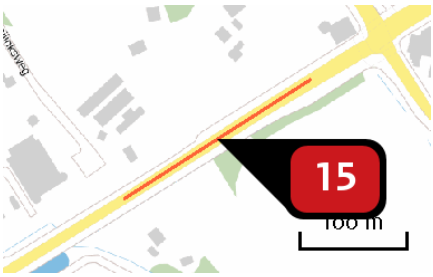

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



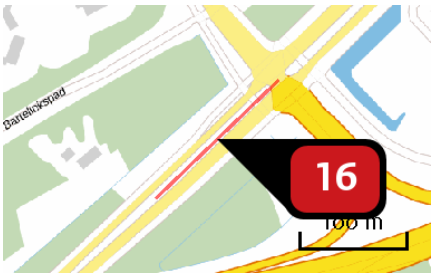

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 263,21 kg/j |
| NH3 | 15,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 140,58 kg/j |
| | | | NH3 | 15,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 54,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 67,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



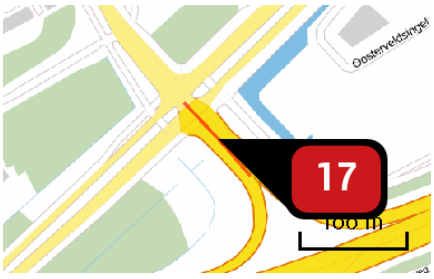

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 186,84 kg/j |
| | | | NH3 | 20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 63,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 78,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 307,64 kg/j |
| NH3 | 17,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 176,08 kg/j<br>17,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 57,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 73,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



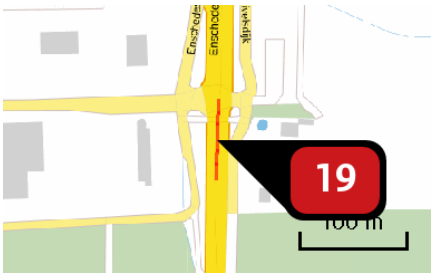

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 81,56 kg/j<br>8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 60,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 24,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



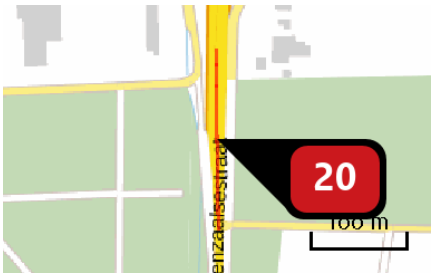

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 601,98 kg/j |
| | | | NH3 | 65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 906,37 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 1.120,08 kg/j |
| | | | NH3 | 2,78 kg/j |



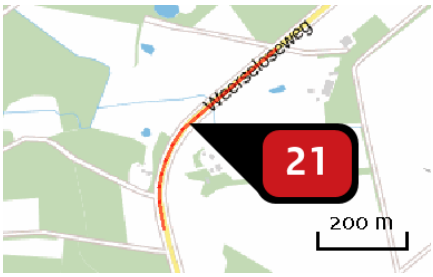

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 100,23 kg/j |
| | | | NH3 | 10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 150,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 186,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



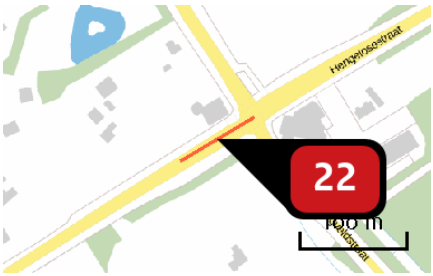

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



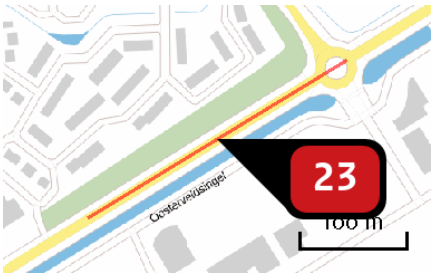

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



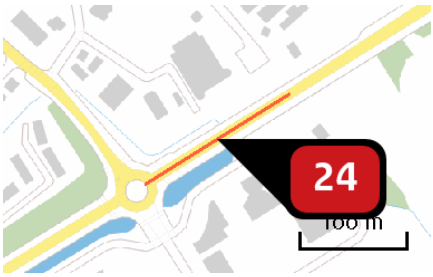

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 69,69 kg/j<br>7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 23,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



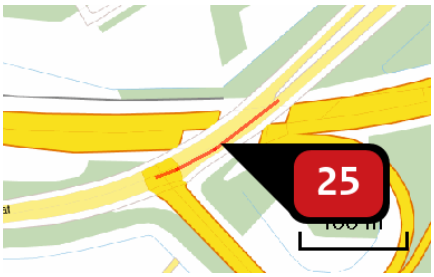

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 461,63 kg/j |
| NH3 | 27,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 246,55 kg/j<br>26,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 96,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 118,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



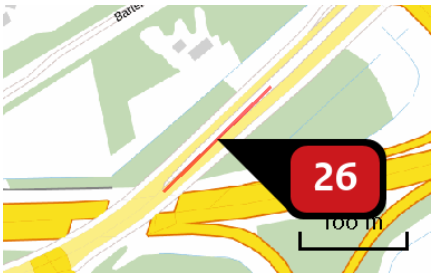

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 249,58 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 141,45 kg/j |
| | | | NH3 | 15,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 48,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 59,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



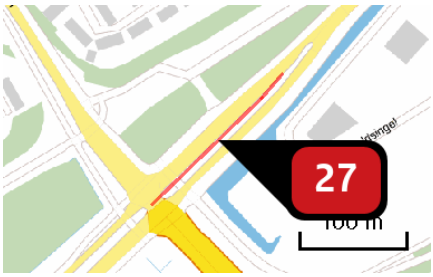

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 233,69 kg/j |
| NH3 | 15,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 136,02 kg/j |
| | | | NH3 | 14,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 43,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 53,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



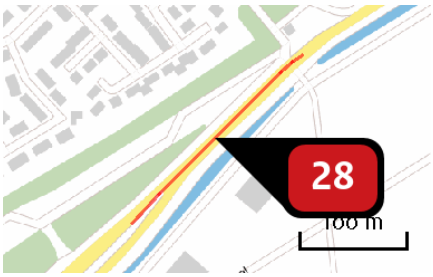

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 270,09 kg/j |
| NH3 | 15,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 154,59 kg/j<br>15,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 50,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 64,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



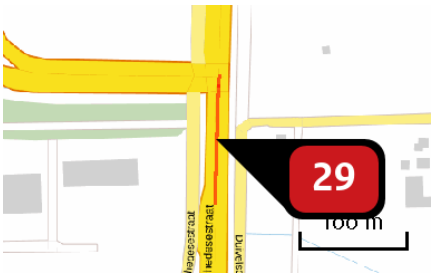

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 279,63 kg/j |
| NH3 | 16,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 149,35 kg/j<br>16,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 58,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 72,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



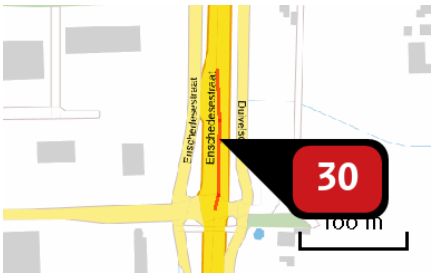

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 365,75 kg/j |
| NH3 | 21,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 195,35 kg/j<br>21,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 76,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 94,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



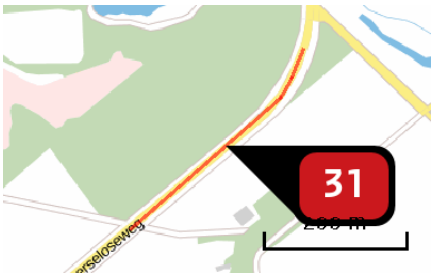

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 982,74 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,34 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 355,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 439,60 kg/j<br>1,09 kg/j |



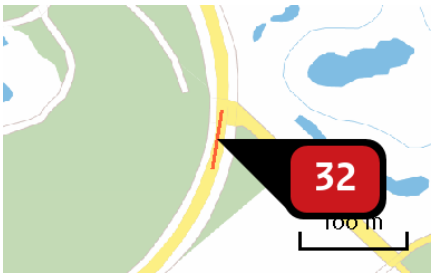

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.078,33 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,56 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,36 kg/j<br>1,20 kg/j |



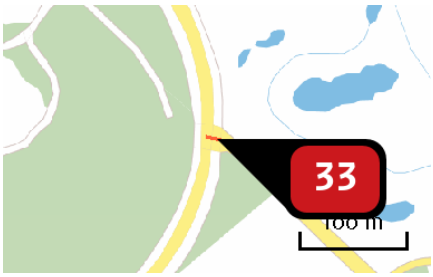

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx<br>NH3 | 26,76 kg/j<br>2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx<br>NH3 | 10,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx<br>NH3 | 13,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



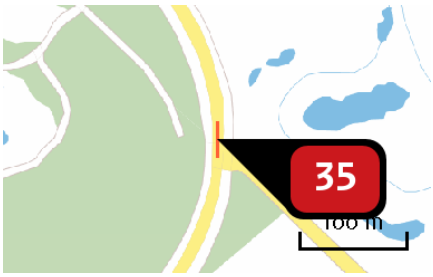

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |



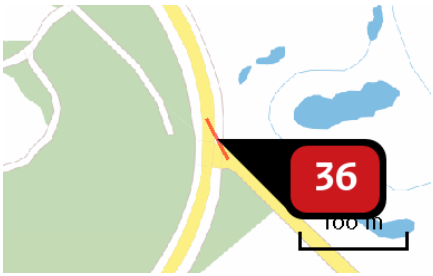

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



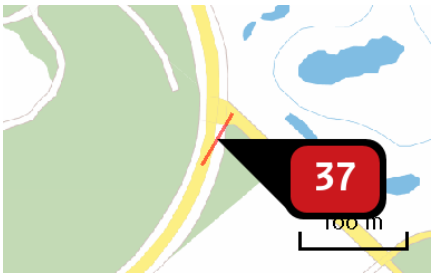

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



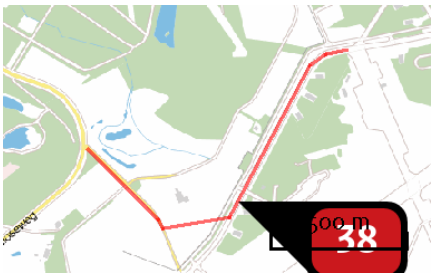

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



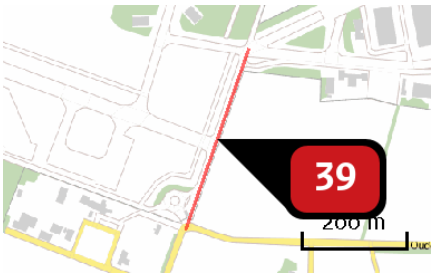

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 97,19 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 31,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 38,92 kg/j<br>< 1 kg/j |

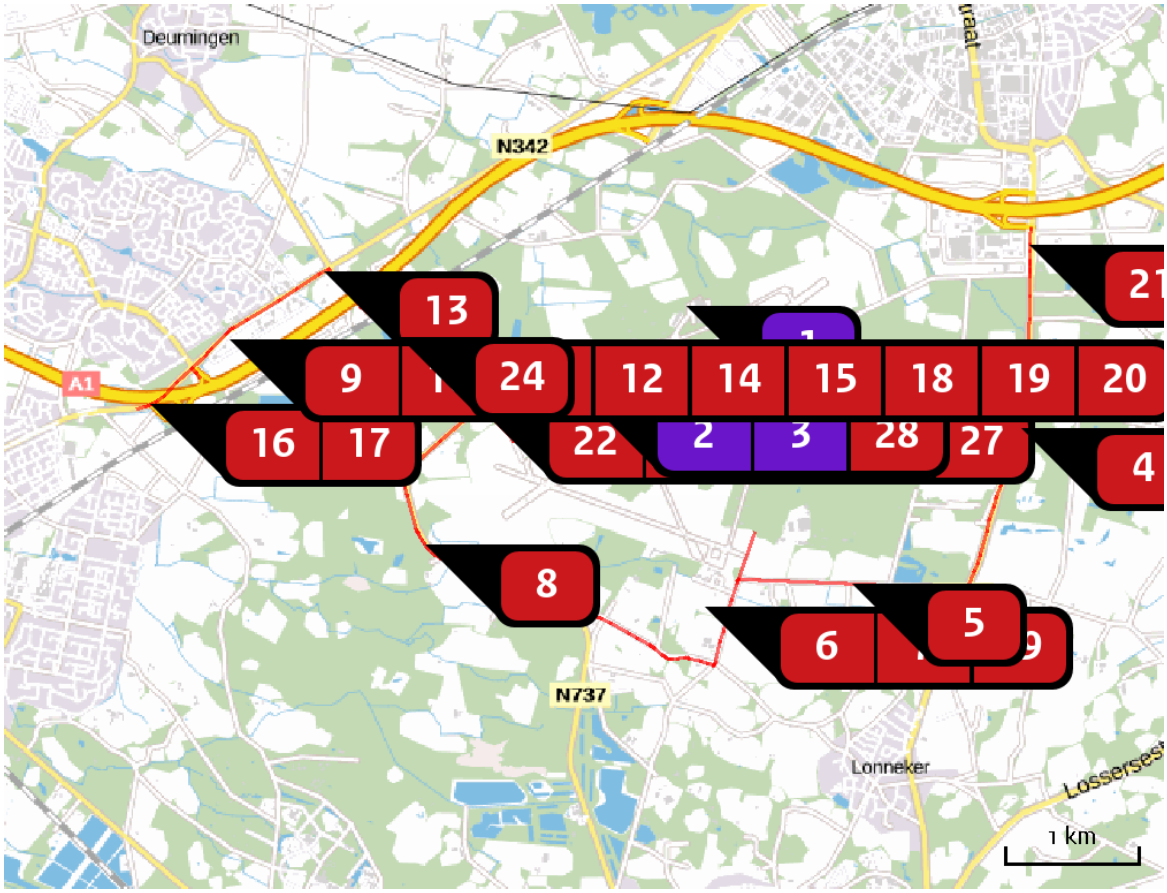



| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 6,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | 1,62 kg/j<br>< 1 kg/j |

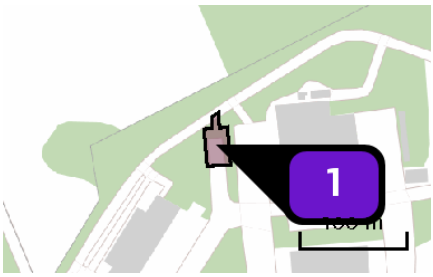
## Locatie

verkeer_VKA_AM M/HTSM 50%

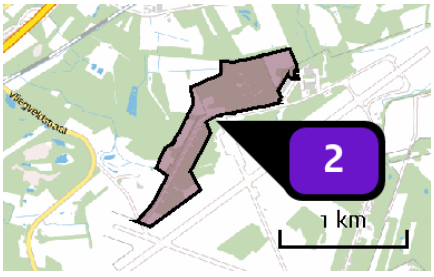



## Emissie (per bron)

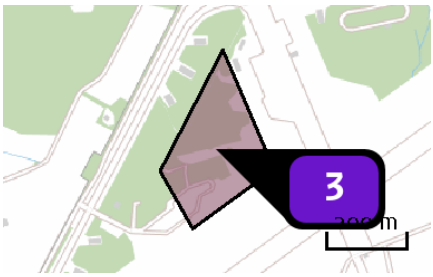
verkeer_VKA_AM M/HTSM 50%




| | |
|---|---|
| Naam | Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 13,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | AMM/HTSM max. cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257046, 477819 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 49,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 7.506,00 kg/j |
| NH3 | 719,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Cat. 5.1 |
| Locatie (X,Y) | 256985, 477475 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 6,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 7.740,00 kg/j |
| NH3 | 310,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260182, 477279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 15.115,97 kg/j |
| NH3 | 399,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.802,0 | NOx<br>NH3 | 3.452,85 kg/j<br>370,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 5.206,88 kg/j<br>13,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.578,0 | NOx<br>NH3 | 6.456,24 kg/j<br>15,73 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 513,05 kg/j |
| NH3 | 29,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.784,0 | NOx<br>NH3 | 261,98 kg/j<br>28,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx<br>NH3 | 136,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 42,0 | NOx<br>NH3 | 114,76 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 236,32 kg/j |
| NH3 | 14,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.248,0 | NOx<br>NH3 | 130,17 kg/j<br>14,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx<br>NH3 | 57,66 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx<br>NH3 | 48,49 kg/j<br>< 1 kg/j |



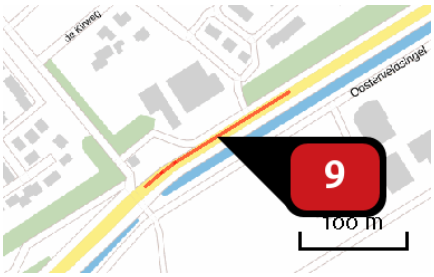

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg/Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257346, 475680 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 440,26 kg/j |
| NH3 | 29,34 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.730,0 | NOx<br>NH3 | 266,46 kg/j<br>28,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx<br>NH3 | 93,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 44,0 | NOx<br>NH3 | 79,91 kg/j<br>< 1 kg/j |



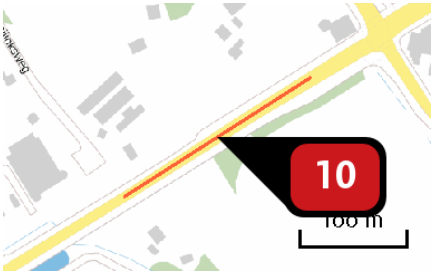

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255714, 476403 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4.970,84 kg/j |
| NH3 | 295,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.125,0 | NOx<br>NH3 | 2.666,46 kg/j<br>289,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,0 | NOx<br>NH3 | 1.031,75 kg/j<br>2,64 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 311,0 | NOx<br>NH3 | 1.272,63 kg/j<br>3,16 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 299,40 kg/j |
| NH3 | 15,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.378,0 | NOx | 142,65 kg/j |
| | | | NH3 | 15,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 302,0 | NOx | 70,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 339,0 | NOx | 86,70 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



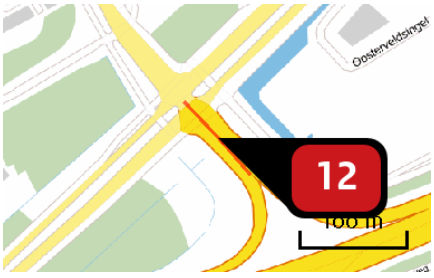

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 377,07 kg/j |
| NH3 | 21,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.753,0 | NOx | 190,17 kg/j |
| | | | NH3 | 20,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx | 83,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 314,0 | NOx | 103,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



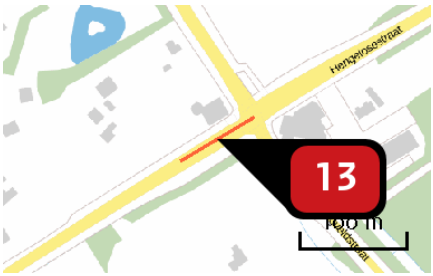

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 328,41 kg/j |
| NH3 | 17,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.054,0 | NOx<br>NH3 | 177,36 kg/j<br>17,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 262,0 | NOx<br>NH3 | 66,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 293,0 | NOx<br>NH3 | 84,45 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 13: Snelweg |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 175,06 kg/j |
| NH3 | 9,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.620,0 | NOx<br>NH3 | 81,40 kg/j<br>8,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 519,0 | NOx<br>NH3 | 67,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 186,0 | NOx<br>NH3 | 26,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



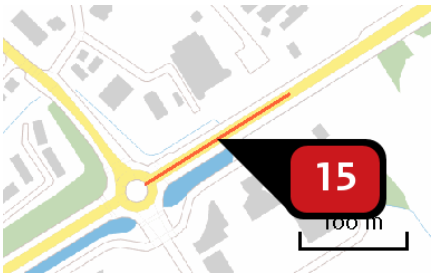

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 140,63 kg/j |
| NH3 | 7,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.753,0 | NOx<br>NH3 | 70,93 kg/j<br>7,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx<br>NH3 | 31,17 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 314,0 | NOx<br>NH3 | 38,54 kg/j<br>< 1 kg/j |



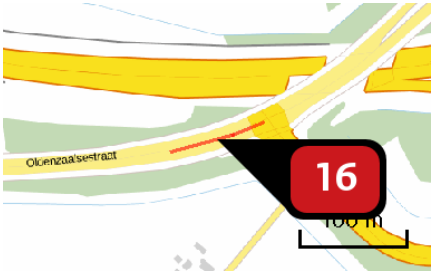

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 525,10 kg/j |
| NH3 | 27,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.378,0 | NOx<br>NH3 | 250,18 kg/j<br>27,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 302,0 | NOx<br>NH3 | 122,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 339,0 | NOx<br>NH3 | 152,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



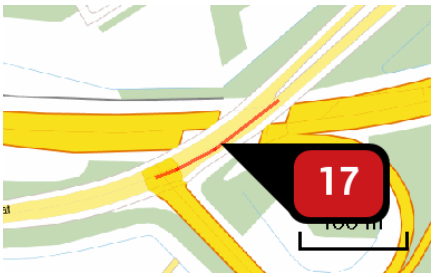

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 285,47 kg/j |
| NH3 | 15,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.753,0 | NOx<br>NH3 | 143,97 kg/j<br>15,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx<br>NH3 | 63,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 314,0 | NOx<br>NH3 | 78,23 kg/j<br>< 1 kg/j |



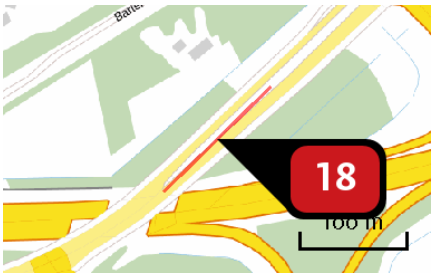

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraatg |
| Locatie (X,Y) | 253602, 477438 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 183,76 kg/j |
| NH3 | 10,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.715,0 | NOx<br>NH3 | 97,10 kg/j<br>10,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 389,0 | NOx<br>NH3 | 50,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 257,0 | NOx<br>NH3 | 36,52 kg/j<br>< 1 kg/j |



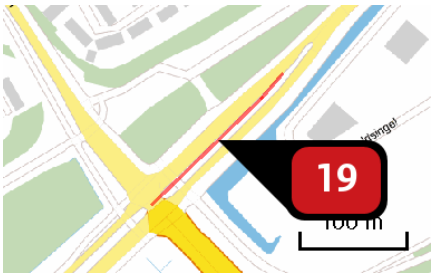

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 281,04 kg/j |
| NH3 | 15,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.054,0 | NOx | 151,78 kg/j |
| | | | NH3 | 14,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 262,0 | NOx | 57,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 293,0 | NOx | 72,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



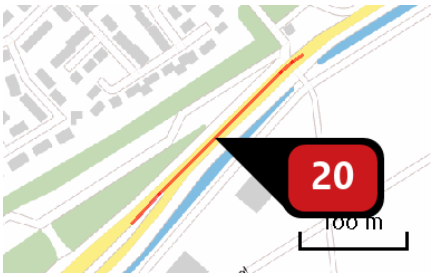

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 288,34 kg/j |
| NH3 | 15,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.054,0 | NOx | 155,71 kg/j |
| | | | NH3 | 15,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 262,0 | NOx | 58,48 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 293,0 | NOx | 74,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



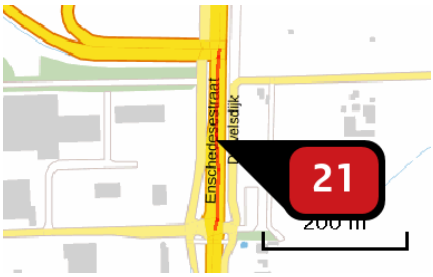

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 318,08 kg/j |
| NH3 | 16,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.378,0 | NOx<br>NH3 | 151,54 kg/j<br>16,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 302,0 | NOx<br>NH3 | 74,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 339,0 | NOx<br>NH3 | 92,11 kg/j<br>< 1 kg/j |



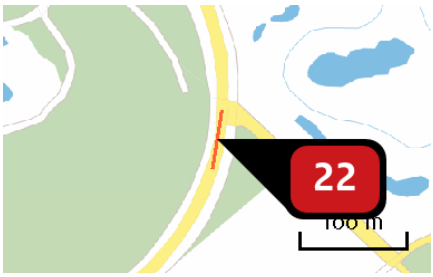

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 416,05 kg/j |
| NH3 | 22,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.378,0 | NOx<br>NH3 | 198,22 kg/j<br>21,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 302,0 | NOx<br>NH3 | 97,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 339,0 | NOx<br>NH3 | 120,48 kg/j<br>< 1 kg/j |



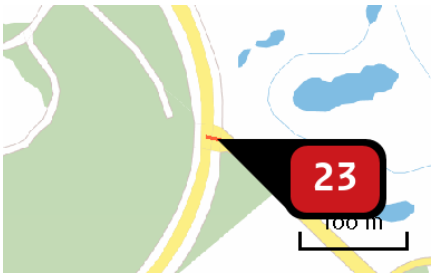

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260248, 478651 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.061,71 kg/j |
| NH3 | 46,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.391,0 | NOx<br>NH3 | 393,31 kg/j<br>42,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.068,0 | NOx<br>NH3 | 746,37 kg/j<br>1,91 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.317,0 | NOx<br>NH3 | 922,03 kg/j<br>2,29 kg/j |



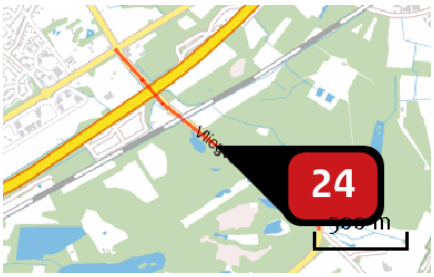

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 46,52 kg/j |
| NH3 | 2,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.899,0 | NOx<br>NH3 | 26,34 kg/j<br>2,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 120,0 | NOx<br>NH3 | 9,04 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 134,0 | NOx<br>NH3 | 11,14 kg/j<br>< 1 kg/j |



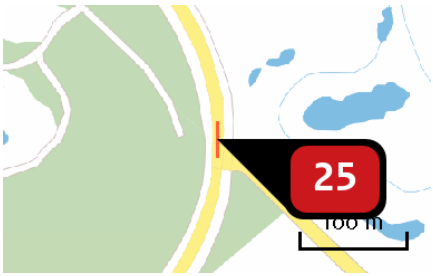

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 4,38 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 678,0 | NOx | 1,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 52,0 | NOx | 1,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx | 1,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



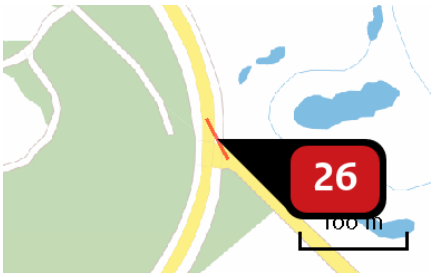

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.549,95 kg/j |
| NH3 | 180,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.771,0 | NOx | 1.710,16 kg/j |
| | | | NH3 | 176,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 357,0 | NOx | 816,52 kg/j |
| | | | NH3 | 1,96 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx | 1.023,27 kg/j |
| | | | NH3 | 2,35 kg/j |



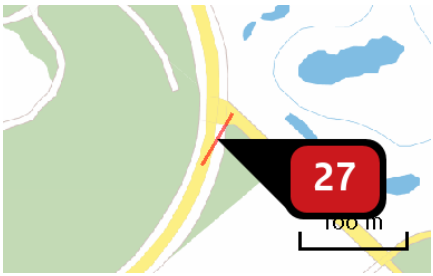

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 27,89 kg/j |
| NH3 | 1,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.899,0 | NOx<br>NH3 | 15,79 kg/j<br>1,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 120,0 | NOx<br>NH3 | 5,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 134,0 | NOx<br>NH3 | 6,68 kg/j<br>< 1 kg/j |



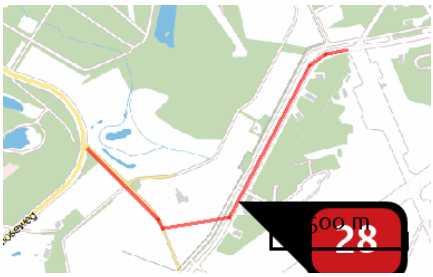

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 7,62 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 492,0 | NOx<br>NH3 | 1,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx<br>NH3 | 2,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 51,0 | NOx<br>NH3 | 3,29 kg/j<br>< 1 kg/j |



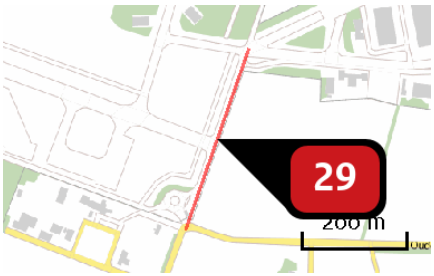

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,91 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 161,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 652,04 kg/j |
| NH3 | 19,00 kg/j |

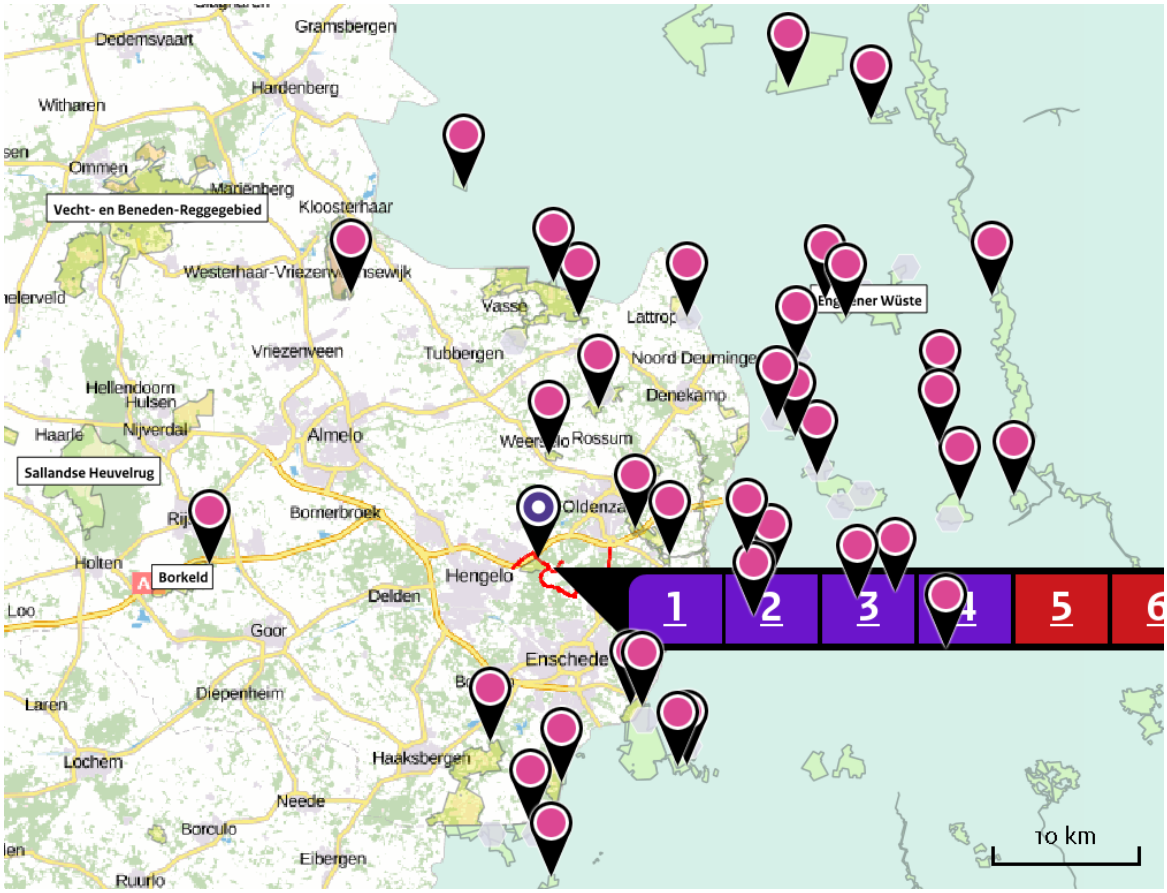
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.332,0 | NOx | 163,88 kg/j |
| | | | NH3 | 17,78 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 105,0 | NOx | 218,02 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 118,0 | NOx | 270,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 11: Regionale weg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9,67 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,0 | NOx<br>NH3 | 6,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx<br>NH3 | 1,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx<br>NH3 | 1,16 kg/j<br>< 1 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 53,46 | 58,90 | + 5,44 | 58,90 | ● | ✓ |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,22 | 1,60 | + 0,38 | 1,62 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 0,25 | + 0,17 | 0,25 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 0,23 | + 0,16 | 0,23 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 0,22 | + 0,15 | 0,22 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | 0,16 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 0,11 | + 0,08 | 0,11 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | 0,10 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | 0,08 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 0,07 | + >0,05 | 0,07 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | >0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 53,46 | 58,90 | + 5,44 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 22,33 | 25,74 | + 3,42 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 22,33 | 25,74 | + 3,42 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 26,79 | 29,92 | + 3,14 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 20,08 | 22,76 | + 2,68 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 8,53 | 10,32 | + 1,78 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 7,04 | 8,54 | + 1,49 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,22 | 1,60 | + 0,38 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 1,36 | + 0,37 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 1,36 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 1,46 | + 0,34 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 0,37 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 0,35 | + 0,22 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,24 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,23 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 0,22 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 0,22 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,22 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 0,22 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 0,17 | + 0,11 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,15 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,14 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 0,14 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 0,12 | + 0,08 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,23 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,22 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 0,21 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,21 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 0,21 | + 0,14 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,21 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 0,18 | + 0,12 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 0,22 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 0,22 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 0,19 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,17 | + 0,12 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 0,15 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,14 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 0,14 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 0,14 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 0,13 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 0,13 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 0,11 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 0,11 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 0,08 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 0,11 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 0,08 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,07 | + 0,04 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,07 | + 0,04 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,07 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,07 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 0,07 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gildehauser Venn | 0,06 | 0,18 | + 0,12 | 0,18 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | 0,16 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | 0,16 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 0,15 | + 0,10 | 0,15 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 0,15 | + 0,10 | 0,15 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 0,12 | + 0,08 | 0,12 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 0,11 | + 0,08 | 0,11 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 0,11 | + 0,07 | 0,11 | ● | ✓ |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 0,11 | + 0,07 | 0,11 | ○ | - |
| Syen-Venn | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | 0,10 | ○ | - |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | 0,09 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | 0,09 | ● | ✓ |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | 0,09 | ○ | - |
| Samerrott | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | 0,09 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | 0,09 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | 0,08 | ● | ✓ |
| Ems | 0,03 | 0,08 | + >0,05 | 0,08 | ○ | - |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | 0,08 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | 0,08 | ○ | - |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | 0,07 | ○ | - |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | 0,07 | ○ | - |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | 0,06 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | >0,05 | + 0,04 | >0,05 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | >0,05 | ○ | - |

○ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 0,18 | + 0,12 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,16 | + 0,11 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,15 | + 0,10 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 0,15 | + 0,10 | ○ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,12 | + 0,08 | ○ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,11 | + 0,08 | ○ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,11 | + 0,07 | ○ | ✓ |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,11 | + 0,07 | ○ | - |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,10 | + 0,07 | ○ | - |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | ✓ |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | - |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,09 | + 0,06 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,08 | + 0,06 | ○ | ✓ |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,08 | + >0,05 | ○ | - |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | ○ | - |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,08 | + >0,05 | ◯ | - |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ◯ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,07 | + 0,05 | ◯ | - |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ◯ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,06 | + 0,04 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | >0,05 | + 0,04 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | >0,05 | + 0,03 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

# AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*

Berekening AO ADT

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Zuidkamp 31-Z, 7524 PJ Enschede |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RYmqmJEqwzrh |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 07 april 2016, 16:50 | 2020 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 21,73 ton/j | 19.965,84 kg/j | -1.763,00 kg/j |
| NH3 | 1.241,67 kg/j | 1.074,67 kg/j | -167,00 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

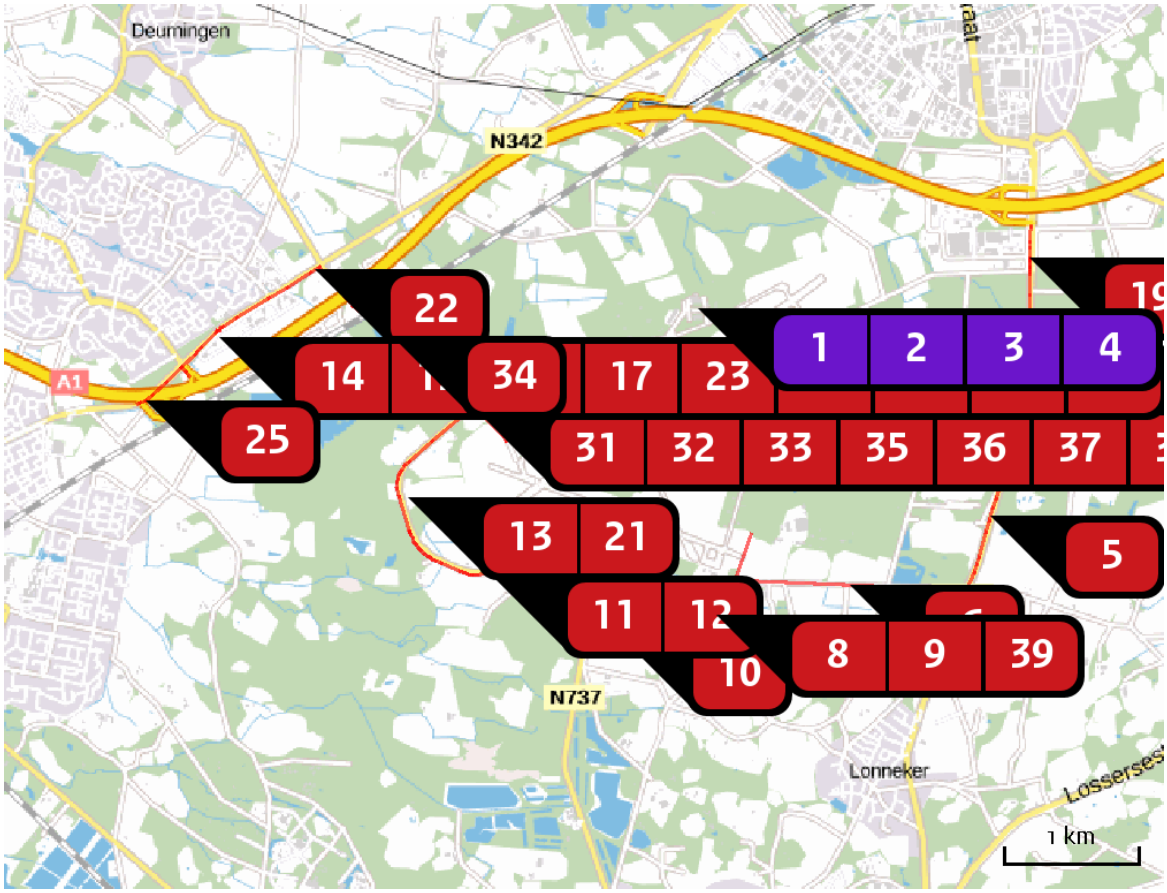
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| - | - |

| Situatie 1 |
|---|
| - |

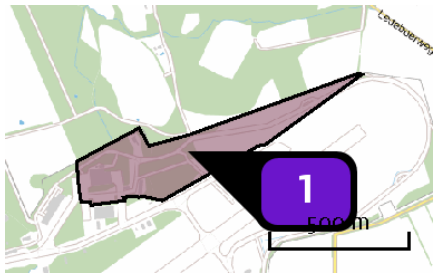
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en VKA voor alleen deelgebied TSC (bedrijvigheid en wegverkeer)

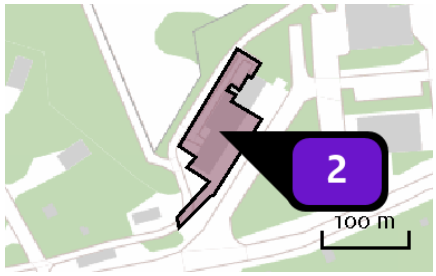
## Locatie
AO ADT



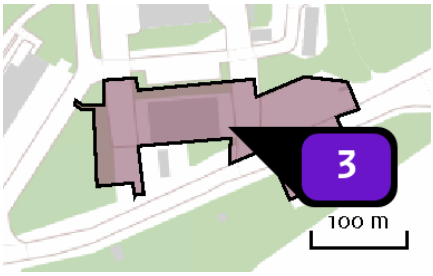

## Emissie (per bron)
AO ADT



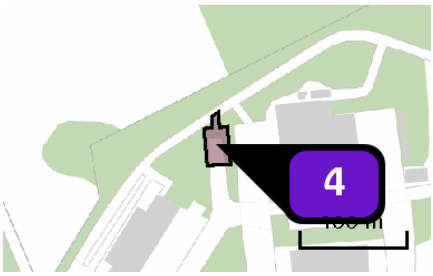

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.691,24 kg/j |
| NH3 | 143,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.134,79 kg/j<br>135,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.300,99 kg/j<br>3,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.255,46 kg/j<br>4,07 kg/j |



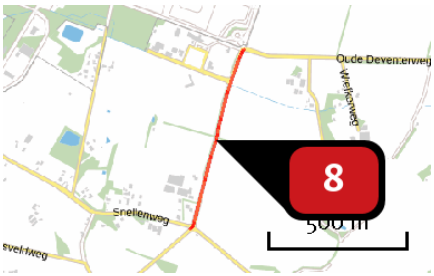

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 286,80 kg/j |
| NH3 | 22,21 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 183,79 kg/j<br>21,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 61,90 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 41,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



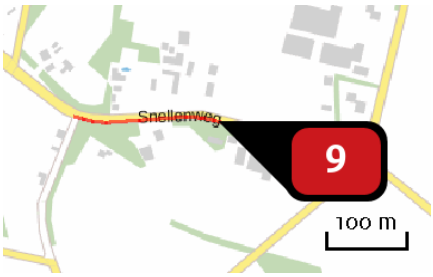

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.147,87 kg/j |
| NH3 | 83,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 660,31 kg/j<br>78,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 757,02 kg/j<br>2,29 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 730,53 kg/j<br>2,37 kg/j |



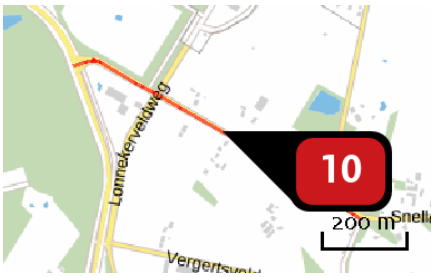

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 136,79 kg/j |
| NH3 | 11,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 92,60 kg/j<br>11,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 26,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 17,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



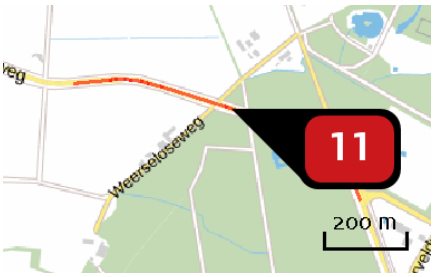

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 83,03 kg/j |
| NH3 | 7,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 60,36 kg/j<br>7,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 13,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 9,04 kg/j<br>< 1 kg/j |



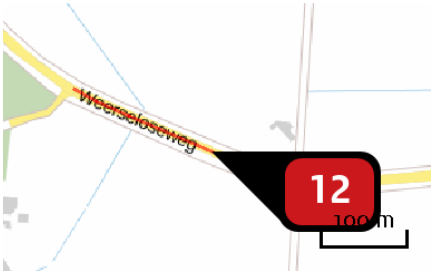

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 177,65 kg/j |
| NH3 | 15,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 129,14 kg/j<br>15,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 29,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 19,35 kg/j<br>< 1 kg/j |



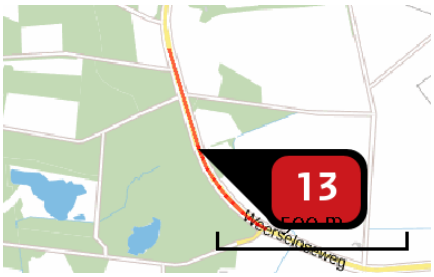

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 930,64 kg/j |
| NH3 | 71,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 595,54 kg/j<br>70,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 170,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 164,58 kg/j<br>< 1 kg/j |



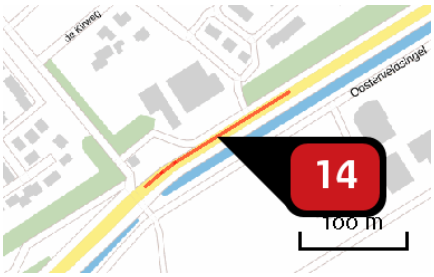

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 416,69 kg/j |
| NH3 | 32,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 266,65 kg/j<br>31,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 76,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 73,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



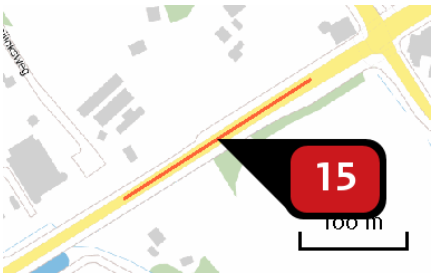

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 648,19 kg/j |
| NH3 | 50,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 414,79 kg/j<br>49,41 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 118,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 114,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



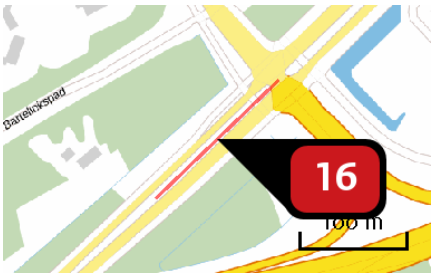

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 162,60 kg/j |
| NH3 | 12,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 102,67 kg/j<br>12,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 30,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 29,43 kg/j<br>< 1 kg/j |



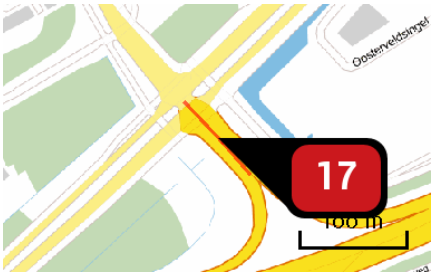

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 206,26 kg/j |
| NH3 | 16,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 136,46 kg/j<br>16,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 35,53 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 34,27 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 191,45 kg/j |
| NH3 | 13,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 127,46 kg/j<br>13,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 32,19 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 31,80 kg/j<br>< 1 kg/j |



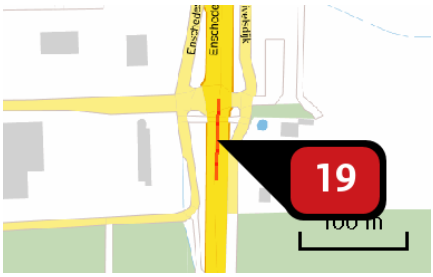

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 103,90 kg/j |
| NH3 | 7,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 59,57 kg/j<br>7,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 33,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 10,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



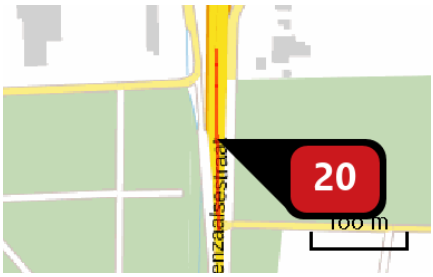

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.429,99 kg/j |
| NH3 | 55,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 439,62 kg/j |
| | | | NH3 | 52,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 504,01 kg/j |
| | | | NH3 | 1,52 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 486,37 kg/j |
| | | | NH3 | 1,58 kg/j |



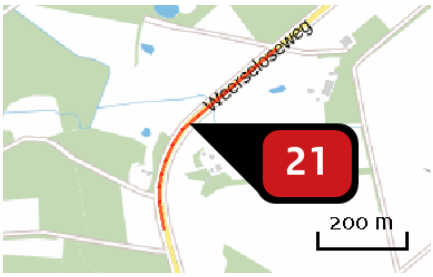

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 238,08 kg/j |
| NH3 | 9,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 73,19 kg/j |
| | | | NH3 | 8,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 83,91 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 80,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



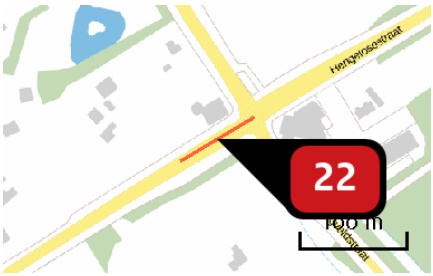

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 597,09 kg/j |
| NH3 | 23,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 183,56 kg/j<br>21,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 210,45 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 203,08 kg/j<br>< 1 kg/j |



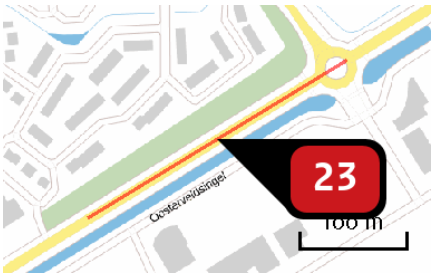

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 599,65 kg/j |
| NH3 | 46,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 383,73 kg/j<br>45,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 109,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 106,05 kg/j<br>< 1 kg/j |



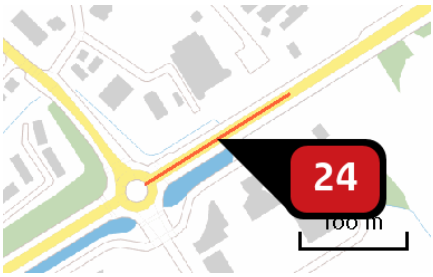

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 76,93 kg/j |
| NH3 | 6,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 50,89 kg/j<br>6,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 13,25 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 12,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



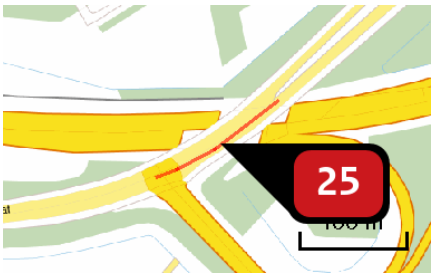

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 285,18 kg/j |
| NH3 | 21,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 180,06 kg/j<br>21,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 53,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 51,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



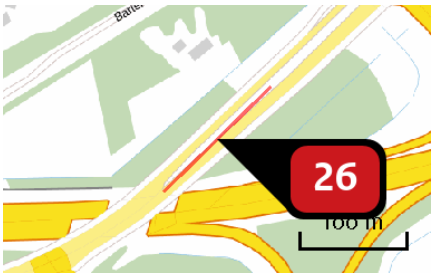

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 156,15 kg/j |
| NH3 | 12,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 103,31 kg/j |
| | | | NH3 | 12,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 26,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 25,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



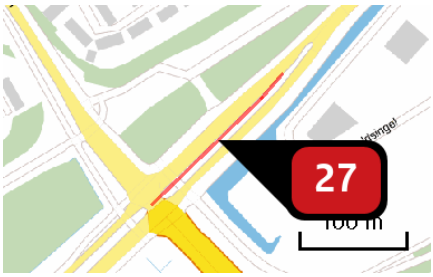

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 147,07 kg/j |
| NH3 | 11,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 99,34 kg/j |
| | | | NH3 | 11,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 24,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 23,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



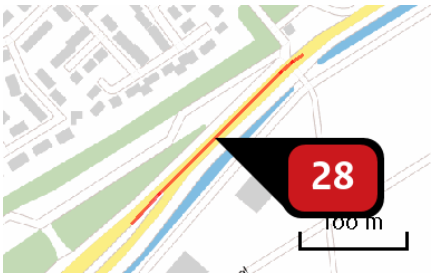

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 168,09 kg/j |
| NH3 | 12,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 111,90 kg/j |
| | | | NH3 | 11,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 28,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 27,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



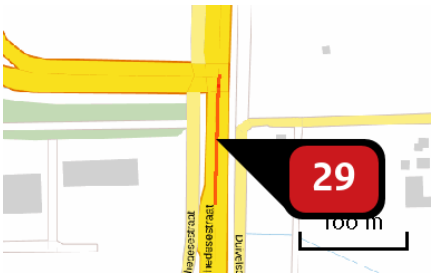

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 172,75 kg/j |
| NH3 | 13,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 109,07 kg/j |
| | | | NH3 | 12,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 32,41 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 31,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



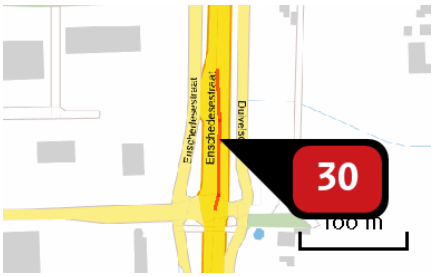

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 225,95 kg/j |
| NH3 | 17,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 142,67 kg/j<br>16,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 42,39 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 40,90 kg/j<br>< 1 kg/j |



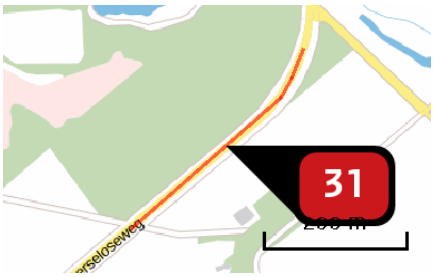

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 525,56 kg/j |
| NH3 | 17,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 136,82 kg/j<br>16,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 197,85 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 190,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



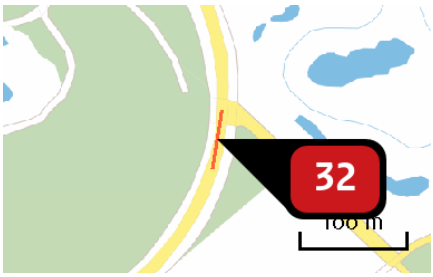

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 576,68 kg/j |
| NH3 | 19,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 150,13 kg/j<br>17,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 217,09 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 209,46 kg/j<br>< 1 kg/j |



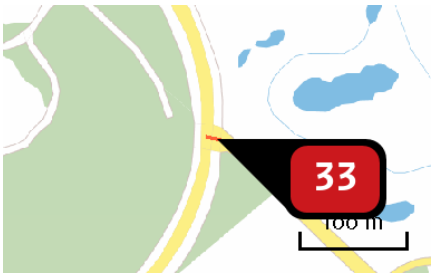

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 414,80 kg/j |
| NH3 | 32,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 265,44 kg/j<br>31,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 76,00 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 73,35 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 31,54 kg/j |
| NH3 | 2,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 19,54 kg/j |
| | | | NH3 | 2,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 6,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 5,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



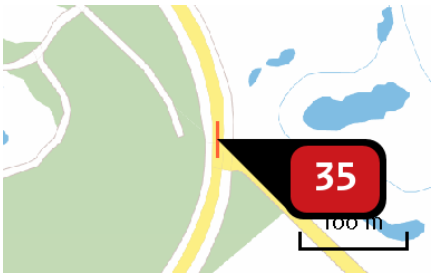

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



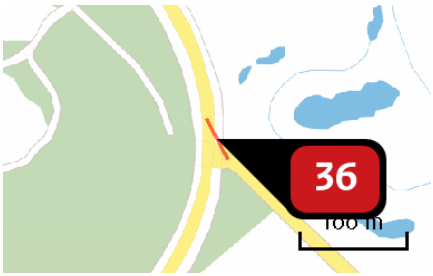

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.836,17 kg/j |
| NH3 | 140,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx<br>NH3 | 1.174,42 kg/j<br>138,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx<br>NH3 | 336,42 kg/j<br>1,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx<br>NH3 | 325,33 kg/j<br>1,04 kg/j |



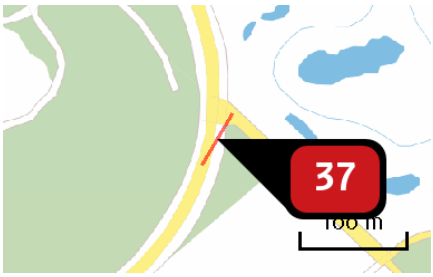

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 19,70 kg/j |
| NH3 | 1,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx<br>NH3 | 12,21 kg/j<br>1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx<br>NH3 | 3,81 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx<br>NH3 | 3,67 kg/j<br>< 1 kg/j |



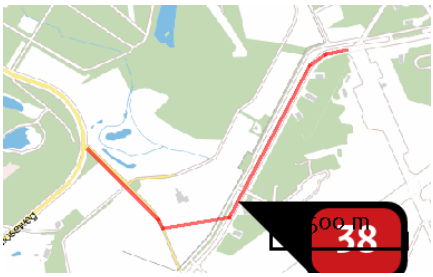

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,26 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



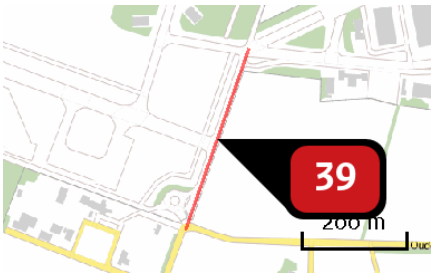

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 105,20 kg/j |
| NH3 | 8,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 70,98 kg/j<br>8,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 17,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 16,90 kg/j<br>< 1 kg/j |

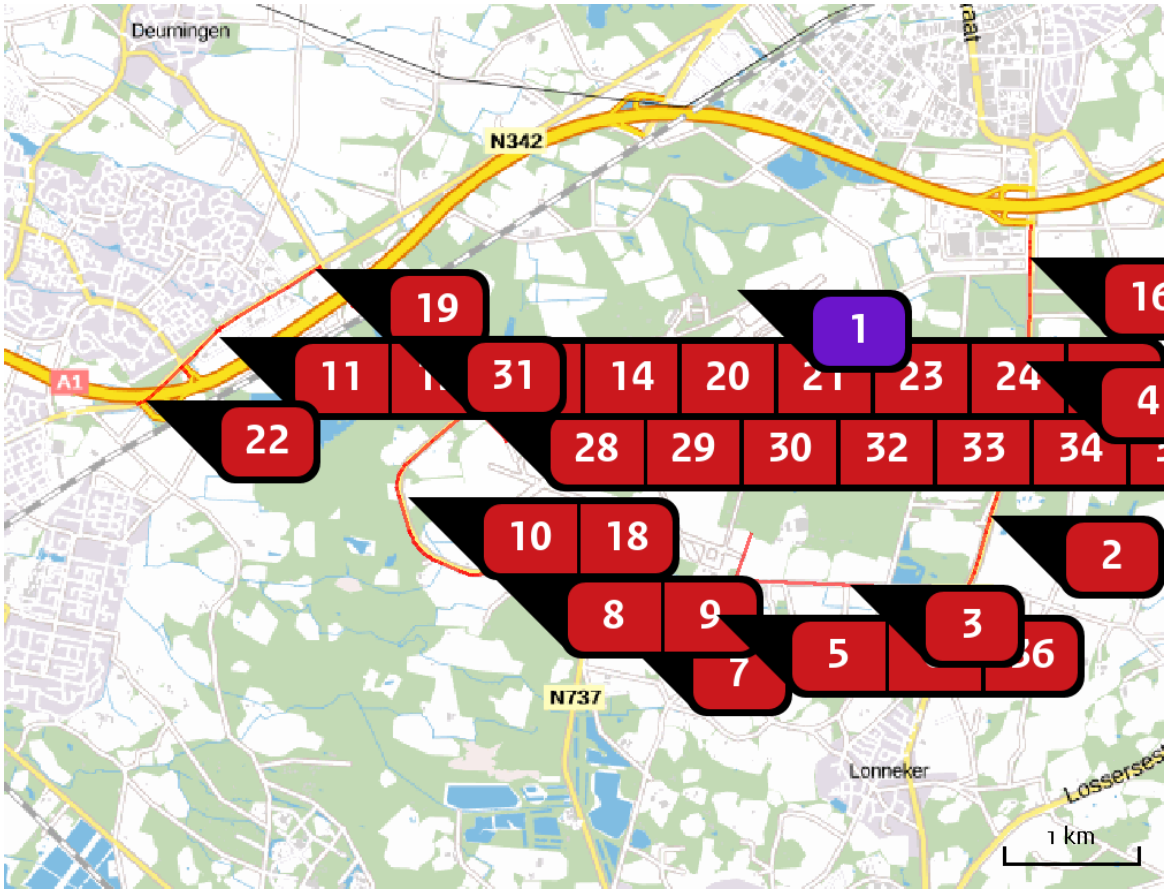



| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6,83 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 5,08 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,05 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |

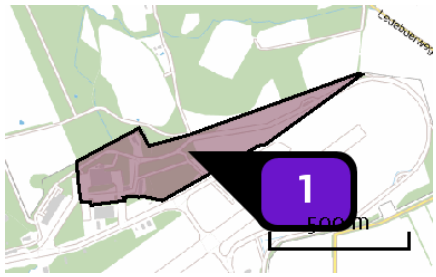
## Locatie

VKA ADT plangebied TSC




## Emissie (per bron)

VKA ADT plangebied TSC




| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| $NH_3$ | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.691,24 kg/j |
| NH3 | 143,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.134,79 kg/j<br>135,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.300,99 kg/j<br>3,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.255,46 kg/j<br>4,07 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 286,80 kg/j |
| NH3 | 22,21 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 183,79 kg/j<br>21,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 61,90 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 41,10 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.147,87 kg/j |
| NH3 | 83,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 660,31 kg/j<br>78,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 757,02 kg/j<br>2,29 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 730,53 kg/j<br>2,37 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 136,79 kg/j |
| NH3 | 11,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 92,60 kg/j<br>11,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 26,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 17,65 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 83,03 kg/j |
| NH3 | 7,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx | 60,36 kg/j |
| | | | NH3 | 7,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx | 13,63 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx | 9,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



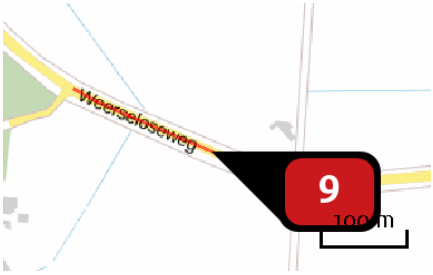

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 177,65 kg/j |
| NH3 | 15,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx | 129,14 kg/j |
| | | | NH3 | 15,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx | 29,16 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx | 19,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



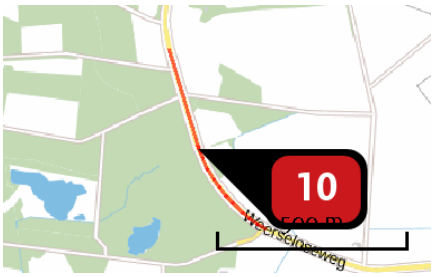

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 930,64 kg/j |
| NH3 | 71,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 595,54 kg/j<br>70,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 170,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 164,58 kg/j<br>< 1 kg/j |



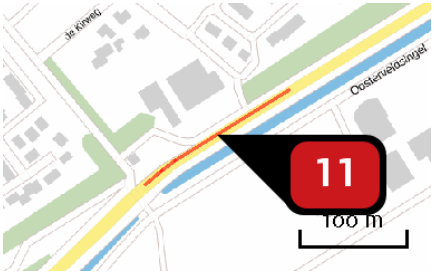

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 416,69 kg/j |
| NH3 | 32,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 266,65 kg/j<br>31,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 76,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 73,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



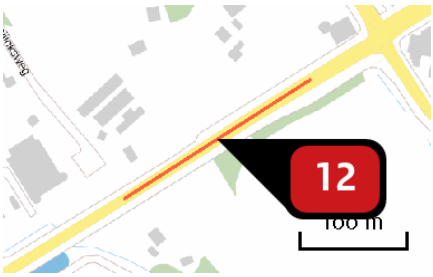

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 648,19 kg/j |
| NH3 | 50,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 414,79 kg/j<br>49,41 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 118,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 114,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



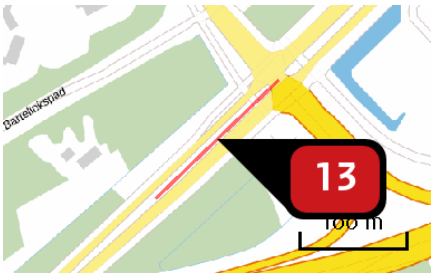

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 162,60 kg/j |
| NH3 | 12,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 102,67 kg/j<br>12,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 30,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 29,43 kg/j<br>< 1 kg/j |



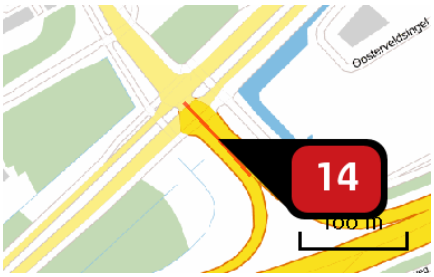

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 206,26 kg/j |
| NH3 | 16,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 136,46 kg/j |
| | | | NH3 | 16,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 35,53 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 34,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 191,45 kg/j |
| NH3 | 13,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 127,46 kg/j |
| | | | NH3 | 13,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 32,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 31,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



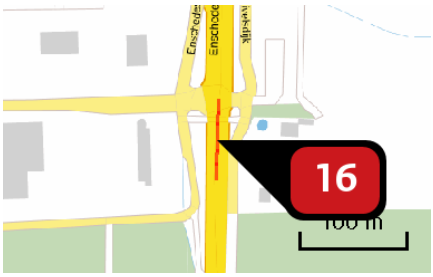

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 103,90 kg/j |
| NH3 | 7,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 59,57 kg/j<br>7,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 33,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 10,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



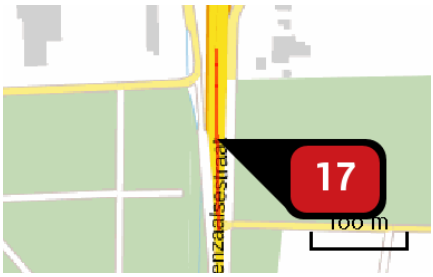

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.429,99 kg/j |
| NH3 | 55,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 439,62 kg/j<br>52,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 504,01 kg/j<br>1,52 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 486,37 kg/j<br>1,58 kg/j |



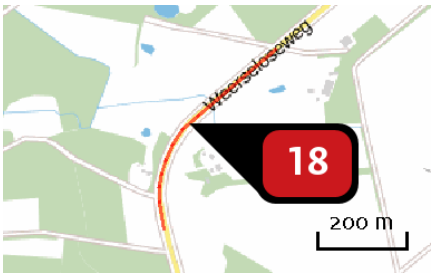

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 238,08 kg/j |
| NH3 | 9,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 73,19 kg/j |
| | | | NH3 | 8,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 83,91 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 80,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



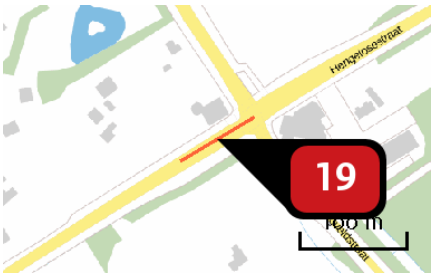

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 597,09 kg/j |
| NH3 | 23,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 183,56 kg/j |
| | | | NH3 | 21,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 210,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 203,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 599,65 kg/j |
| NH3 | 46,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 383,73 kg/j<br>45,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 109,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 106,05 kg/j<br>< 1 kg/j |



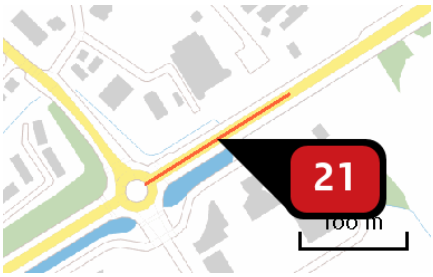

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 76,93 kg/j |
| NH3 | 6,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 50,89 kg/j<br>6,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 13,25 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 12,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



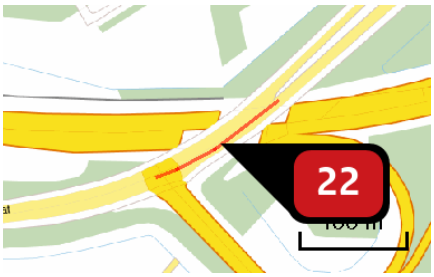

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 285,18 kg/j |
| NH3 | 21,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 180,06 kg/j |
| | | | NH3 | 21,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 53,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 51,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



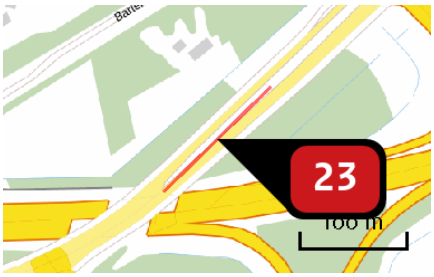

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 156,15 kg/j |
| NH3 | 12,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 103,31 kg/j |
| | | | NH3 | 12,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 26,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 25,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



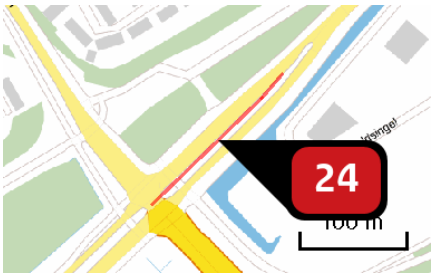

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 147,07 kg/j |
| NH3 | 11,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 99,34 kg/j<br>11,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 24,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 23,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



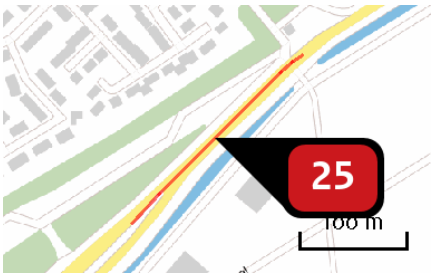

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 168,09 kg/j |
| NH3 | 12,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 111,90 kg/j<br>11,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 28,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 27,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



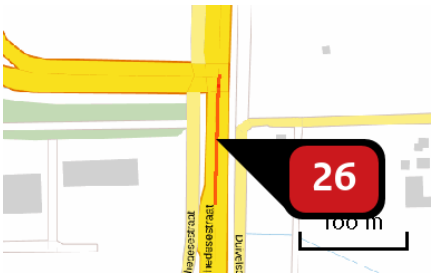

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 172,75 kg/j |
| NH3 | 13,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 109,07 kg/j |
| | | | NH3 | 12,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 32,41 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 31,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



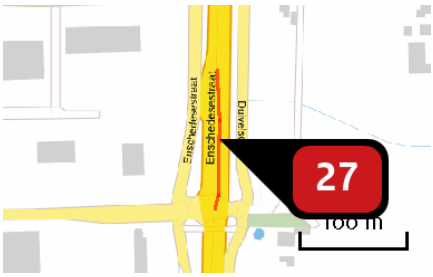

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 225,95 kg/j |
| NH3 | 17,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 142,67 kg/j |
| | | | NH3 | 16,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 42,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 40,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



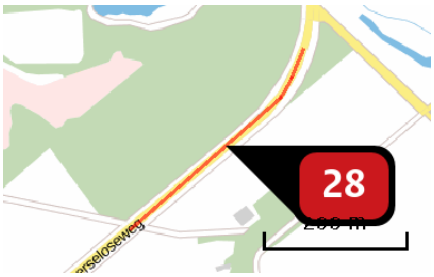

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 525,56 kg/j |
| NH3 | 17,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 136,82 kg/j<br>16,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 197,85 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 190,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



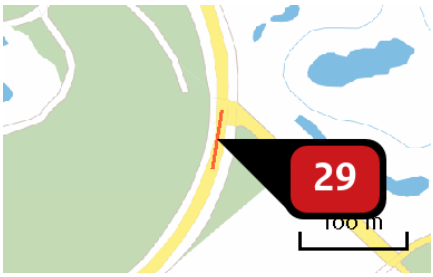

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 576,68 kg/j |
| NH3 | 19,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 150,13 kg/j<br>17,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 217,09 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 209,46 kg/j<br>< 1 kg/j |



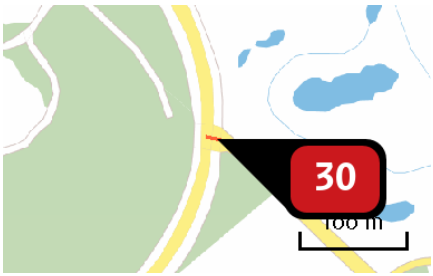

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 414,80 kg/j |
| NH3 | 32,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 265,44 kg/j<br>31,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 76,00 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 73,35 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 31,54 kg/j |
| NH3 | 2,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx<br>NH3 | 19,54 kg/j<br>2,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx<br>NH3 | 6,11 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx<br>NH3 | 5,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



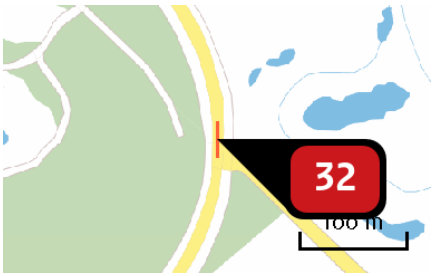

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



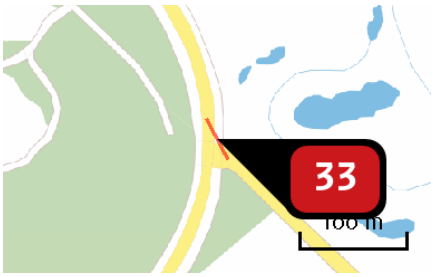

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.836,17 kg/j |
| NH3 | 140,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.174,42 kg/j |
| | | | NH3 | 138,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 336,42 kg/j |
| | | | NH3 | 1,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 325,33 kg/j |
| | | | NH3 | 1,04 kg/j |



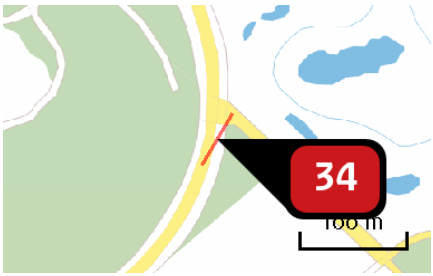

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 19,70 kg/j |
| NH3 | 1,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 12,21 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 3,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 3,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



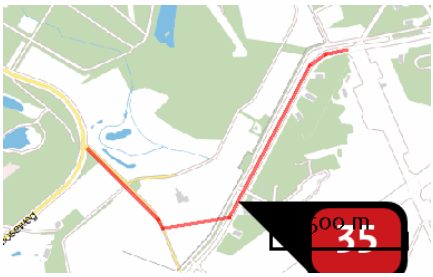

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,26 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 105,20 kg/j |
| NH3 | 8,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx | 70,98 kg/j |
| | | | NH3 | 8,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx | 17,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx | 16,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6,83 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx | 5,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx | 1,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Dinkelland | 0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,05 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,03 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,04 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,04 | ● | ✓ |
| Landgoederen Oldenzaal | 0,08 | 0,04 | - 0,04 | 0,81 | ● | ✓ |
| Lonnekermeer | 1,49 | 1,45 | - 0,05 | 39,20 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,06 | 0,04 | - 0,03 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,06 | 0,03 | - 0,03 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 0,03 | - 0,03 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 0,04 | - 0,03 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,08 | 0,04 | - 0,04 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,08 | 0,05 | - 0,04 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 0,05 | - 0,04 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,10 | 0,06 | - 0,04 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,12 | 0,07 | - 0,05 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,55 | 0,48 | - 0,08 | ● | ✓ |

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 1,49 | 1,45 | - 0,05 | ● | ✔ |
| H4030 Droge heiden | 4,45 | 4,34 | - 0,10 | ● | ✔ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 4,45 | 4,34 | - 0,10 | ● | ✔ |
| H6410 Blauwgraslanden | 4,45 | 4,34 | - 0,10 | ● | ✔ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 4,99 | 4,88 | - 0,11 | ● | ✔ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 6,30 | 6,18 | - 0,12 | ● | ✔ |
| H3160 Zure vennen | 14,93 | 14,79 | - 0,14 | ● | ✔ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✔ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✘ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,03 | ◯ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,03 | ◯ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,03 | ◯ | - |
| Gildehauser Venn | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | 0,03 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ◯ | - |

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 0,03 | - 0,02 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor haar omgeving. Tot de omgeving behoren zowel Natura 2000-gebieden als beschermde natuurmonumenten. Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH3) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*



Berekening wegverkeer AO ADT

- Kenmerken
- Emissie
- Depositie natuurgebieden
- Depositie habitattypen

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Area Development Twente | Zuidkamp 31-Z, 7524 PJ Enschede |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT | RXxxYUi3LDqo |

| Datum berekening | Rekenjaar |
|---|---|
| 13 april 2016, 12:00 | 2016 |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 34,10 ton/j | 154,67 ton/j | 120,57 ton/j |
| NH3 | 1.485,32 kg/j | 8.456,90 kg/j | 6.971,58 kg/j |

## Depositie

Hectare met hoogste project-verschil (mol/ha/j)

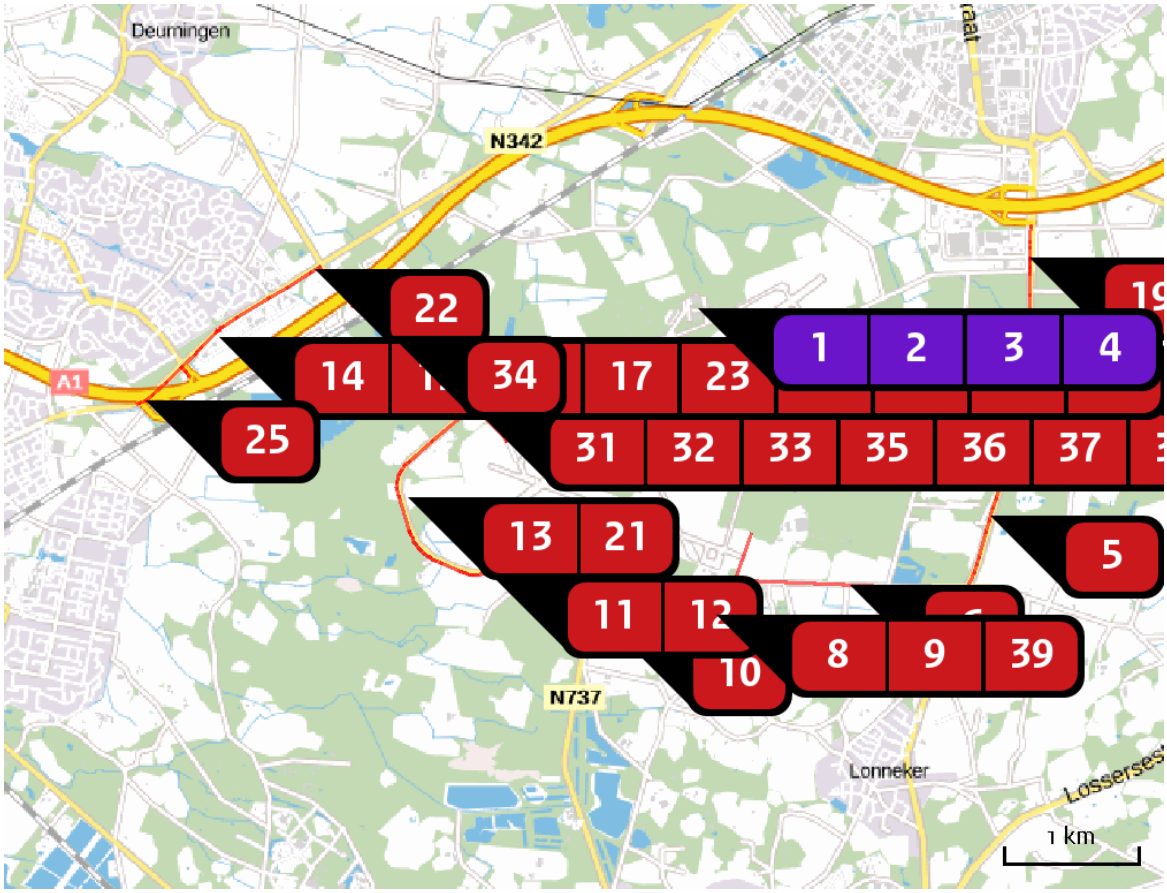
| Natuurgebied | Provincie |
|---|---|
| Lonnekermeer | Overijssel |

| Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|
| 53,46 | 78,16 | + 24,71 |

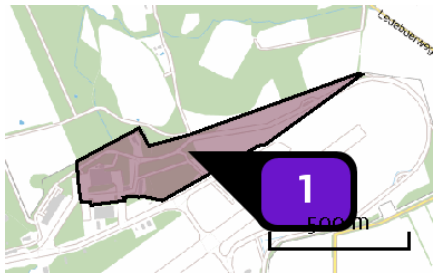
## Toelichting

N-depositieberekeningen t.g.v.gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente ADT. Er is een vergelijking gemaakt tussen AO (bedrijvigheid en wegverkeer) en voorkeursalternatief 1ste PAS-periode (bedrijvigheid (AMM/HTSM 50%), weg- en vliegverkeer)

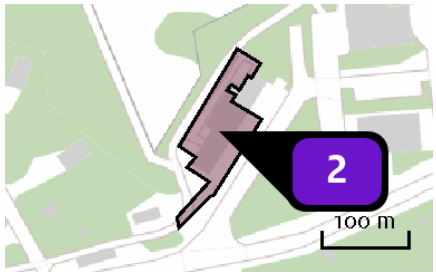
## Locatie
wegverkeer AO ADT



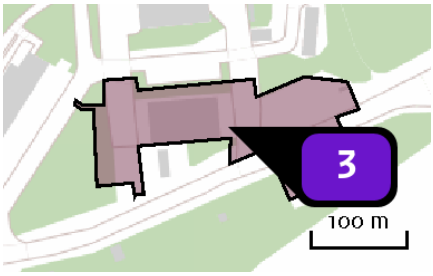

## Emissie (per bron)
wegverkeer AO ADT



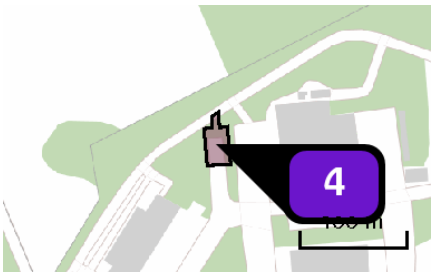

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 435,00 kg/j |
| NH3 | 42,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.298,00 kg/j |
| NH3 | 124,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | ParkeerAXL Cat. 2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 30,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 259957, 476628 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.784,77 kg/j |
| NH3 | 181,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 1.553,89 kg/j<br>168,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 2.339,61 kg/j<br>5,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 2.891,26 kg/j<br>7,16 kg/j |



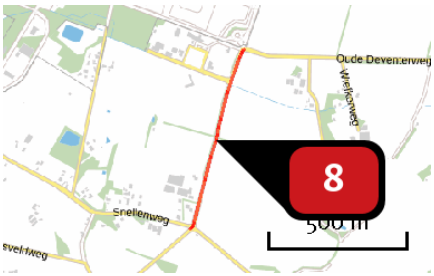

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 457,63 kg/j |
| NH3 | 27,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.713,7 | NOx<br>NH3 | 251,66 kg/j<br>27,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,9 | NOx<br>NH3 | 111,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,6 | NOx<br>NH3 | 94,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



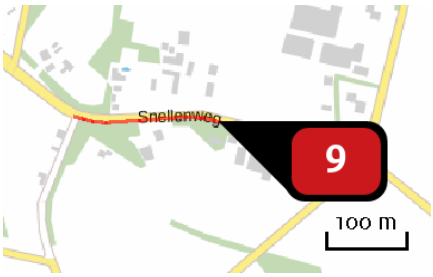

| | |
|---|---|
| Naam | 78 |
| Locatie (X,Y) | 260203, 477496 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 3.947,94 kg/j |
| NH3 | 105,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 904,18 kg/j<br>98,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 1.361,38 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 1.682,38 kg/j<br>4,17 kg/j |



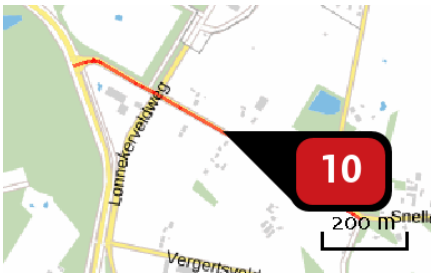

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 215,17 kg/j |
| NH3 | 13,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.189,7 | NOx<br>NH3 | 126,80 kg/j<br>13,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,8 | NOx<br>NH3 | 47,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 37,7 | NOx<br>NH3 | 40,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



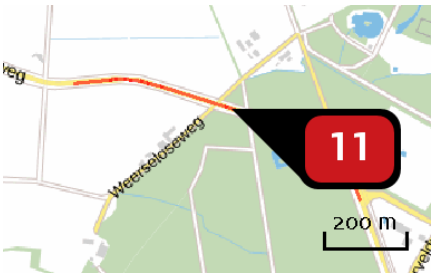

| | |
|---|---|
| Naam | Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257701, 475552 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 127,99 kg/j |
| NH3 | 9,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 82,65 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 24,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 20,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



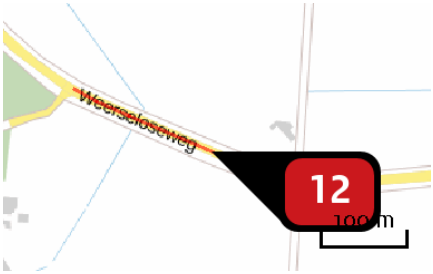

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg |
| Locatie (X,Y) | 257199, 475761 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 273,83 kg/j |
| NH3 | 19,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.658,4 | NOx<br>NH3 | 176,83 kg/j<br>19,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 46,7 | NOx<br>NH3 | 52,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 36,0 | NOx<br>NH3 | 44,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



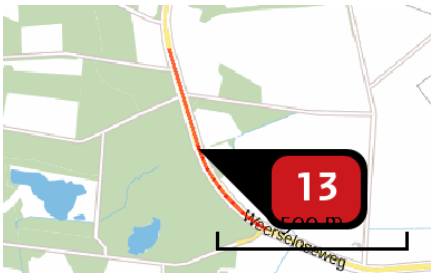

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 256540, 476135 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.501,09 kg/j |
| NH3 | 90,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 815,44 kg/j<br>88,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 306,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 379,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



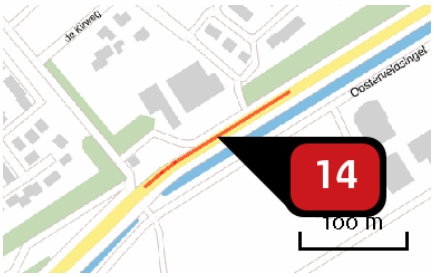

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255987, 476234 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 672,12 kg/j |
| NH3 | 40,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 365,11 kg/j<br>39,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 137,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 169,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



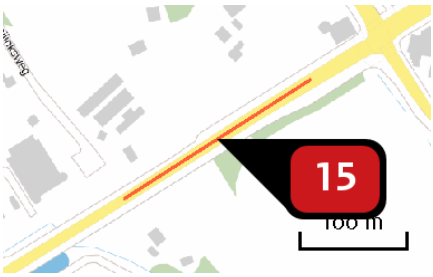

| | |
|---|---|
| Naam | 76 |
| Locatie (X,Y) | 255651, 476516 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.045,52 kg/j |
| NH3 | 62,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 567,95 kg/j<br>61,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 213,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 263,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



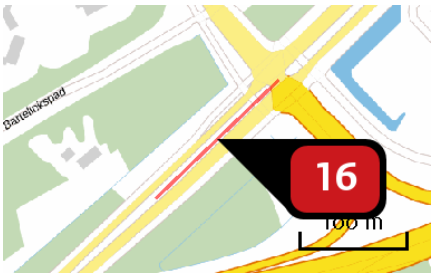

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 263,21 kg/j |
| NH3 | 15,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx | 140,58 kg/j |
| | | | NH3 | 15,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx | 54,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx | 67,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



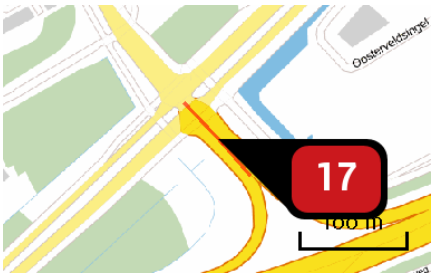

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 329,66 kg/j |
| NH3 | 20,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 186,84 kg/j |
| | | | NH3 | 20,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 63,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 78,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 307,64 kg/j |
| NH3 | 17,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 176,08 kg/j<br>17,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 57,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 73,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



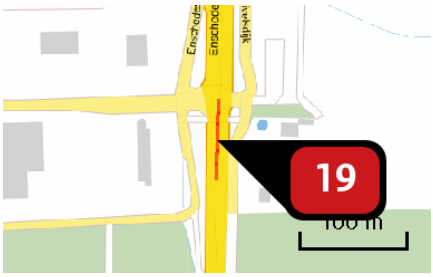

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 166,57 kg/j |
| NH3 | 9,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.641,4 | NOx<br>NH3 | 81,56 kg/j<br>8,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 470,9 | NOx<br>NH3 | 60,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 24,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



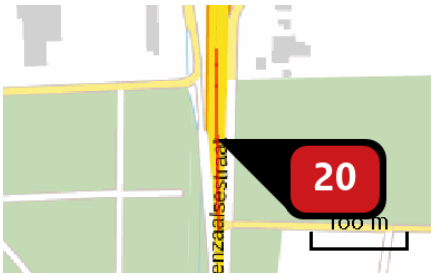

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260241, 478047 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.628,43 kg/j |
| NH3 | 70,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 601,98 kg/j |
| | | | NH3 | 65,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 906,37 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 1.120,08 kg/j |
| | | | NH3 | 2,78 kg/j |



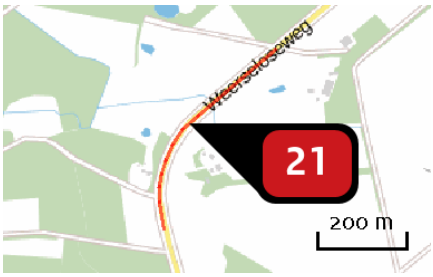

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478490 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 437,61 kg/j |
| NH3 | 11,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx | 100,23 kg/j |
| | | | NH3 | 10,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx | 150,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx | 186,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



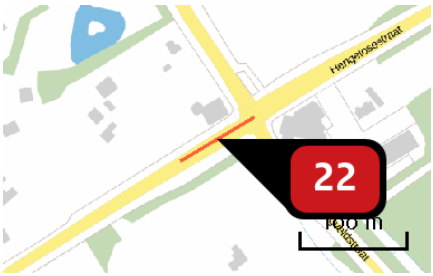

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260244, 478362 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.097,50 kg/j |
| NH3 | 29,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.783,8 | NOx<br>NH3 | 251,36 kg/j<br>27,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.408,0 | NOx<br>NH3 | 378,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.577,8 | NOx<br>NH3 | 467,69 kg/j<br>1,16 kg/j |



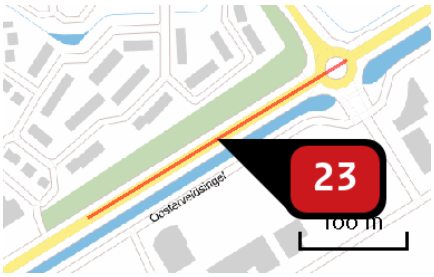

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255631, 477012 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 967,22 kg/j |
| NH3 | 58,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 525,42 kg/j<br>56,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 197,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 244,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



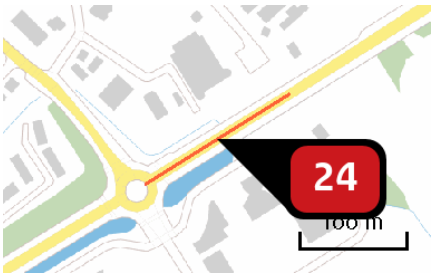

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 122,95 kg/j |
| NH3 | 7,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx<br>NH3 | 69,69 kg/j<br>7,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx<br>NH3 | 23,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



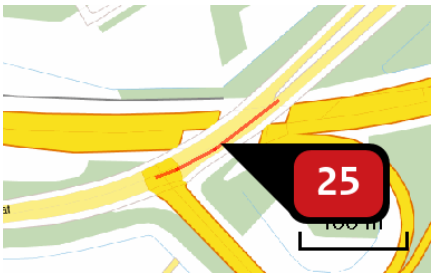

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 461,63 kg/j |
| NH3 | 27,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 246,55 kg/j<br>26,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 96,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 118,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



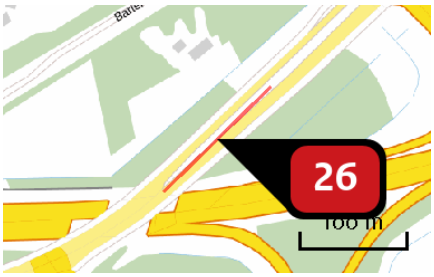

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 249,58 kg/j |
| NH3 | 15,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.564,9 | NOx | 141,45 kg/j |
| | | | NH3 | 15,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,1 | NOx | 48,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,8 | NOx | 59,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



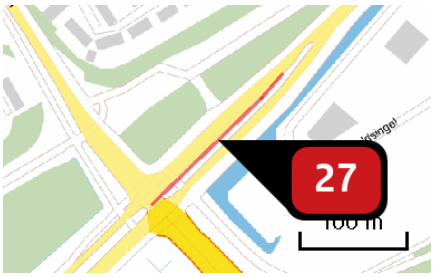

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 233,69 kg/j |
| NH3 | 15,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx | 136,02 kg/j |
| | | | NH3 | 14,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx | 43,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx | 53,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



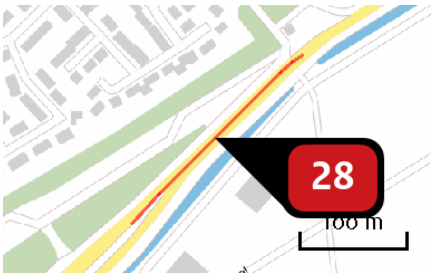

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 270,09 kg/j |
| NH3 | 15,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.947,0 | NOx<br>NH3 | 154,59 kg/j<br>15,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 227,4 | NOx<br>NH3 | 50,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 254,8 | NOx<br>NH3 | 64,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



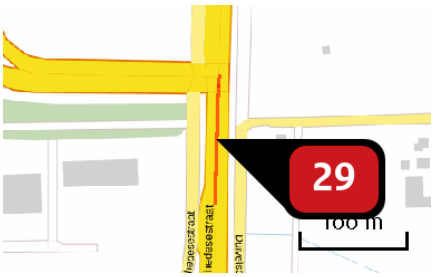

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 279,63 kg/j |
| NH3 | 16,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 149,35 kg/j<br>16,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 58,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 72,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



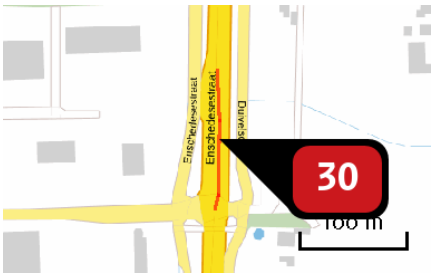

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 365,75 kg/j |
| NH3 | 21,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.227,6 | NOx<br>NH3 | 195,35 kg/j<br>21,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,5 | NOx<br>NH3 | 76,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 265,0 | NOx<br>NH3 | 94,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



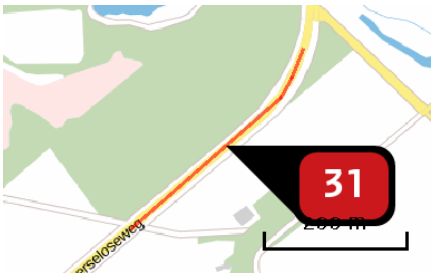

| | |
|---|---|
| Naam | N733 |
| Locatie (X,Y) | 260249, 478717 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 982,74 kg/j |
| NH3 | 22,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 187,34 kg/j<br>20,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 355,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 439,60 kg/j<br>1,09 kg/j |



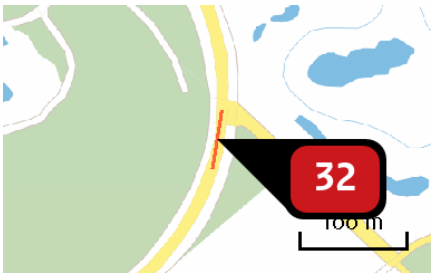

| | |
|---|---|
| Naam | |
| Locatie (X,Y) | 260250, 478593 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.078,33 kg/j |
| NH3 | 24,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.372,0 | NOx<br>NH3 | 205,56 kg/j<br>22,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.067,5 | NOx<br>NH3 | 390,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.316,8 | NOx<br>NH3 | 482,36 kg/j<br>1,20 kg/j |



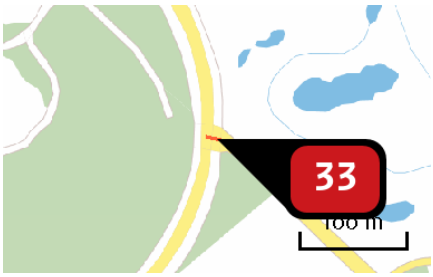

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255958, 477295 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 669,06 kg/j |
| NH3 | 40,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.992,8 | NOx<br>NH3 | 363,45 kg/j<br>39,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,2 | NOx<br>NH3 | 136,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,6 | NOx<br>NH3 | 168,93 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 51,30 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.991,4 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,7 | NOx | 10,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,2 | NOx | 13,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



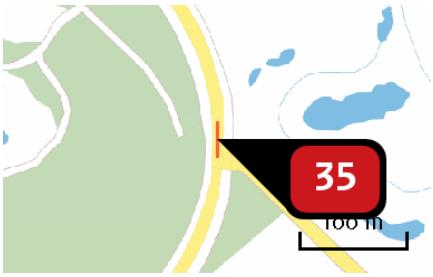

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 385,9 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 7,7 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,6 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



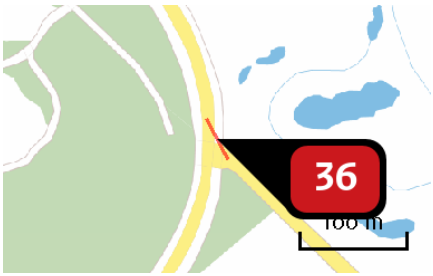

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.963,91 kg/j |
| NH3 | 176,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.522,2 | NOx | 1.609,33 kg/j |
| | | | NH3 | 173,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 278,4 | NOx | 605,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 749,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |



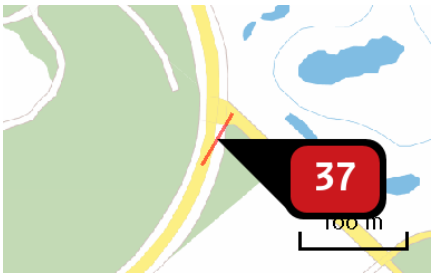

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 32,04 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.247,1 | NOx | 16,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 151,6 | NOx | 6,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 169,9 | NOx | 8,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



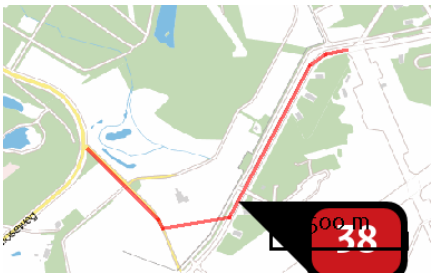

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 338,9 | NOx | 1,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 6,4 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 7,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



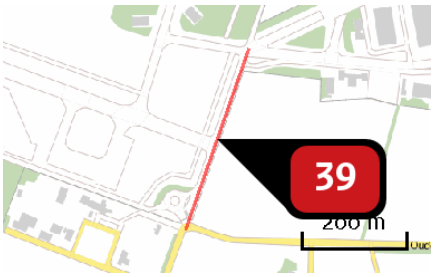

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 65,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,1 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,2 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 167,26 kg/j |
| NH3 | 10,72 kg/j |

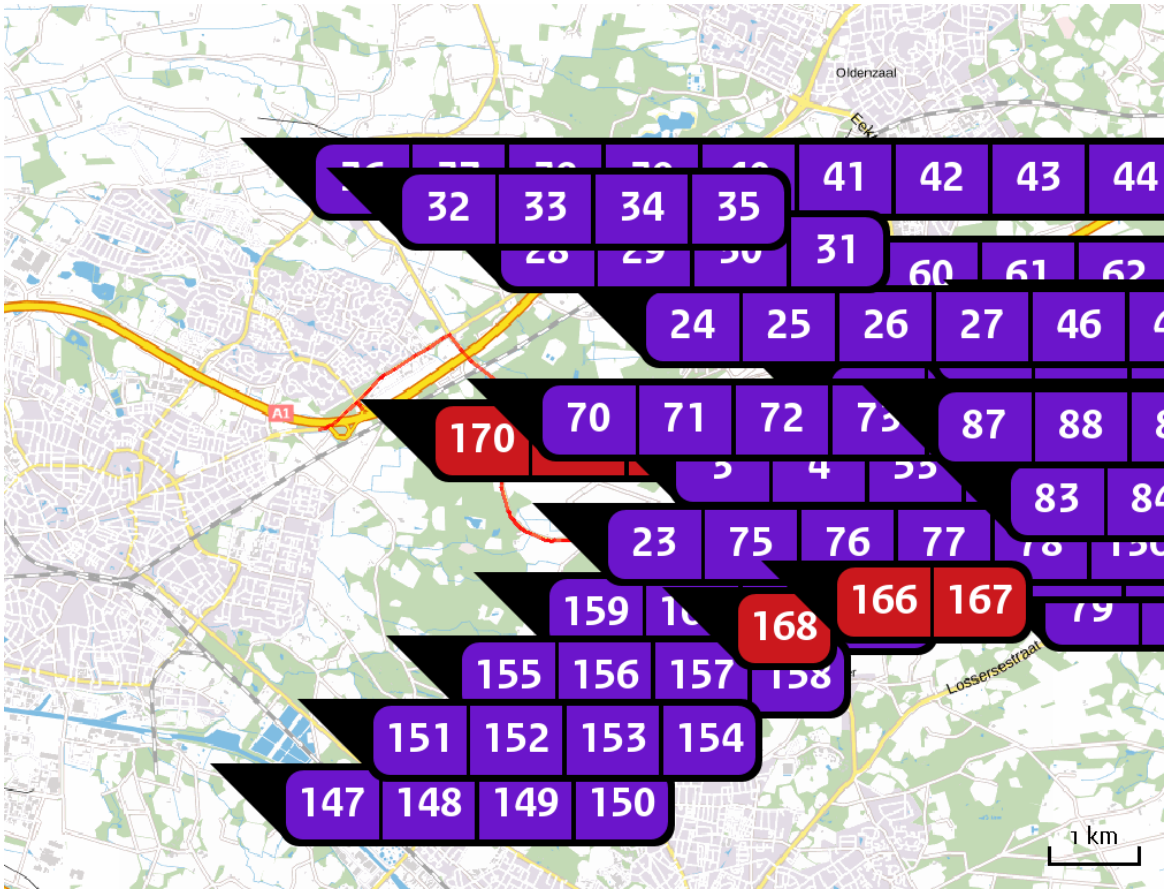
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 790,0 | NOx<br>NH3 | 97,19 kg/j<br>10,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx<br>NH3 | 31,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx<br>NH3 | 38,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



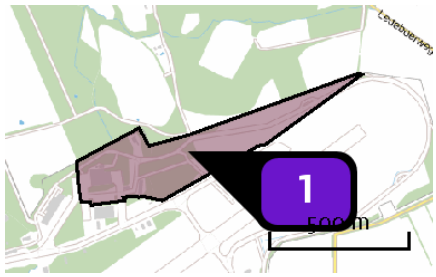

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 10,46 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 223,6 | NOx<br>NH3 | 6,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,6 | NOx<br>NH3 | 1,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,8 | NOx<br>NH3 | 1,62 kg/j<br>< 1 kg/j |

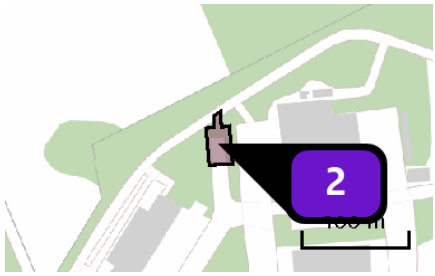
## Locatie
VKA



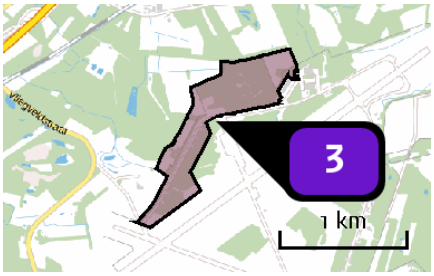

## Emissie (per bron)
VKA



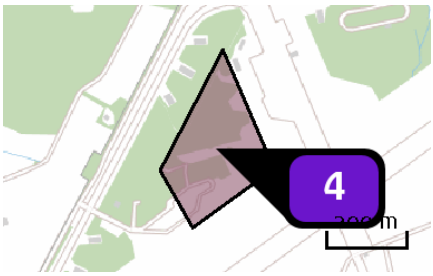

| | |
|---|---|
| Naam | Twente Safety Campus - milieucategorie 3.1 |
| Locatie (X,Y) | 258082, 478300 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 14,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.167,00 kg/j |
| NH3 | 136,00 kg/j |



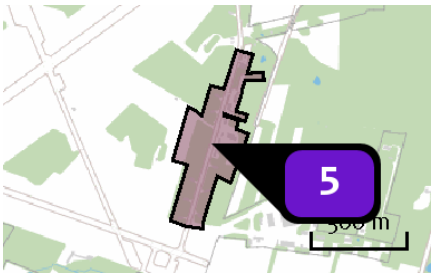

| | |
|---|---|
| Naam | Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257673, 478196 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 13,00 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |



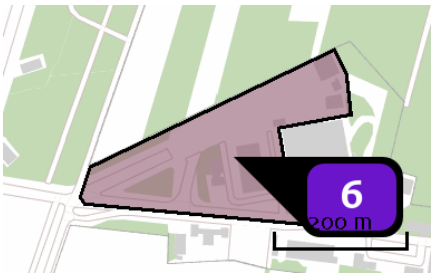

| | |
|---|---|
| Naam | AMM/HTSM max. cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257046, 477819 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 49,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 7.506,00 kg/j |
| NH3 | 719,00 kg/j |



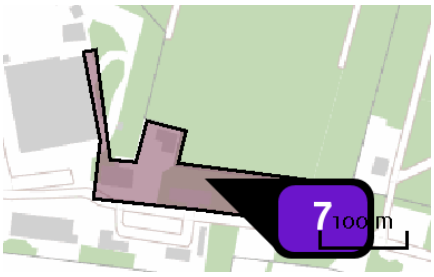

| | |
|---|---|
| Naam | Cat. 5.1 |
| Locatie (X,Y) | 256985, 477475 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 6,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 7.740,00 kg/j |
| NH3 | 310,00 kg/j |



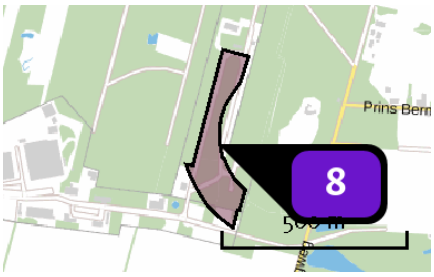

| | |
|---|---|
| Naam | Strip Cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258144, 476933 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 19,2 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 17.813,00 kg/j |
| NH3 | 1.706,00 kg/j |



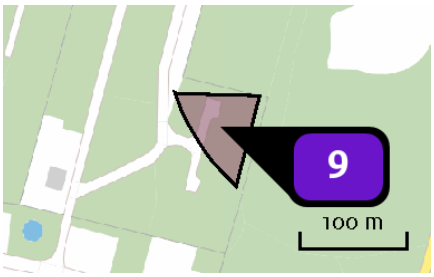

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258422, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,5 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 5.192,00 kg/j |
| NH3 | 497,00 kg/j |



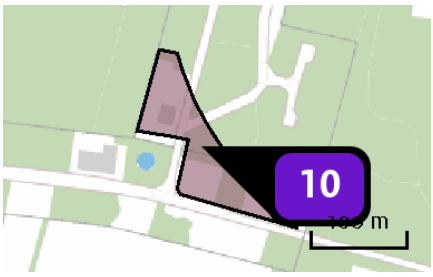

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258724, 476465 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.658,00 kg/j |
| NH3 | 159,00 kg/j |



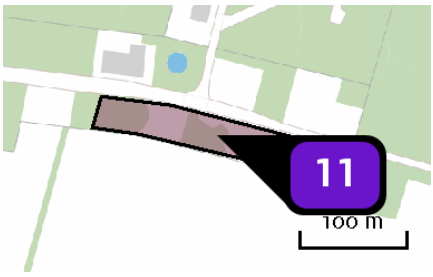

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 259022, 476595 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 3,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 3.156,00 kg/j |
| NH3 | 302,00 kg/j |



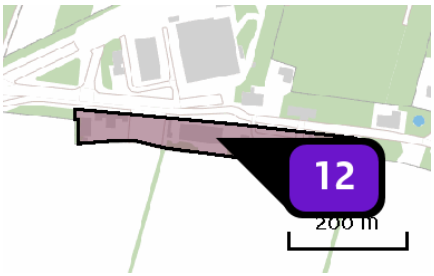

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259078, 476527 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 133,00 kg/j |
| $NH_3$ | 6,00 kg/j |



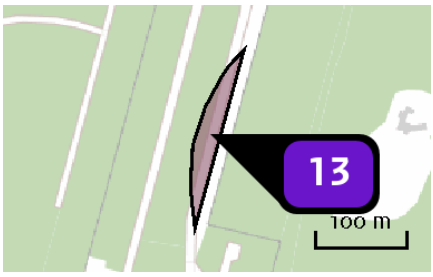

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258960, 476446 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 877,00 kg/j |
| $NH_3$ | 84,00 kg/j |



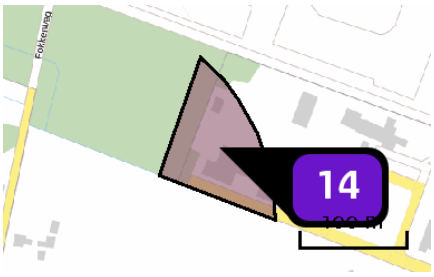

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258939, 476362 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,7 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 688,00 kg/j |
| $NH_3$ | 66,00 kg/j |



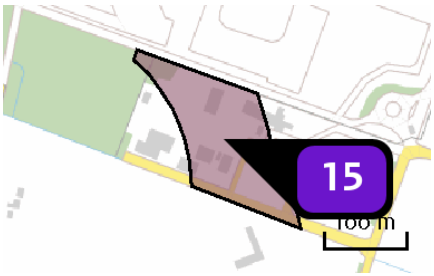

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258562, 476402 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,4 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.262,00 kg/j |
| NH3 | 217,00 kg/j |



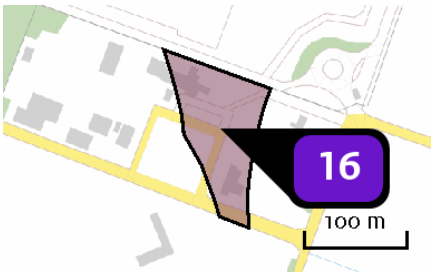

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Oostkamp cat 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 259046, 476671 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 120,00 kg/j |
| NH3 | 5,00 kg/j |



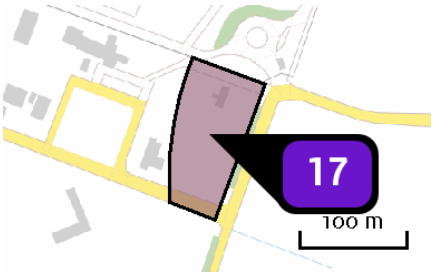

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 3.2 |
| Locatie (X,Y) | 257749, 476176 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 309,00 kg/j |
| NH3 | 13,00 kg/j |



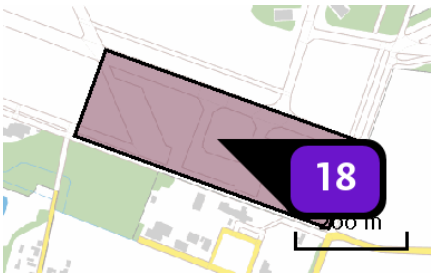

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 257841, 476165 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.690,00 kg/j |
| NH3 | 162,00 kg/j |



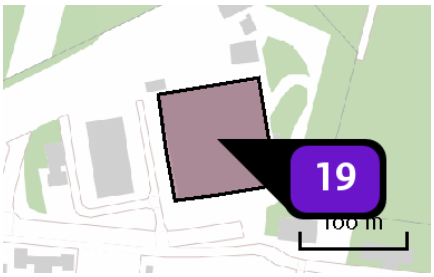

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257935, 476143 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| NH3 | 78,00 kg/j |



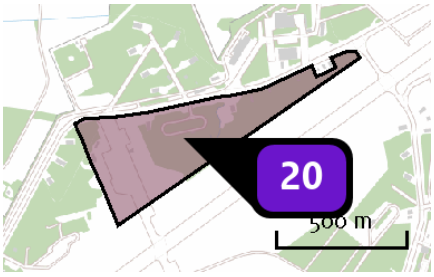

| | |
|---|---|
| Naam | bedrijventerrein Deventerpoort cat. 4.1 |
| Locatie (X,Y) | 258000, 476110 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 817,00 kg/j |
| NH3 | 78,00 kg/j |



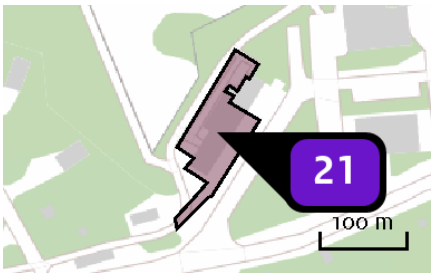

| | |
|---|---|
| Naam | parkeerterrein |
| Locatie (X,Y) | 257862, 476324 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 7,9 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 2.780,00 kg/j |
| NH3 | 119,00 kg/j |



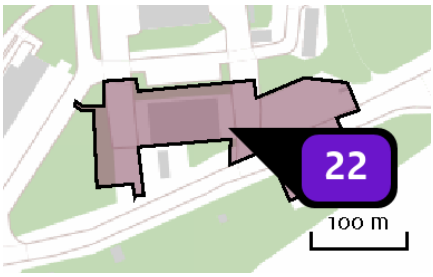

| | |
|---|---|
| Naam | 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 258547, 476551 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 1,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 904,00 kg/j |
| NH3 | 87,00 kg/j |



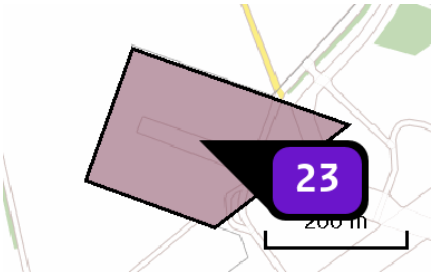

| | |
|---|---|
| Naam | Luchthavenvoorzieningen Cat. 5.3 |
| Locatie (X,Y) | 257381, 477761 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 22,0 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 53,70 ton/j |
| NH3 | 2.148,00 kg/j |



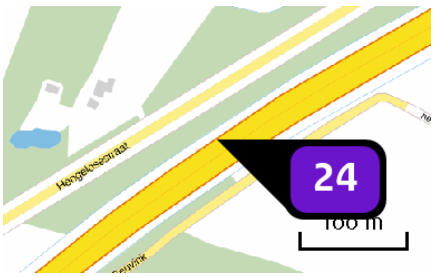

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257585, 478082 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 0,8 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 232,00 kg/j |
| NH3 | 22,00 kg/j |



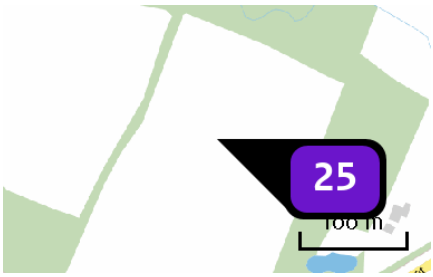

| | |
|---|---|
| Naam | End-of-Life - milieucategorie 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 257826, 478072 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 2,3 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 692,00 kg/j |
| NH3 | 66,00 kg/j |



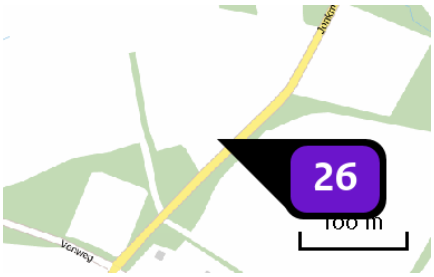

| | |
|---|---|
| Naam | Luchtvaartgebondenbedrijvigheid cat 4.2 |
| Locatie (X,Y) | 256318, 476963 |
| Uitstoothoogte | 22,0 m |
| Oppervlakte | 5,1 ha |
| Spreiding | 11,0 m |
| Warmteinhoud | 0,3 mw |
| Temporele variatie | Standaard profiel industrie |
| NOx | 1.562,00 kg/j |
| NH3 | 150,00 kg/j |



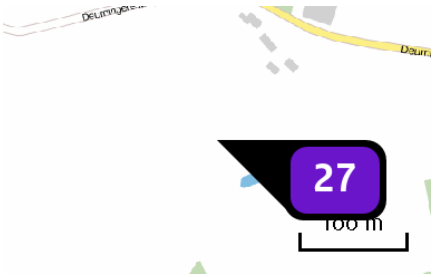

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1110) |
| Locatie (X,Y) | 256249, 479196 |
| Uitstoothoogte | 321,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



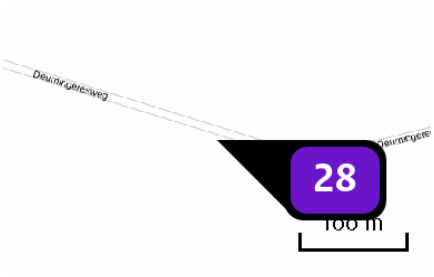

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1111) |
| Locatie (X,Y) | 255973, 479314 |
| Uitstoothoogte | 335,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



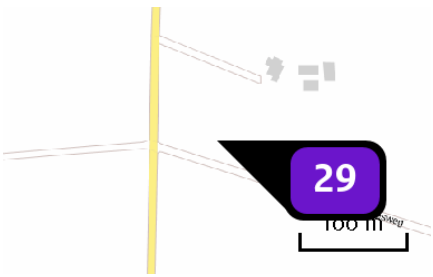

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1112) |
| Locatie (X,Y) | 255698, 479432 |
| Uitstoothoogte | 352,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



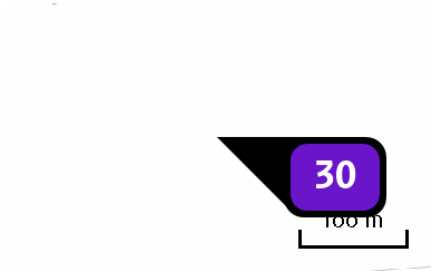

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1113) |
| Locatie (X,Y) | 255422, 479550 |
| Uitstoothoogte | 369,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



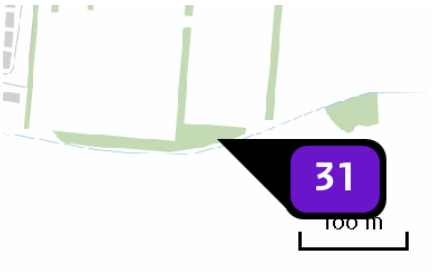

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1114) |
| Locatie (X,Y) | 255146, 479668 |
| Uitstoothoogte | 386,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



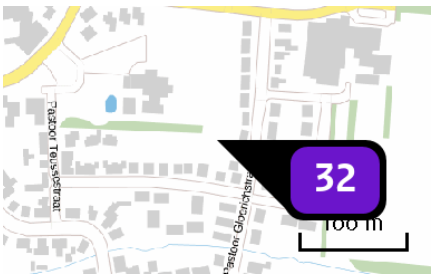

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1115) |
| Locatie (X,Y) | 254870, 479786 |
| Uitstoothoogte | 403,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



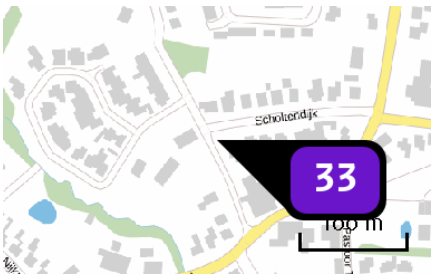

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1116) |
| Locatie (X,Y) | 254594, 479904 |
| Uitstoothoogte | 420,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



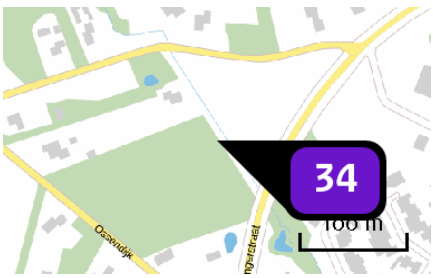

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1117) |
| Locatie (X,Y) | 254319, 480022 |
| Uitstoothoogte | 435,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



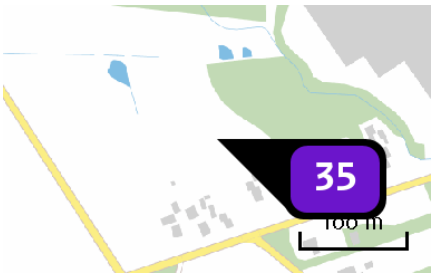

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1118) |
| Locatie (X,Y) | 254043, 480140 |
| Uitstoothoogte | 443,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



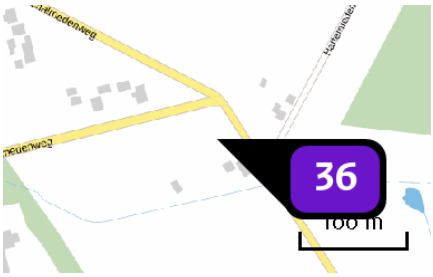

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1119) |
| Locatie (X,Y) | 253767, 480258 |
| Uitstoothoogte | 448,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



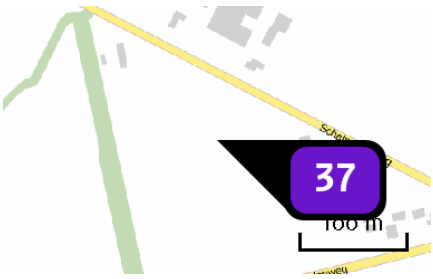

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1120) |
| Locatie (X,Y) | 253491, 480376 |
| Uitstoothoogte | 453,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



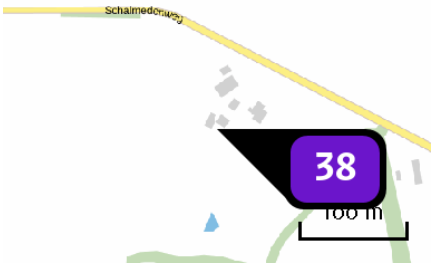

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1121) |
| Locatie (X,Y) | 253215, 480494 |
| Uitstoothoogte | 456,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



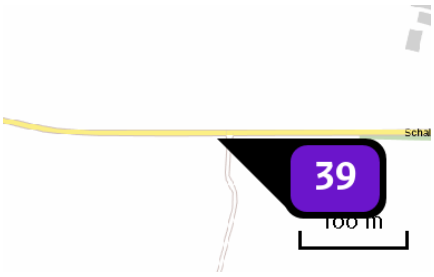

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1122) |
| Locatie (X,Y) | 252939, 480612 |
| Uitstoothoogte | 491,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



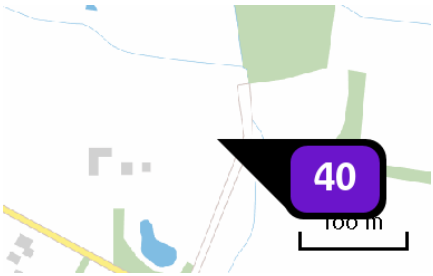

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1123) |
| Locatie (X,Y) | 252664, 480730 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



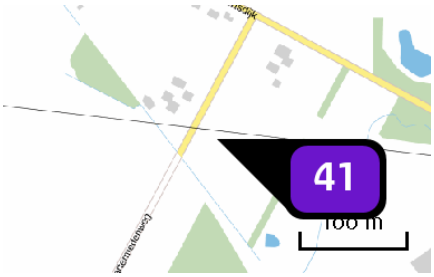

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1124) |
| Locatie (X,Y) | 252388, 480848 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



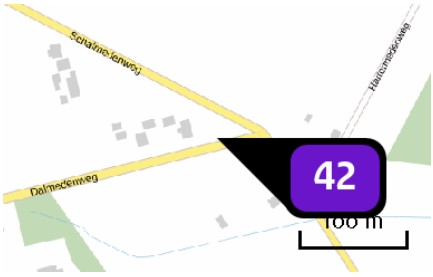

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1125) |
| Locatie (X,Y) | 252108, 480953 |
| Uitstoothoogte | 457,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



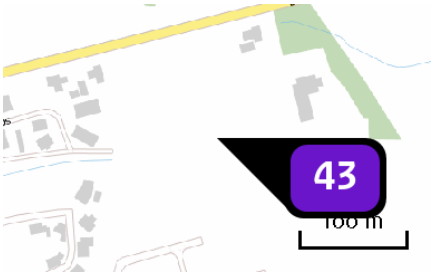

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1126) |
| Locatie (X,Y) | 253381, 481000 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,01 kg/j |



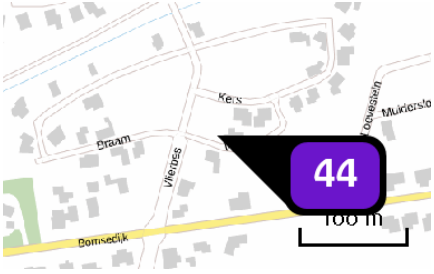

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1127) |
| Locatie (X,Y) | 253139, 480823 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,01 kg/j |



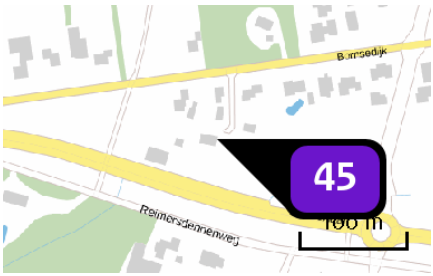

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1128) |
| Locatie (X,Y) | 252897, 480646 |
| Uitstoothoogte | 552,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,73 kg/j |



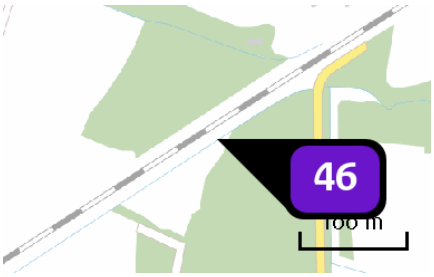

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1129) |
| Locatie (X,Y) | 252655, 480469 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,04 kg/j |



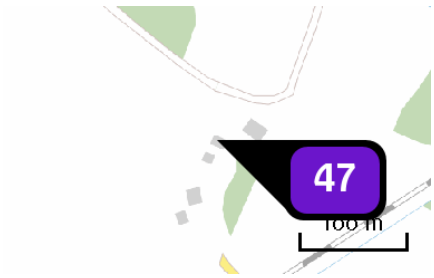

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1130) |
| Locatie (X,Y) | 252413, 480292 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,07 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1131) |
| Locatie (X,Y) | 252170, 480115 |
| Uitstoothoogte | 610,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,55 kg/j |



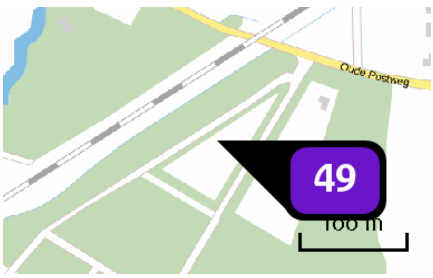

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1132) |
| Locatie (X,Y) | 256903, 479049 |
| Uitstoothoogte | 296,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



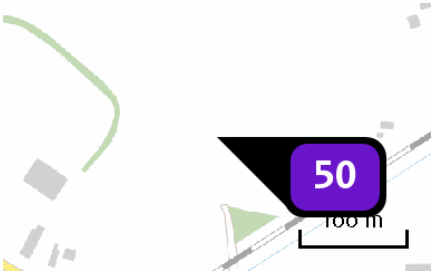

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1133) |
| Locatie (X,Y) | 256612, 479044 |
| Uitstoothoogte | 306,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



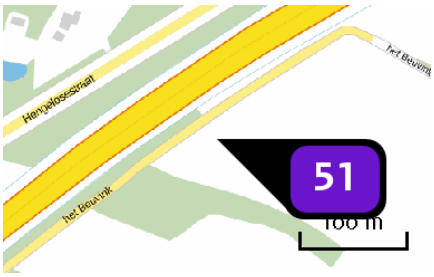

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1134) |
| Locatie (X,Y) | 256334, 479156 |
| Uitstoothoogte | 315,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



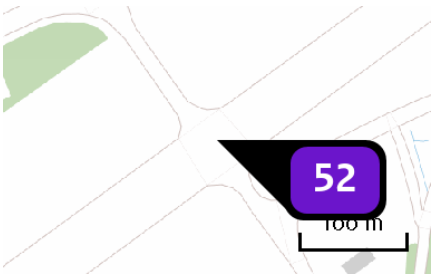

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1135) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 478594 |
| Uitstoothoogte | 304,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



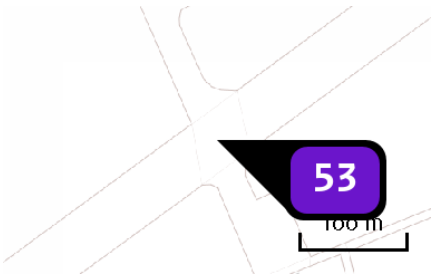

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1136) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 478864 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



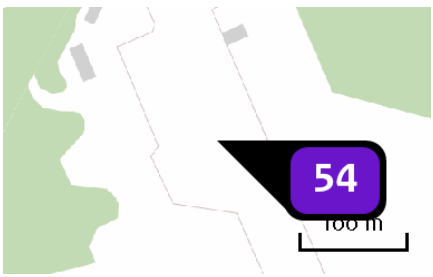

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1137) |
| Locatie (X,Y) | 256281, 479134 |
| Uitstoothoogte | 306,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



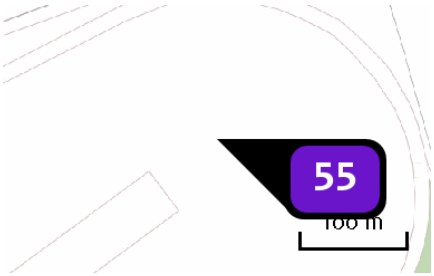

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1138) |
| Locatie (X,Y) | 258162, 477977 |
| Uitstoothoogte | 76,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 53,93 kg/j |



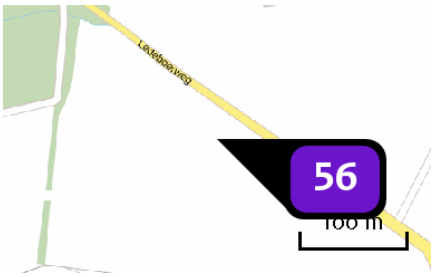

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1139) |
| Locatie (X,Y) | 257288, 477335 |
| Uitstoothoogte | 58,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 64,96 kg/j |



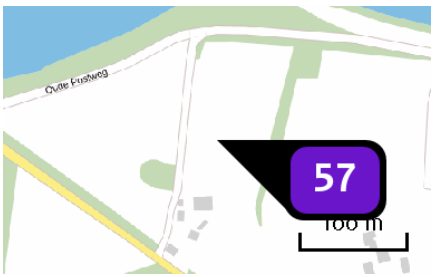

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1140) |
| Locatie (X,Y) | 257163, 477608 |
| Uitstoothoogte | 0,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,70 kg/j |



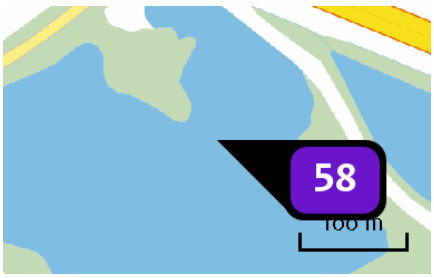

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1141) |
| Locatie (X,Y) | 258758, 478422 |
| Uitstoothoogte | 210,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,47 kg/j |



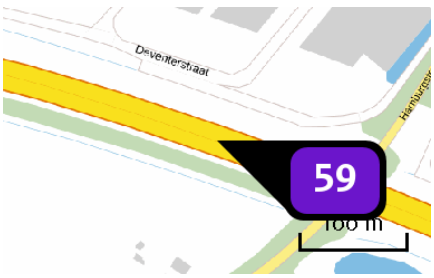

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1142) |
| Locatie (X,Y) | 258857, 478699 |
| Uitstoothoogte | 165,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



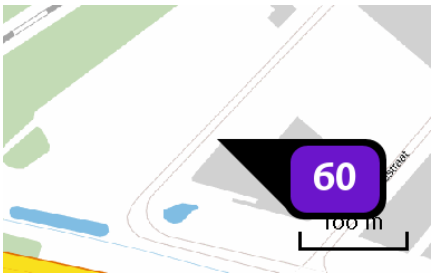

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1143) |
| Locatie (X,Y) | 258749, 478966 |
| Uitstoothoogte | 156,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1144) |
| Locatie (X,Y) | 258573, 479208 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



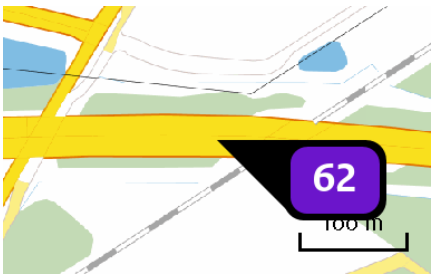

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1145) |
| Locatie (X,Y) | 258396, 479451 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



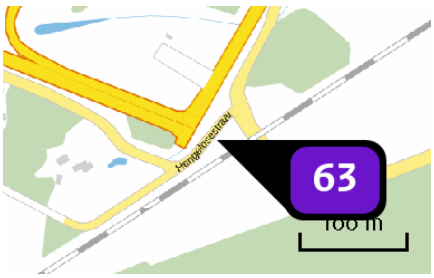

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1146) |
| Locatie (X,Y) | 258199, 479675 |
| Uitstoothoogte | 196,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



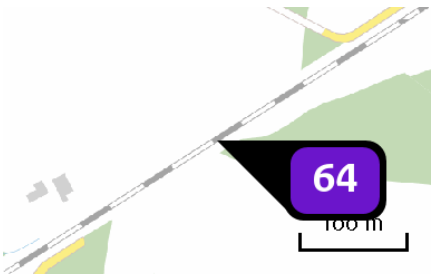

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1147) |
| Locatie (X,Y) | 257911, 479724 |
| Uitstoothoogte | 223,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



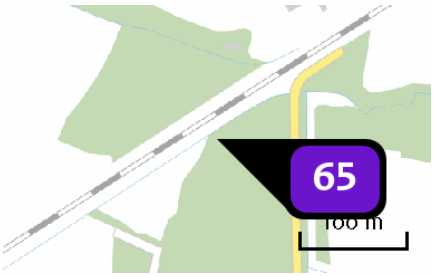

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1148) |
| Locatie (X,Y) | 257651, 479584 |
| Uitstoothoogte | 237,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



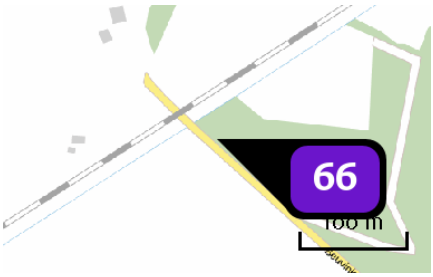

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1149) |
| Locatie (X,Y) | 257409, 479407 |
| Uitstoothoogte | 257,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



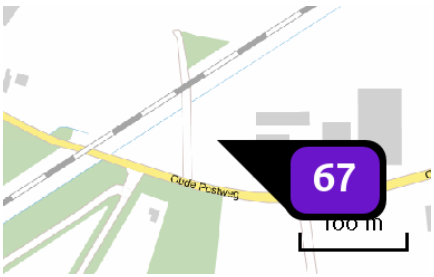

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1150) |
| Locatie (X,Y) | 257167, 479230 |
| Uitstoothoogte | 279,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



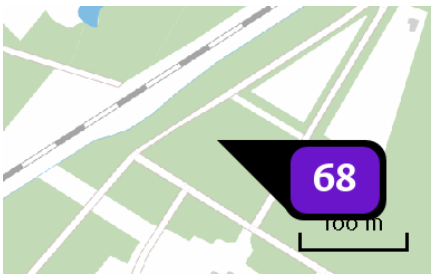

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1151) |
| Locatie (X,Y) | 256925, 479053 |
| Uitstoothoogte | 289,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



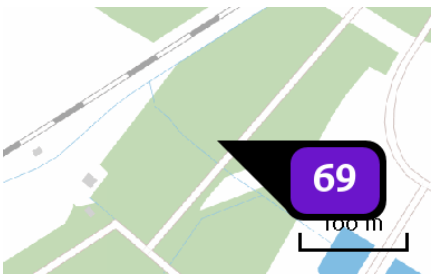

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1152) |
| Locatie (X,Y) | 256683, 478876 |
| Uitstoothoogte | 302,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



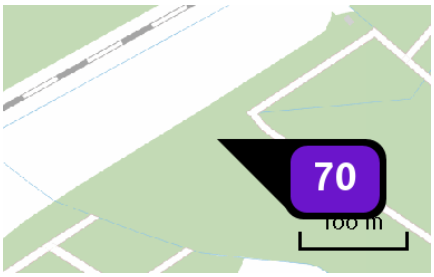

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1153) |
| Locatie (X,Y) | 256440, 478699 |
| Uitstoothoogte | 305,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



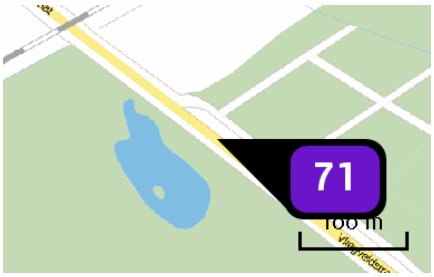

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1154) |
| Locatie (X,Y) | 256198, 478522 |
| Uitstoothoogte | 300,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



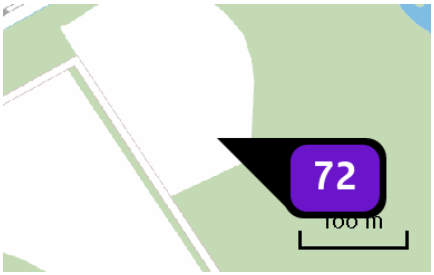

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1155) |
| Locatie (X,Y) | 255956, 478345 |
| Uitstoothoogte | 290,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



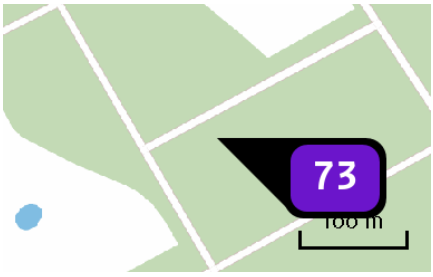

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1156) |
| Locatie (X,Y) | 255714, 478168 |
| Uitstoothoogte | 276,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



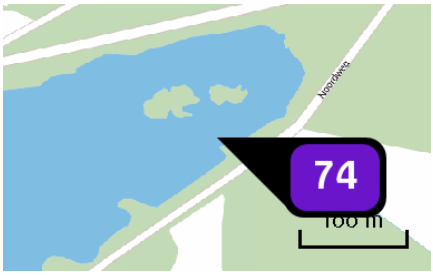

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1157) |
| Locatie (X,Y) | 255472, 477991 |
| Uitstoothoogte | 253,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



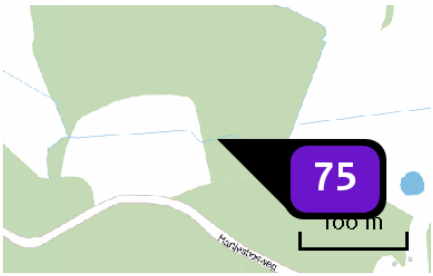

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1158) |
| Locatie (X,Y) | 255230, 477814 |
| Uitstoothoogte | 235,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



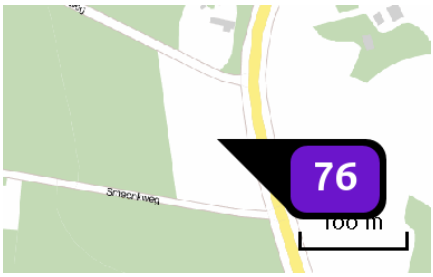

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1159) |
| Locatie (X,Y) | 255098, 477554 |
| Uitstoothoogte | 224,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



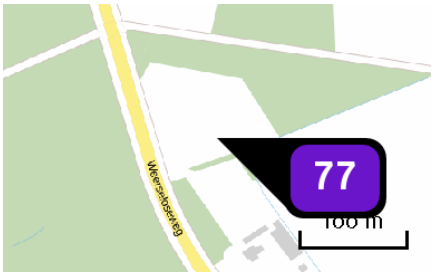

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1160) |
| Locatie (X,Y) | 255170, 477274 |
| Uitstoothoogte | 197,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



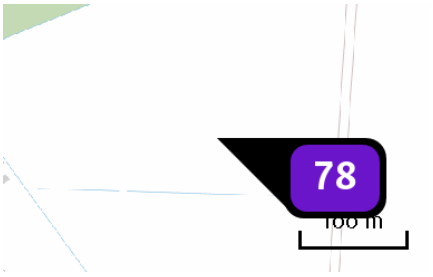

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1161) |
| Locatie (X,Y) | 255349, 477033 |
| Uitstoothoogte | 185,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



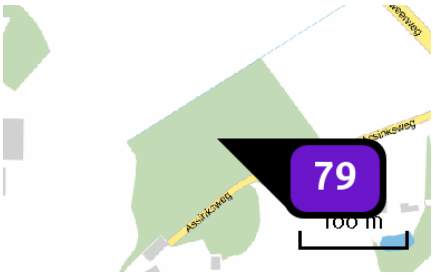

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1162) |
| Locatie (X,Y) | 255528, 476793 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



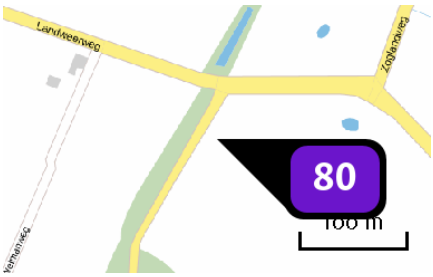

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1163) |
| Locatie (X,Y) | 255707, 476552 |
| Uitstoothoogte | 161,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



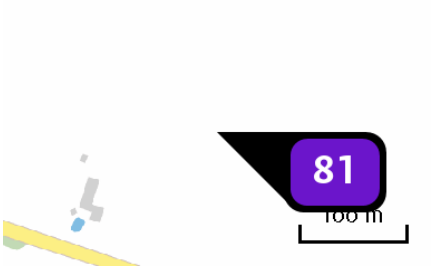

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1164) |
| Locatie (X,Y) | 255986, 476469 |
| Uitstoothoogte | 230,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,42 kg/j |



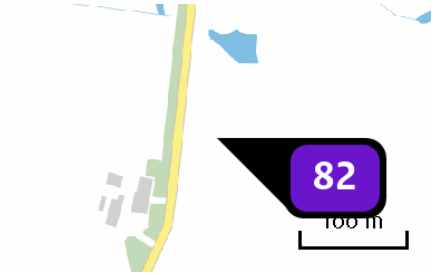

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1165) |
| Locatie (X,Y) | 260986, 475498 |
| Uitstoothoogte | 693,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



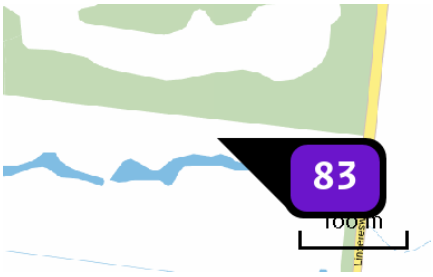

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1166) |
| Locatie (X,Y) | 260832, 475756 |
| Uitstoothoogte | 661,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,46 kg/j |



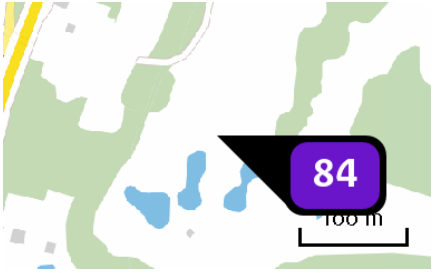

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1167) |
| Locatie (X,Y) | 260679, 476013 |
| Uitstoothoogte | 614,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,71 kg/j |



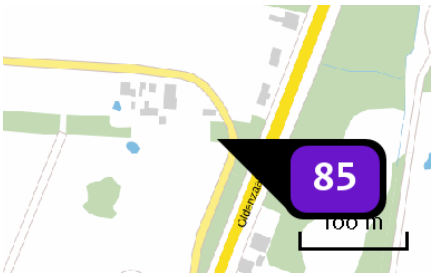

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1168) |
| Locatie (X,Y) | 260525, 476271 |
| Uitstoothoogte | 595,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,36 kg/j |



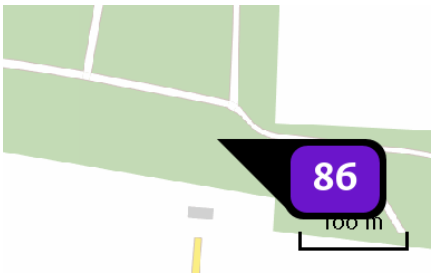

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1169) |
| Locatie (X,Y) | 260371, 476528 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



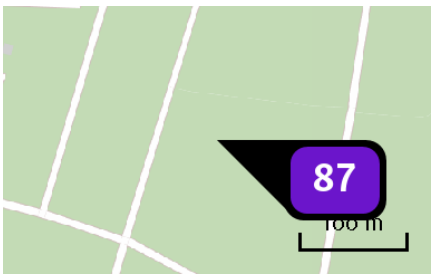

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1170) |
| Locatie (X,Y) | 260215, 476785 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,16 kg/j |



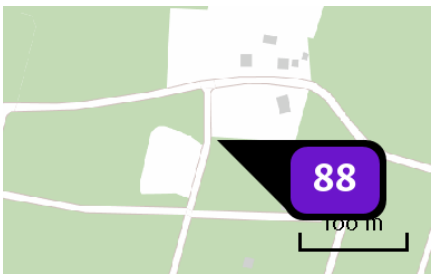

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1171) |
| Locatie (X,Y) | 260044, 477030 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,20 kg/j |



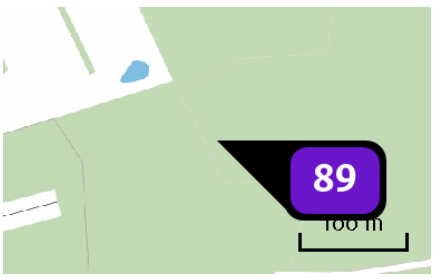

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1172) |
| Locatie (X,Y) | 259852, 477261 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,49 kg/j |



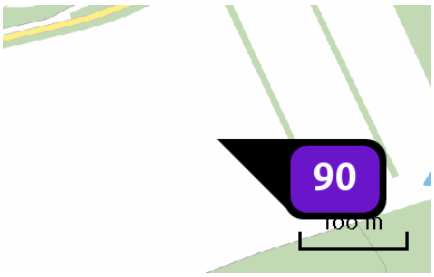

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1173) |
| Locatie (X,Y) | 259635, 477467 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,50 kg/j |



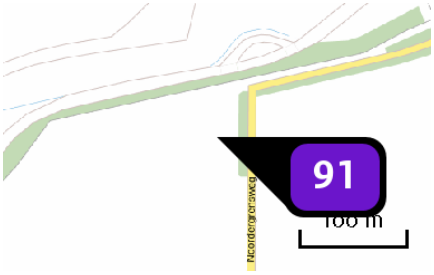

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1174) |
| Locatie (X,Y) | 259410, 477666 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,58 kg/j |



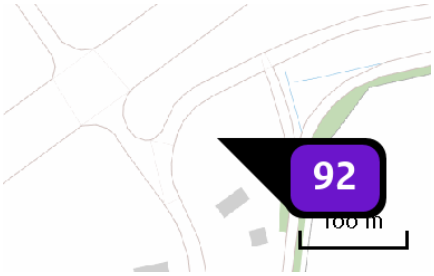

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1175) |
| Locatie (X,Y) | 259155, 477823 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,62 kg/j |



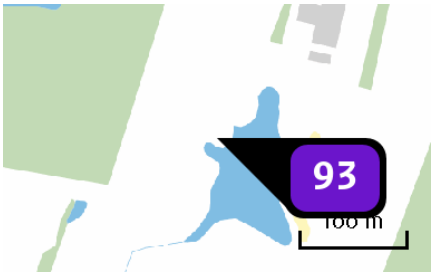

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1176) |
| Locatie (X,Y) | 258872, 477921 |
| Uitstoothoogte | 310,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,84 kg/j |



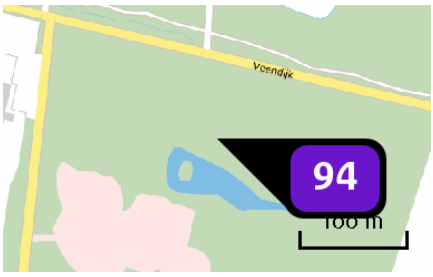

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1177) |
| Locatie (X,Y) | 258577, 477955 |
| Uitstoothoogte | 261,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,19 kg/j |



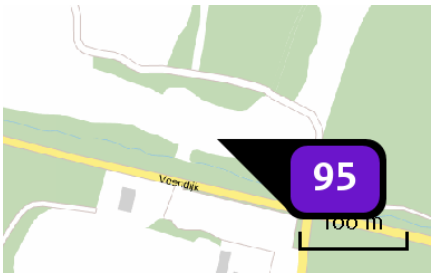

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1178) |
| Locatie (X,Y) | 258279, 477923 |
| Uitstoothoogte | 214,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



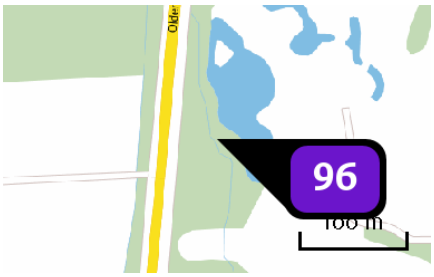

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1179) |
| Locatie (X,Y) | 260990, 477106 |
| Uitstoothoogte | 601,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



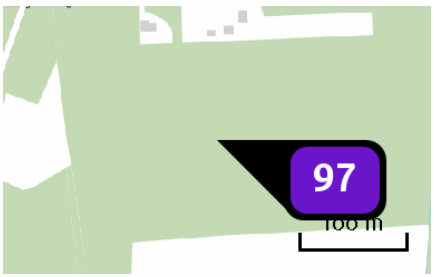

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1180) |
| Locatie (X,Y) | 260759, 477296 |
| Uitstoothoogte | 620,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



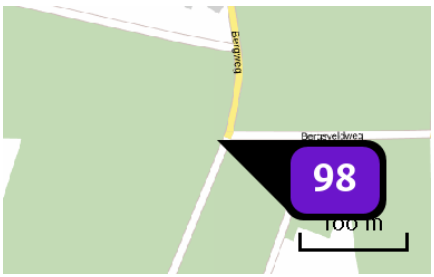

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1181) |
| Locatie (X,Y) | 260519, 477477 |
| Uitstoothoogte | 574,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



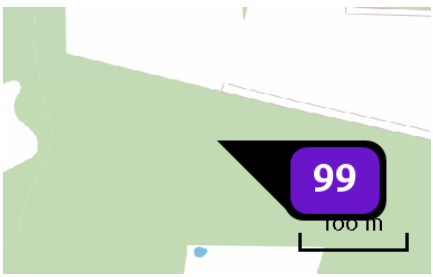

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1182) |
| Locatie (X,Y) | 260265, 477636 |
| Uitstoothoogte | 533,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



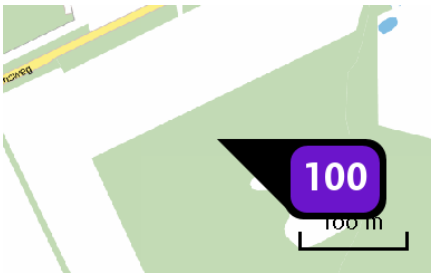

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1183) |
| Locatie (X,Y) | 259998, 477774 |
| Uitstoothoogte | 495,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,03 kg/j |



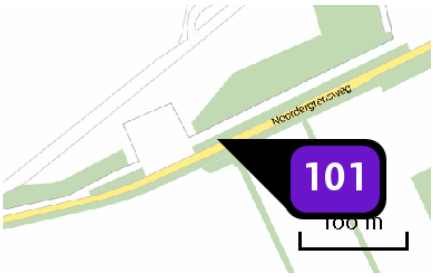

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1184) |
| Locatie (X,Y) | 259726, 477899 |
| Uitstoothoogte | 453,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,04 kg/j |



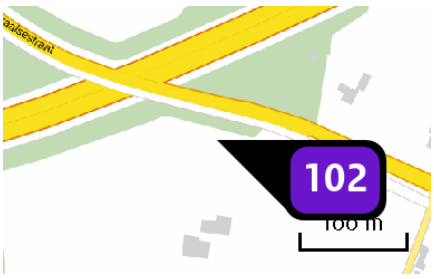

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1185) |
| Locatie (X,Y) | 259443, 477999 |
| Uitstoothoogte | 409,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,07 kg/j |



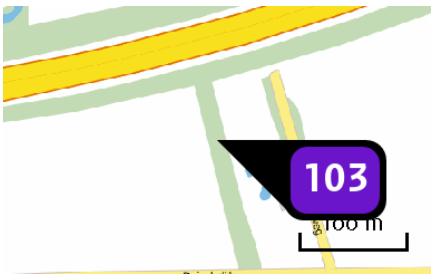

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1186) |
| Locatie (X,Y) | 259152, 478068 |
| Uitstoothoogte | 362,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



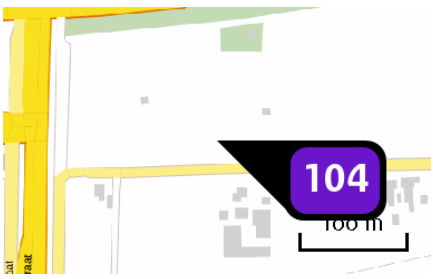

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1187) |
| Locatie (X,Y) | 258854, 478086 |
| Uitstoothoogte | 313,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 1,09 kg/j |



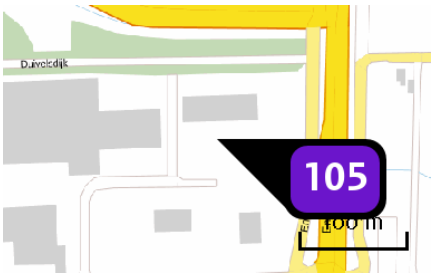

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1188) |
| Locatie (X,Y) | 260981, 478976 |
| Uitstoothoogte | 639,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



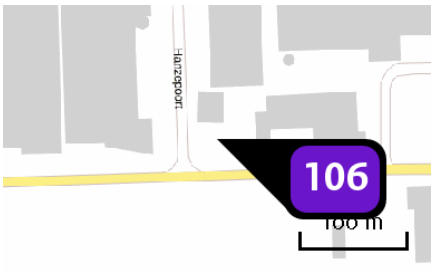

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1189) |
| Locatie (X,Y) | 260700, 478869 |
| Uitstoothoogte | 605,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



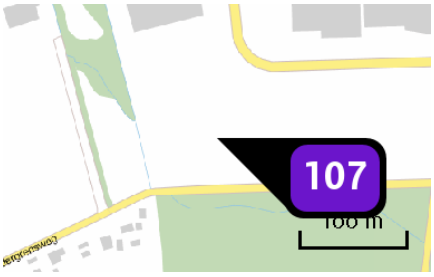

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1190) |
| Locatie (X,Y) | 260420, 478763 |
| Uitstoothoogte | 554,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,85 kg/j |



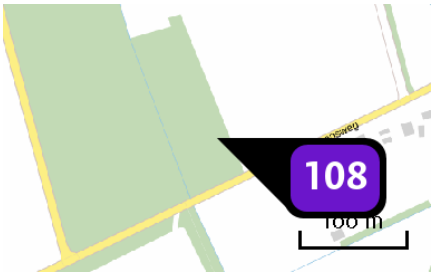

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1191) |
| Locatie (X,Y) | 260139, 478657 |
| Uitstoothoogte | 521,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



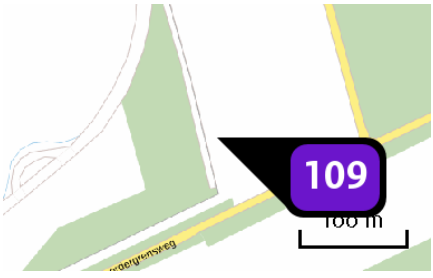

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1192) |
| Locatie (X,Y) | 259858, 478551 |
| Uitstoothoogte | 482,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



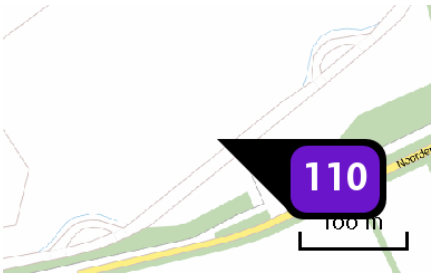

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1193) |
| Locatie (X,Y) | 259578, 478444 |
| Uitstoothoogte | 439,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



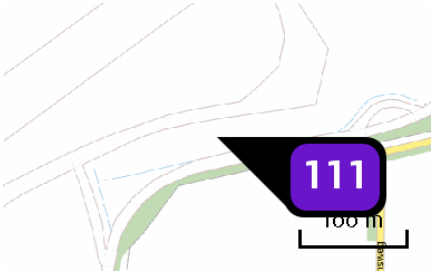

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1194) |
| Locatie (X,Y) | 259297, 478338 |
| Uitstoothoogte | 394,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



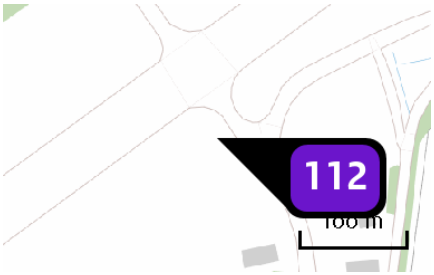

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1195) |
| Locatie (X,Y) | 259017, 478232 |
| Uitstoothoogte | 345,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



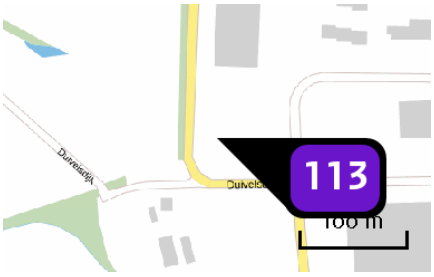

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1196) |
| Locatie (X,Y) | 258737, 478125 |
| Uitstoothoogte | 282,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



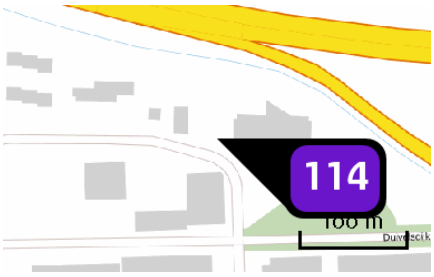

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1197) |
| Locatie (X,Y) | 258457, 478015 |
| Uitstoothoogte | 236,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,05 kg/j |



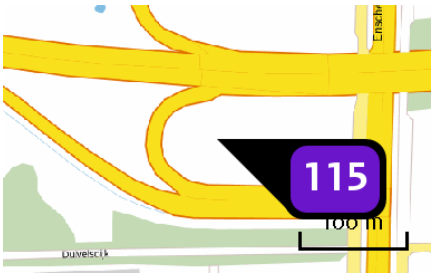

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1198) |
| Locatie (X,Y) | 258178, 477906 |
| Uitstoothoogte | 192,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,64 kg/j |



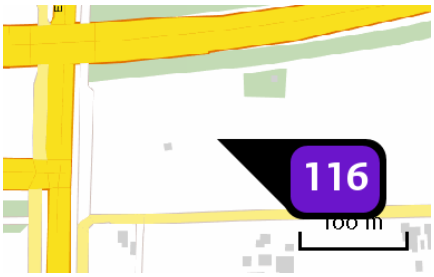

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1199) |
| Locatie (X,Y) | 259506, 478762 |
| Uitstoothoogte | 344,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



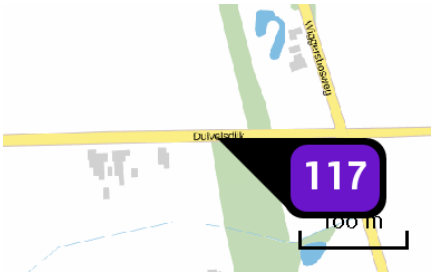

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1200) |
| Locatie (X,Y) | 259800, 478819 |
| Uitstoothoogte | 404,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



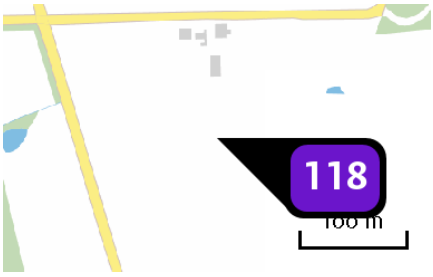

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1201) |
| Locatie (X,Y) | 260100, 478834 |
| Uitstoothoogte | 458,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,46 kg/j |



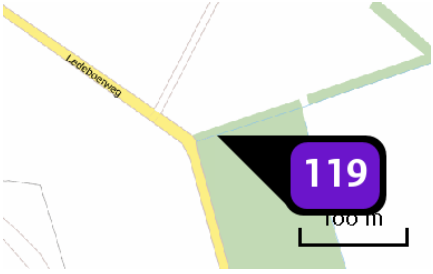

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1202) |
| Locatie (X,Y) | 260398, 478807 |
| Uitstoothoogte | 488,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



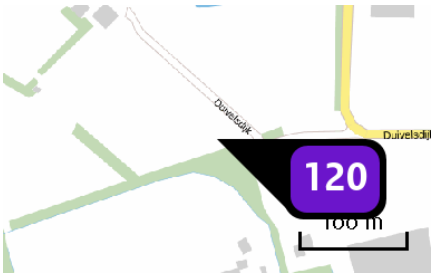

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1203) |
| Locatie (X,Y) | 260690, 478740 |
| Uitstoothoogte | 535,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,99 kg/j |



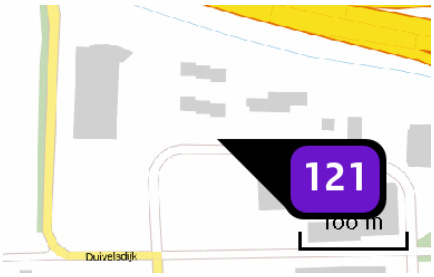

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1204) |
| Locatie (X,Y) | 260970, 478634 |
| Uitstoothoogte | 563,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,79 kg/j |



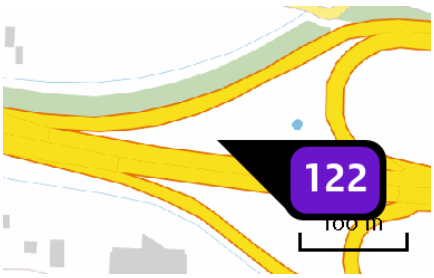

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1205) |
| Locatie (X,Y) | 259082, 478601 |
| Uitstoothoogte | 287,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,83 kg/j |



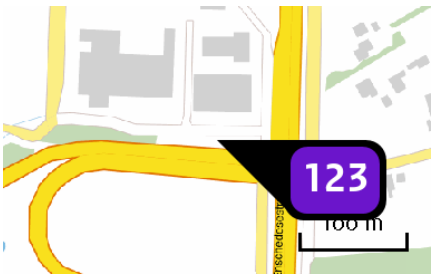

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1206) |
| Locatie (X,Y) | 259360, 478715 |
| Uitstoothoogte | 298,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 6,56 kg/j |



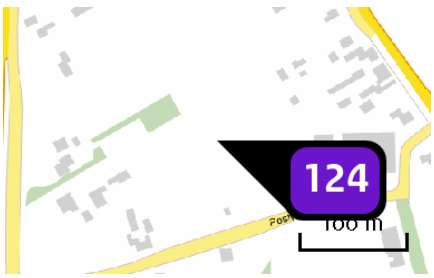

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1207) |
| Locatie (X,Y) | 259638, 478828 |
| Uitstoothoogte | 373,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 4,67 kg/j |



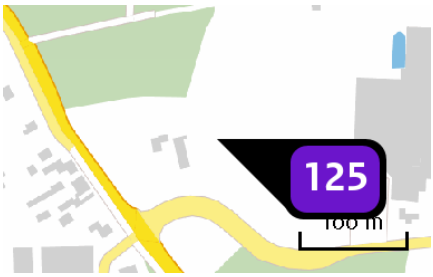

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1208) |
| Locatie (X,Y) | 259916, 478942 |
| Uitstoothoogte | 432,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,06 kg/j |



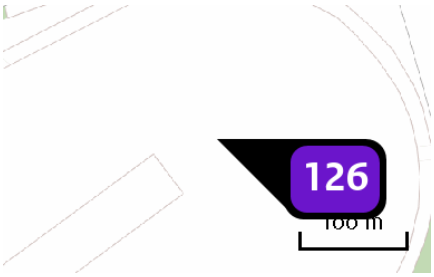

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1209) |
| Locatie (X,Y) | 260193, 479055 |
| Uitstoothoogte | 475,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



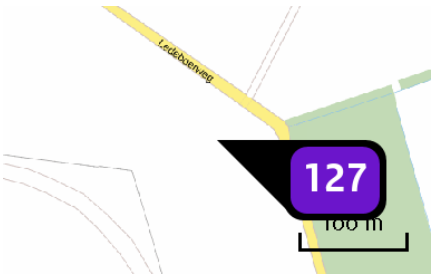

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1210) |
| Locatie (X,Y) | 260473, 479162 |
| Uitstoothoogte | 513,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



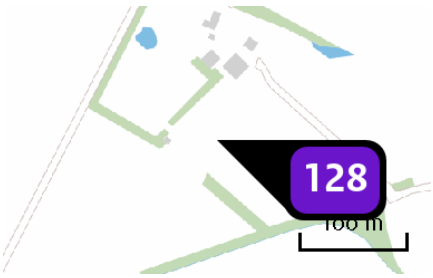

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1211) |
| Locatie (X,Y) | 260754, 479269 |
| Uitstoothoogte | 560,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | < 1 kg/j |



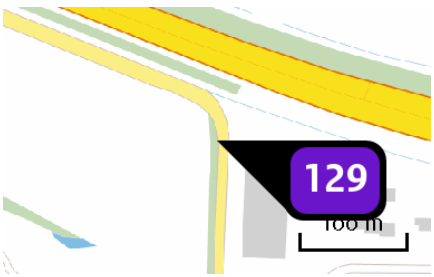

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1212) |
| Locatie (X,Y) | 258754, 478406 |
| Uitstoothoogte | 214,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 10,41 kg/j |



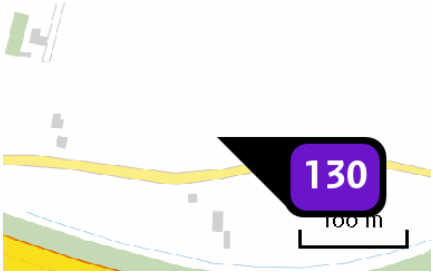

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1213) |
| Locatie (X,Y) | 258996, 478583 |
| Uitstoothoogte | 256,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 11,23 kg/j |



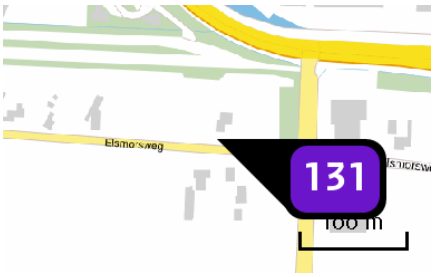

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1214) |
| Locatie (X,Y) | 259238, 478761 |
| Uitstoothoogte | 288,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 9,71 kg/j |



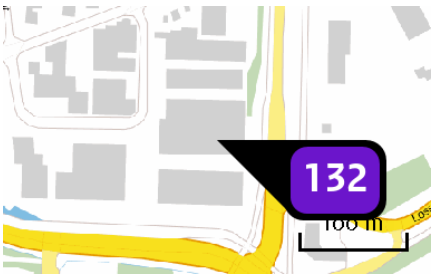

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1215) |
| Locatie (X,Y) | 259480, 478938 |
| Uitstoothoogte | 301,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,74 kg/j |



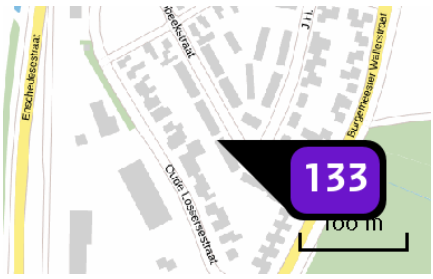

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1216) |
| Locatie (X,Y) | 259722, 479116 |
| Uitstoothoogte | 306,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,71 kg/j |



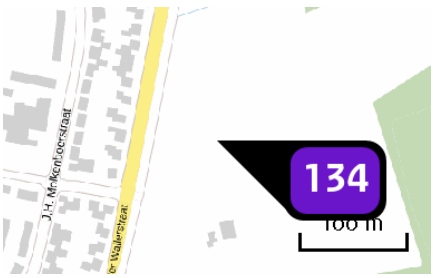

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1217) |
| Locatie (X,Y) | 259963, 479293 |
| Uitstoothoogte | 310,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,68 kg/j |



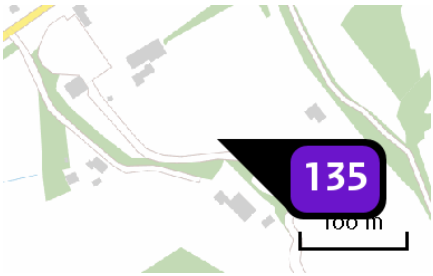

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1218) |
| Locatie (X,Y) | 260205, 479471 |
| Uitstoothoogte | 314,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,64 kg/j |



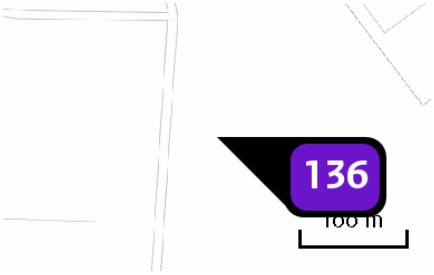

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1219) |
| Locatie (X,Y) | 260447, 479648 |
| Uitstoothoogte | 294,2 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



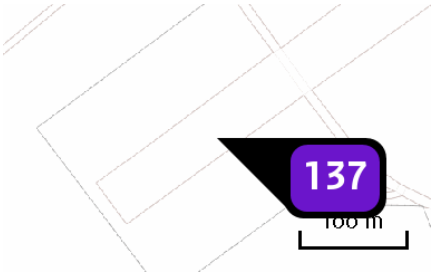

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1220) |
| Locatie (X,Y) | 260689, 479826 |
| Uitstoothoogte | 286,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 5,61 kg/j |



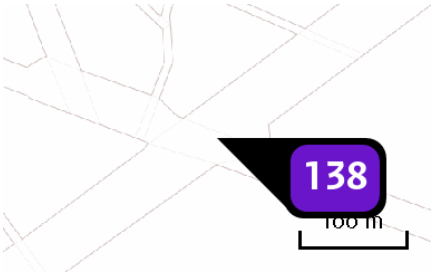

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1221) |
| Locatie (X,Y) | 260931, 480003 |
| Uitstoothoogte | 284,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 3,75 kg/j |



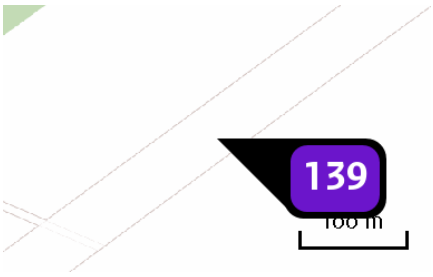

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1222) |
| Locatie (X,Y) | 256154, 476494 |
| Uitstoothoogte | 223,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,68 kg/j |



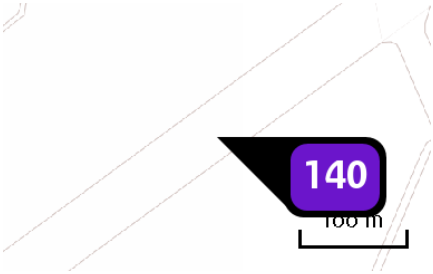

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1223) |
| Locatie (X,Y) | 256395, 476672 |
| Uitstoothoogte | 205,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



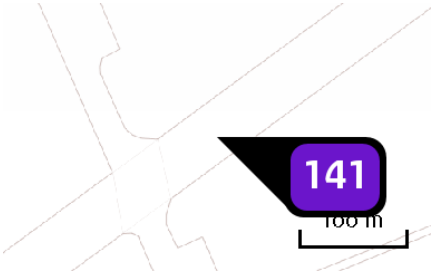

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1224) |
| Locatie (X,Y) | 256637, 476850 |
| Uitstoothoogte | 124,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 102,49 kg/j |



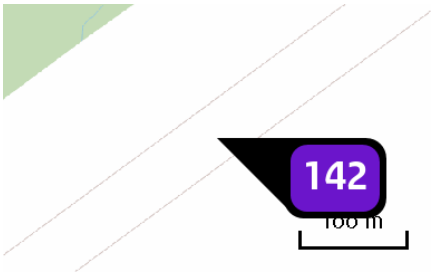

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1225) |
| Locatie (X,Y) | 256879, 477028 |
| Uitstoothoogte | 93,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,97 kg/j |



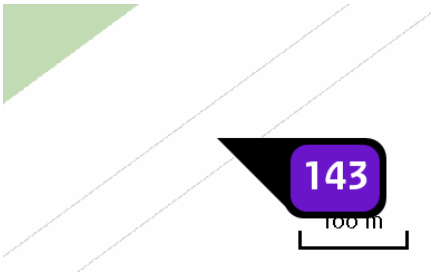

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1226) |
| Locatie (X,Y) | 257120, 477205 |
| Uitstoothoogte | 78,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 99,34 kg/j |



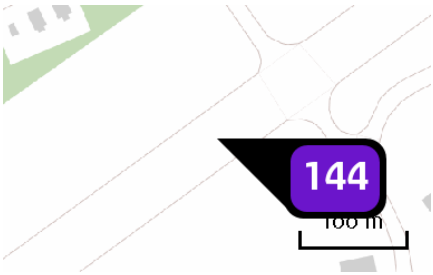

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1227) |
| Locatie (X,Y) | 257362, 477383 |
| Uitstoothoogte | 78,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 79,79 kg/j |



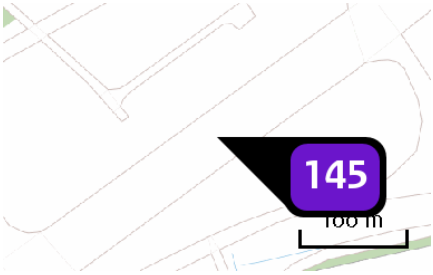

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1228) |
| Locatie (X,Y) | 257604, 477561 |
| Uitstoothoogte | 79,6 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 119,52 kg/j |



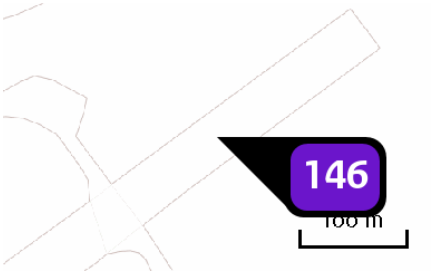

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1229) |
| Locatie (X,Y) | 257845, 477739 |
| Uitstoothoogte | 89,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 120,15 kg/j |



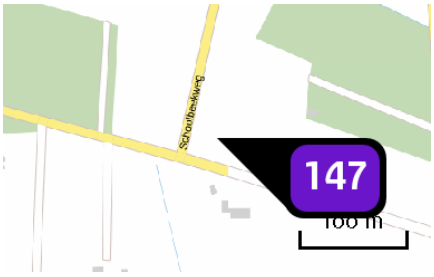

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1230) |
| Locatie (X,Y) | 258087, 477917 |
| Uitstoothoogte | 101,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 75,06 kg/j |



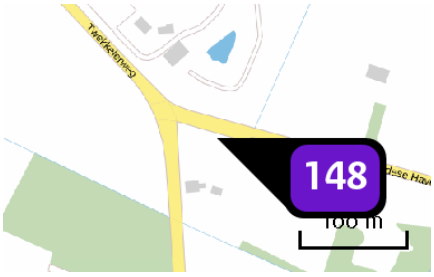

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1231) |
| Locatie (X,Y) | 258329, 478094 |
| Uitstoothoogte | 104,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 84,20 kg/j |



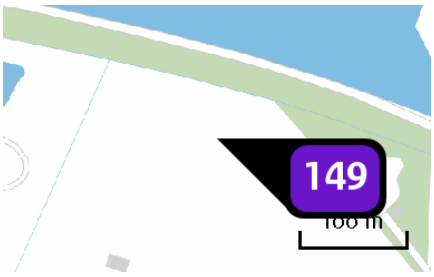

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1232) |
| Locatie (X,Y) | 258570, 478272 |
| Uitstoothoogte | 171,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 34,06 kg/j |



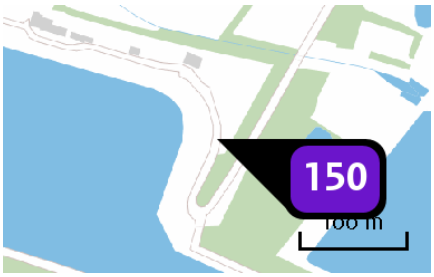

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1233) |
| Locatie (X,Y) | 251982, 473472 |
| Uitstoothoogte | 401,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 2,59 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1234) |
| Locatie (X,Y) | 252225, 473648 |
| Uitstoothoogte | 454,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 14,95 kg/j |



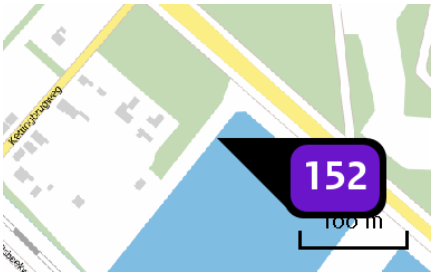

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1235) |
| Locatie (X,Y) | 252468, 473824 |
| Uitstoothoogte | 488,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,31 kg/j |



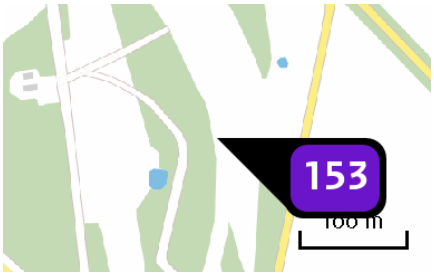

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1236) |
| Locatie (X,Y) | 252710, 474000 |
| Uitstoothoogte | 486,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,53 kg/j |



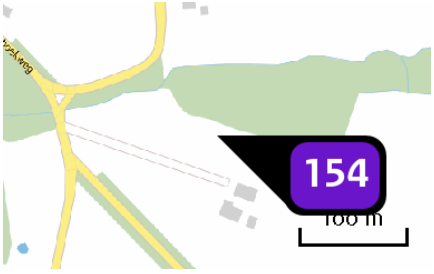

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1237) |
| Locatie (X,Y) | 252953, 474176 |
| Uitstoothoogte | 468,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



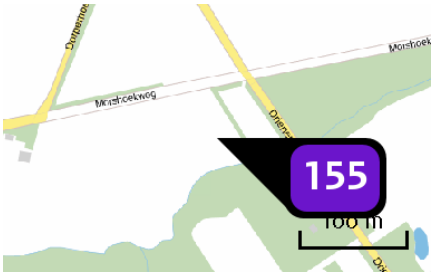

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1238) |
| Locatie (X,Y) | 253196, 474353 |
| Uitstoothoogte | 451,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 17,57 kg/j |



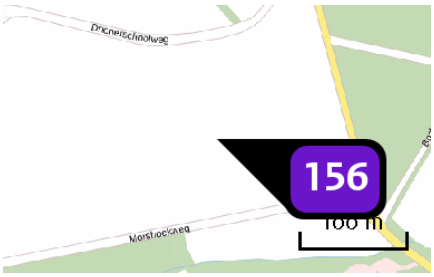

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1239) |
| Locatie (X,Y) | 253439, 474529 |
| Uitstoothoogte | 454,0 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 18,04 kg/j |



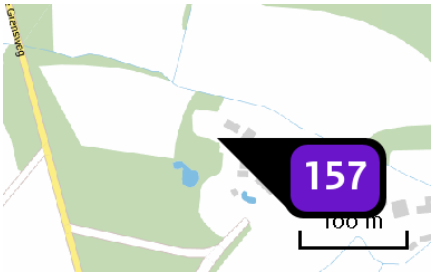

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1240) |
| Locatie (X,Y) | 253682, 474705 |
| Uitstoothoogte | 464,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



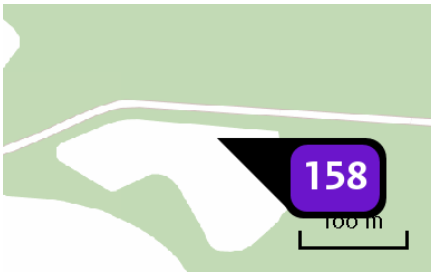

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1241) |
| Locatie (X,Y) | 253924, 474881 |
| Uitstoothoogte | 441,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



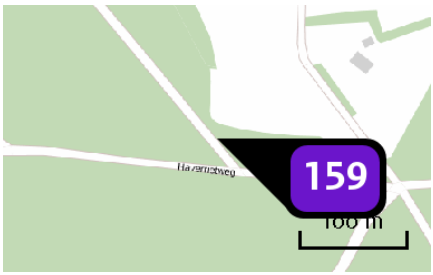

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1242) |
| Locatie (X,Y) | 254167, 475057 |
| Uitstoothoogte | 424,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,11 kg/j |



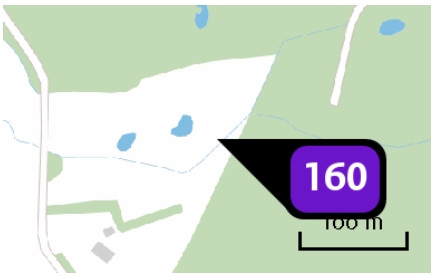

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1243) |
| Locatie (X,Y) | 254410, 475234 |
| Uitstoothoogte | 429,1 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 19,96 kg/j |



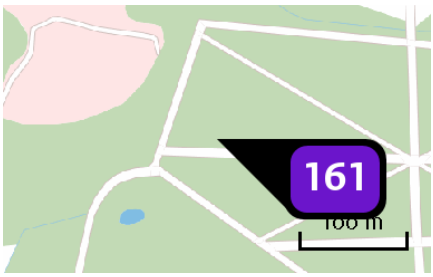

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1244) |
| Locatie (X,Y) | 254653, 475410 |
| Uitstoothoogte | 429,7 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,75 kg/j |



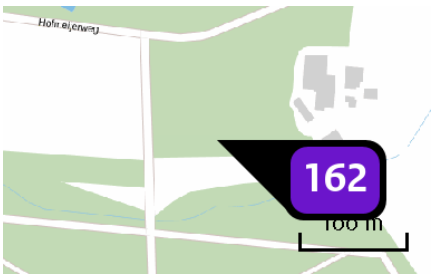

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1245) |
| Locatie (X,Y) | 254896, 475586 |
| Uitstoothoogte | 404,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 20,81 kg/j |



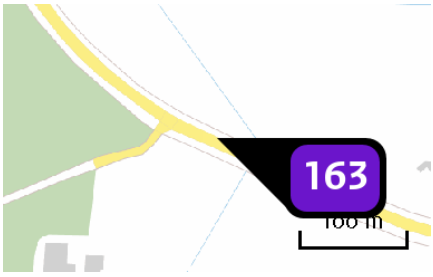

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1246) |
| Locatie (X,Y) | 255138, 475762 |
| Uitstoothoogte | 383,5 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 22,74 kg/j |



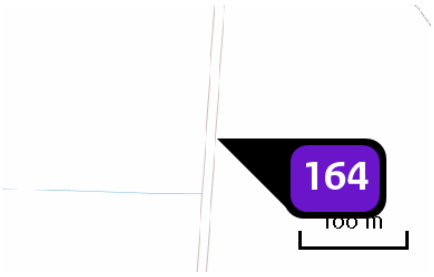

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1247) |
| Locatie (X,Y) | 255381, 475938 |
| Uitstoothoogte | 354,3 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 23,97 kg/j |



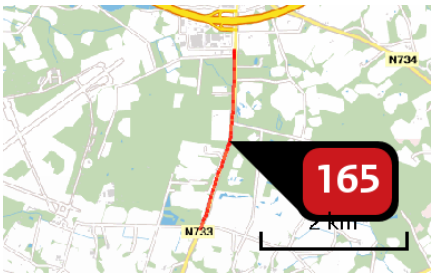

| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1248) |
| Locatie (X,Y) | 255624, 476114 |
| Uitstoothoogte | 335,4 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 25,45 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1249) |
| Locatie (X,Y) | 255867, 476291 |
| Uitstoothoogte | 309,8 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 27,06 kg/j |

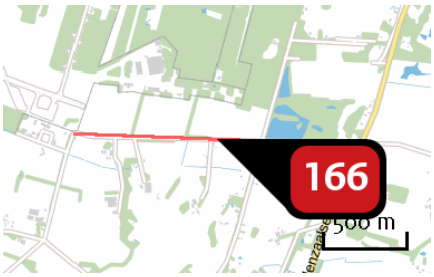



| | |
|---|---|
| Naam | NOx_vlg (1250) |
| Locatie (X,Y) | 256110, 476467 |
| Uitstoothoogte | 260,9 m |
| Warmteinhoud | 43,0 mw |
| Temporele variatie | Continue emissie |
| NOx | 16,30 kg/j |



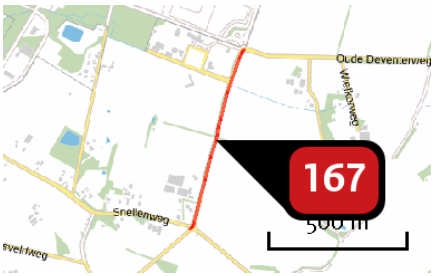

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260182, 477279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 16.469,85 kg/j |
| NH3 | 409,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.202,0 | NOx<br>NH3 | 3.723,91 kg/j<br>379,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.434,0 | NOx<br>NH3 | 5.645,68 kg/j<br>13,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.607,0 | NOx<br>NH3 | 7.100,26 kg/j<br>16,00 kg/j |



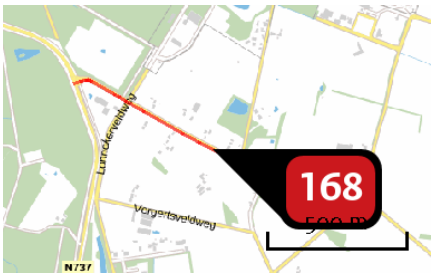

| | |
|---|---|
| Naam | Oude Deventerweg |
| Locatie (X,Y) | 258921, 476115 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 896,22 kg/j |
| NH3 | 37,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.295,0 | NOx<br>NH3 | 337,02 kg/j<br>36,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 122,0 | NOx<br>NH3 | 302,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 256,85 kg/j<br>< 1 kg/j |



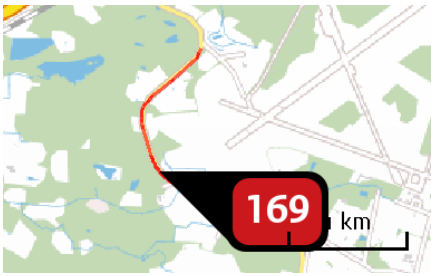

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldweg |
| Locatie (X,Y) | 257967, 475822 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 717,12 kg/j |
| NH3 | 23,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.604,0 | NOx | 208,70 kg/j |
| | | | NH3 | 22,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 281,0 | NOx | 274,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx | 233,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



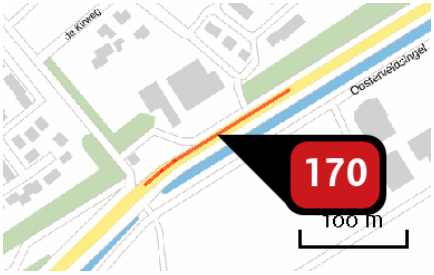

| | |
|---|---|
| Naam | Vergertweg/Snellenweg |
| Locatie (X,Y) | 257346, 475680 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 1.174,70 kg/j |
| NH3 | 39,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.573,0 | NOx | 348,74 kg/j |
| | | | NH3 | 37,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 271,0 | NOx | 446,39 kg/j |
| | | | NH3 | 1,14 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 209,0 | NOx | 379,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



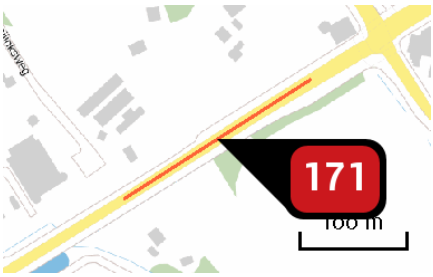

| | |
|---|---|
| Naam | Weerseloseweg |
| Locatie (X,Y) | 255714, 476403 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 6.590,72 kg/j |
| NH3 | 314,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.801,0 | NOx<br>NH3 | 2.815,12 kg/j<br>305,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 455,0 | NOx<br>NH3 | 1.688,65 kg/j<br>4,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx<br>NH3 | 2.086,95 kg/j<br>5,18 kg/j |



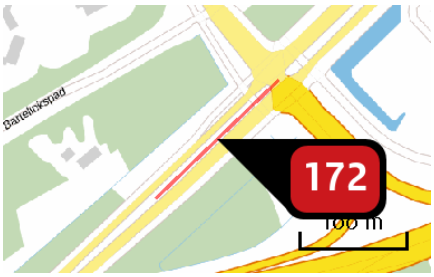

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254310, 478049 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 401,41 kg/j |
| NH3 | 17,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.199,0 | NOx<br>NH3 | 153,93 kg/j<br>16,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx<br>NH3 | 110,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 535,0 | NOx<br>NH3 | 136,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



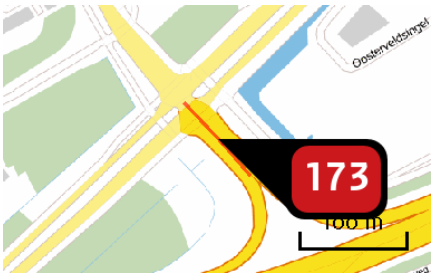

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254836, 478375 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 510,37 kg/j |
| NH3 | 23,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.690,0 | NOx | 206,74 kg/j |
| | | | NH3 | 22,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 455,0 | NOx | 135,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx | 167,83 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



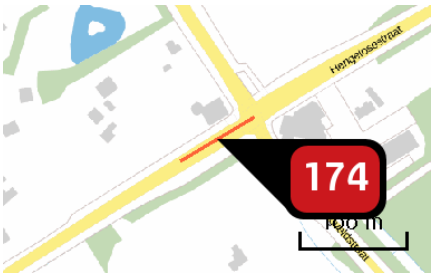

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253909, 477672 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 387,12 kg/j |
| NH3 | 18,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.369,0 | NOx | 182,39 kg/j |
| | | | NH3 | 17,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 354,0 | NOx | 90,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 396,0 | NOx | 114,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



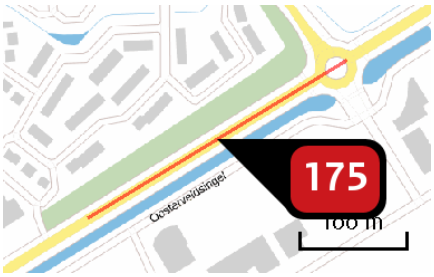

| | |
|---|---|
| Naam | 13: Snelweg |
| Locatie (X,Y) | 253996, 477694 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 199,37 kg/j |
| NH3 | 9,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.775,0 | NOx<br>NH3 | 82,59 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 647,0 | NOx<br>NH3 | 83,69 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx<br>NH3 | 33,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



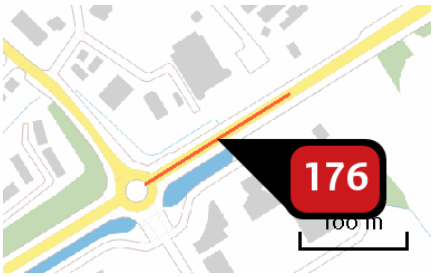

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254955, 478450 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 190,35 kg/j |
| NH3 | 8,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.690,0 | NOx<br>NH3 | 77,11 kg/j<br>8,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 455,0 | NOx<br>NH3 | 50,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx<br>NH3 | 62,60 kg/j<br>< 1 kg/j |



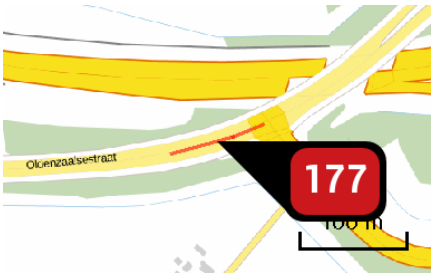

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254496, 478164 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 704,01 kg/j |
| NH3 | 30,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.199,0 | NOx | 269,97 kg/j |
| | | | NH3 | 29,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx | 194,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 535,0 | NOx | 239,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



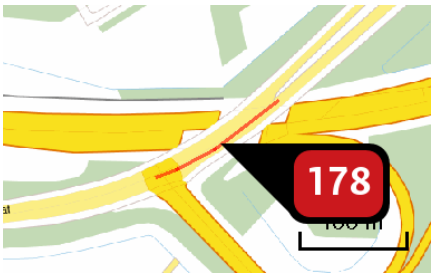

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254683, 478279 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 386,38 kg/j |
| NH3 | 17,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.690,0 | NOx | 156,52 kg/j |
| | | | NH3 | 16,98 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 455,0 | NOx | 102,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx | 127,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



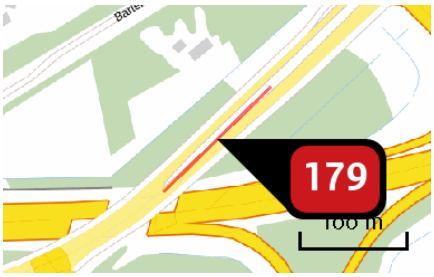

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraatg |
| Locatie (X,Y) | 253602, 477438 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 186,35 kg/j |
| NH3 | 10,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.739,0 | NOx | 97,29 kg/j |
| | | | NH3 | 10,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 400,0 | NOx | 51,55 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 264,0 | NOx | 37,51 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



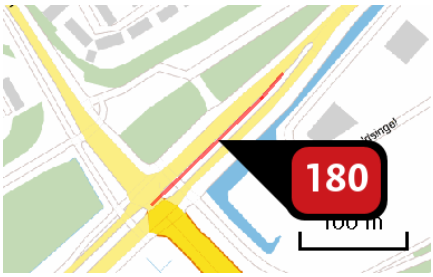

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253703, 477484 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 331,28 kg/j |
| NH3 | 15,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.369,0 | NOx | 156,08 kg/j |
| | | | NH3 | 15,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 354,0 | NOx | 77,22 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 396,0 | NOx | 97,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



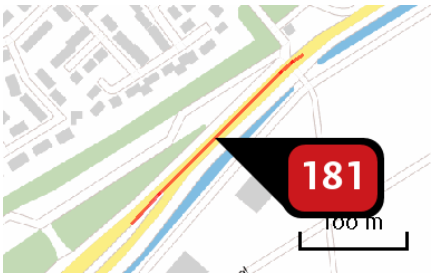

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 253805, 477571 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 339,87 kg/j |
| NH3 | 16,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.369,0 | NOx<br>NH3 | 160,13 kg/j<br>15,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 354,0 | NOx<br>NH3 | 79,22 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 396,0 | NOx<br>NH3 | 100,52 kg/j<br>< 1 kg/j |



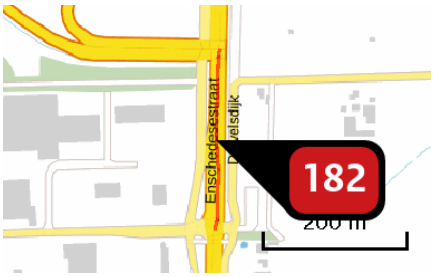

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254026, 477785 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 426,45 kg/j |
| NH3 | 18,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.199,0 | NOx<br>NH3 | 163,53 kg/j<br>17,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx<br>NH3 | 117,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 535,0 | NOx<br>NH3 | 145,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



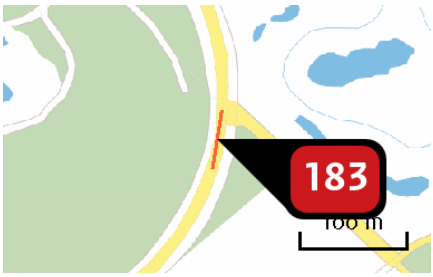

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat |
| Locatie (X,Y) | 254162, 477926 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 557,80 kg/j |
| NH3 | 24,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.199,0 | NOx | 213,90 kg/j |
| | | | NH3 | 23,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx | 153,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 535,0 | NOx | 190,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



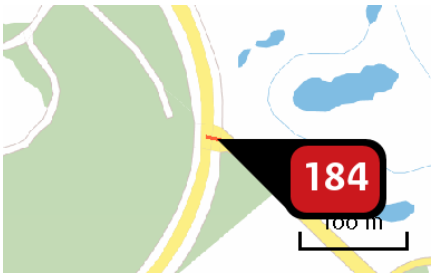

| | |
|---|---|
| Naam | Oldenzaalsestraat (N733) |
| Locatie (X,Y) | 260248, 478651 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2.090,83 kg/j |
| NH3 | 47,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 18.791,0 | NOx | 401,86 kg/j |
| | | | NH3 | 43,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.093,0 | NOx | 755,40 kg/j |
| | | | NH3 | 1,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.346,0 | NOx | 933,57 kg/j |
| | | | NH3 | 2,32 kg/j |



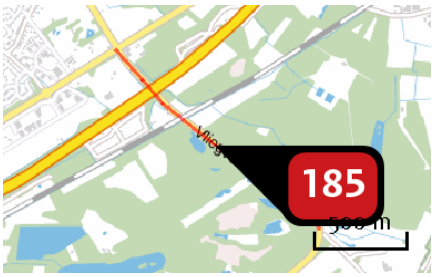

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256070, 477455 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 62,61 kg/j |
| NH3 | 3,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.208,0 | NOx<br>NH3 | 27,72 kg/j<br>3,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx<br>NH3 | 15,60 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx<br>NH3 | 19,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



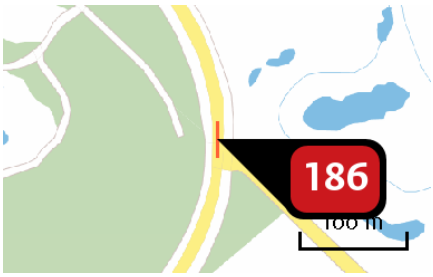

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256084, 477478 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 5,54 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.059,0 | NOx<br>NH3 | 1,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 61,0 | NOx<br>NH3 | 1,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 68,0 | NOx<br>NH3 | 2,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



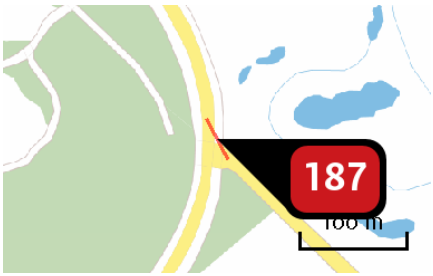

| | |
|---|---|
| Naam | Vliegveldstraat (N737) |
| Locatie (X,Y) | 255521, 477957 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 5.419,49 kg/j |
| NH3 | 199,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.945,0 | NOx | 2.116,30 kg/j |
| | | | NH3 | 192,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 541,0 | NOx | 1.440,94 kg/j |
| | | | NH3 | 2,95 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 606,0 | NOx | 1.862,25 kg/j |
| | | | NH3 | 3,55 kg/j |



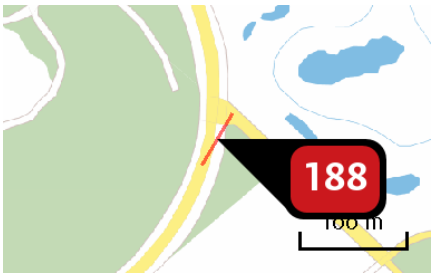

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256074, 477497 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 37,53 kg/j |
| NH3 | 1,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.208,0 | NOx | 16,62 kg/j |
| | | | NH3 | 1,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx | 9,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx | 11,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



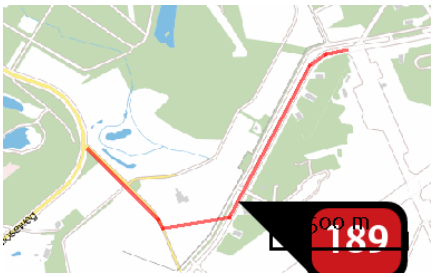

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256083, 477494 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 9,53 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 812,0 | NOx | 2,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 51,0 | NOx | 2,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 58,0 | NOx | 3,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



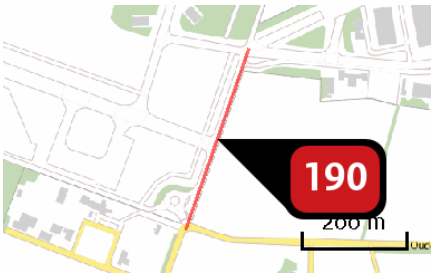

| | |
|---|---|
| Naam | 6: Hoofdweg (bubeko) |
| Locatie (X,Y) | 256079, 477453 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 2,63 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 227,0 | NOx | 1,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 9,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | Oude Vliegveldstraat |
| Locatie (X,Y) | 256645, 477284 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 827,28 kg/j |
| NH3 | 29,44 kg/j |

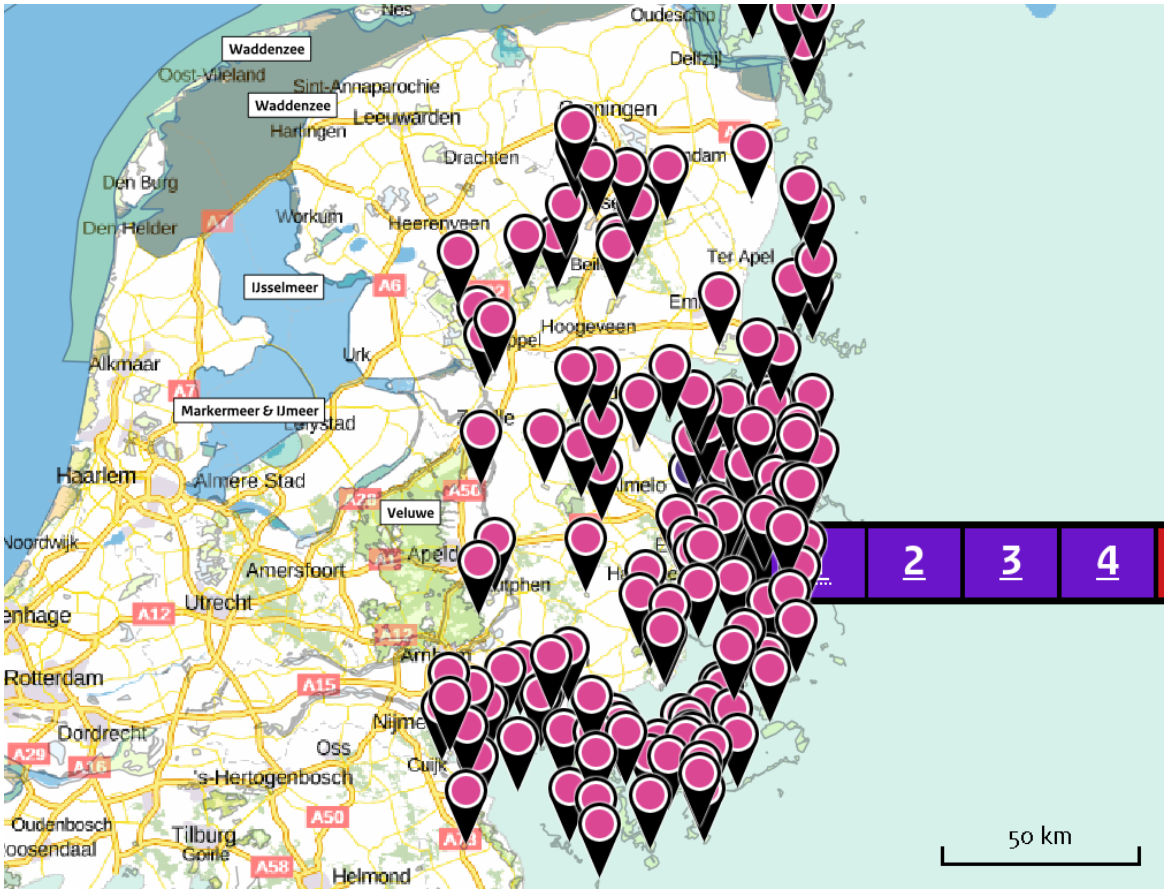
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.099,0 | NOx<br>NH3 | 258,25 kg/j<br>28,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 123,0 | NOx<br>NH3 | 255,39 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 137,0 | NOx<br>NH3 | 313,64 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 11: Regionale weg |
| Locatie (X,Y) | 258126, 476319 |
| Uitstoothoogte | 2,5 m |
| Warmteinhoud | 0,0 mw |
| NOx | 351,33 kg/j |
| NH3 | 8,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.270,0 | NOx<br>NH3 | 70,60 kg/j<br>7,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 151,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 223,0 | NOx<br>NH3 | 129,05 kg/j<br>< 1 kg/j |

## Depositie natuur-gebieden




Hoogste projectverschil (Lonnekermeer)

Hoogste projectverschil per natuurgebied

- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied
- Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Beschermd natuurgebied

## Depositie PAS-gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Lonnekermeer | 53,46 | 78,16 | + 24,71 | 78,16 | ● | ✗ |
| Landgoederen Oldenzaal | 1,24 | 6,13 | + 4,89 | 6,13 | ● | ✓ |
| Dinkelland | 0,08 | 2,12 | + 2,04 | 2,12 | ● | ✓ |
| Lemselermaten | 0,07 | 1,51 | + 1,43 | 1,51 | ● | ✓ |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,07 | 1,41 | + 1,35 | 1,41 | ● | ✓ |
| Bergvennen & Brecklenkampse Veld | >0,05 | 1,11 | + 1,06 | 1,11 | ● | ✓ |
| Aamsveen | 0,03 | 0,80 | + 0,77 | 0,80 | ● | ✓ |
| Springendal & Dal van de Mosbeek | 0,04 | 0,79 | + 0,75 | 0,79 | ● | ✓ |
| Witte Veen | 0,02 | 0,59 | + 0,56 | 0,59 | ● | ✓ |
| Buurserzand & Haaksbergerveen | 0,02 | 0,57 | + 0,54 | 0,57 | ● | ✓ |
| Borkeld | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | 0,45 | ● | ✓ |
| Engbertsdijksvenen | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | 0,37 | ● | ✓ |
| Sallandse Heuvelrug | 0,02 | 0,36 | + 0,35 | 0,36 | ● | ✓ |
| Wierdense Veld | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | 0,31 | ● | ✓ |
| Vecht- en Beneden-Reggegebied | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | 0,29 | ● | ✓ |
| Stelkampsveld | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | 0,25 | ● | ✓ |
| Bargerveen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | 0,25 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Boetelerveld | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | 0,23 | ● | ✓ |
| Bekendelle | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ● | ✓ |
| Korenburgerveen | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | 0,19 | ● | ✓ |
| Willinks Weust | 0,01 | 0,18 | + 0,18 | 0,18 | ● | ✓ |
| Landgoederen Brummen | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ● | ✓ |
| Veluwe | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ● | ✓ |
| Rijntakken | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ● | ✓ |
| Mantingerbos | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ● | ✓ |
| Wooldse Veen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ● | ✓ |
| Mantingerzand | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ● | ✓ |
| Dwingelderveld | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ● | ✓ |
| Drouwenerzand | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ● | ✓ |
| Elperstroomgebied | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| Holtingerveld | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ● | ✓ |
| Lieftinghsbroek | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ● | ✓ |
| Drents-Friese Wold & Leggelderveld | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ● | ✓ |
| De Wieden | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |
| Drentsche Aa-gebied | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ● | ✓ |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Fochteloërveen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ● | ✓ |
| Witterveld | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Weerribben | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ● | ✓ |
| Maasduinen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Norgerholt | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Sint Jansberg | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ● | ✓ |
| Olde Maten & Veerslootslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Zeldersche Driessen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ● | ✓ |
| Boschhuizerbergen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |
| De Bruuk | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

Depositie per habitattype

## Lonnekermeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 53,46 | 78,16 | + 24,71 | ● | ✗ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 22,33 | 37,90 | + 15,57 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 22,33 | 37,90 | + 15,57 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 26,79 | 41,65 | + 14,86 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 20,08 | 33,25 | + 13,17 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 8,53 | 17,09 | + 8,56 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 7,04 | 14,83 | + 7,78 | ● | ✓ |

## Landgoederen Oldenzaal

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,24 | 6,13 | + 4,89 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,99 | 5,64 | + 4,64 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 1,00 | 5,52 | + 4,52 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 1,12 | 5,48 | + 4,36 | ● | ✓ |
| H9999:50 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H9120, H9160A) | 0,13 | 2,68 | + 2,55 | ● | ✓ |
| ZGH9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,12 | 2,48 | + 2,36 | ● | ✓ |

## Dinkelland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,85 | + 1,78 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,08 | 1,85 | + 1,76 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,07 | 1,64 | + 1,57 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,07 | 1,63 | + 1,56 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,07 | 1,63 | + 1,56 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,63 | + 1,56 | ● | ✓ |
| H9999:49 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3130) | 0,06 | 1,23 | + 1,18 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | >0,05 | 1,23 | + 1,17 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 1,14 | + 1,09 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 1,04 | + 0,99 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,05 | 1,02 | + 0,98 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,04 | 0,93 | + 0,89 | ● | ✓ |

## Lemselermaten

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,51 | + 1,43 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,42 | + 1,35 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,06 | 1,37 | + 1,31 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,36 | + 1,29 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,06 | 1,36 | + 1,29 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,35 | + 1,29 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,06 | 1,17 | + 1,11 | ● | ✓ |

## Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,07 | 1,41 | + 1,35 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,07 | 1,41 | + 1,35 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,06 | 1,27 | + 1,21 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | >0,05 | 1,13 | + 1,08 | ● | ✓ |

## Bergvennen & Brecklenkampse Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | >0,05 | 1,11 | + 1,06 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,05 | 1,04 | + 0,99 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,05 | 0,99 | + 0,94 | ● | ✓ |
| H3110 Zeer zwakgebufferde vennen | 0,05 | 0,99 | + 0,94 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,04 | 0,96 | + 0,91 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,04 | 0,93 | + 0,88 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,04 | 0,90 | + 0,85 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,04 | 0,77 | + 0,73 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,03 | 0,74 | + 0,71 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | ○ | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,03 | 0,55 | + 0,52 | ● | ✓ |

## Aamsveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,80 | + 0,77 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,80 | + 0,77 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,80 | + 0,77 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,03 | 0,75 | + 0,72 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,72 | + 0,69 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,03 | 0,66 | + 0,64 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,64 | + 0,61 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,64 | + 0,61 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,63 | + 0,60 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,62 | + 0,60 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,60 | + 0,57 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,02 | 0,48 | + 0,46 | ● | ✓ |

## Springendal & Dal van de Mosbeek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,04 | 0,79 | + 0,75 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,03 | 0,72 | + 0,69 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,69 | + 0,66 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,03 | 0,68 | + 0,65 | ● | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,65 | + 0,62 | ● | ✓ |
| H9999:45 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H6230) | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | ● | ✓ |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,03 | 0,63 | + 0,60 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,03 | 0,58 | + 0,56 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,03 | 0,55 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,54 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,51 | + 0,49 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,47 | + 0,44 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,02 | 0,47 | + 0,44 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,02 | 0,46 | + 0,44 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,02 | 0,41 | + 0,39 | ● | ✓ |

## Witte Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,57 | + 0,54 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,52 | + 0,49 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,36 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,34 | + 0,33 | ● | ✓ |

## Buurserzand & Haaksbergerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,57 | + 0,54 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,02 | 0,55 | + 0,53 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,02 | 0,54 | + 0,52 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,02 | 0,50 | + 0,48 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,46 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,46 | + 0,45 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,38 | + 0,37 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,01 | 0,36 | + 0,34 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |

## Borkeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,02 | 0,44 | + 0,42 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,02 | 0,37 | + 0,36 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |

## Engbertsdijksvenen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |

## Sallandse Heuvelrug

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,02 | 0,36 | + 0,35 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,31 | + 0,29 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,29 | + 0,27 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H9999:42 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3160, H6230) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |

## Wierdense Veld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |

## Vecht- en Beneden-Reggegebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,29 | + 0,28 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,26 | + 0,25 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,26 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,26 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| ZGH7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,01 | 0,21 | + 0,20 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |

## Stelkampsveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,16 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Bargerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ● | ✓ |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |

## Boetelerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,22 | + 0,21 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Bekendelle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |

## Korenburgerveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,17 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,01 | 0,15 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ○ | - |

## Willinks Weust

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,18 | + 0,18 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,18 | + 0,17 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ● | ✓ |

## Landgoederen Brummen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Veluwe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,01 | 0,14 | + 0,14 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Rijntakken

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ● | ✓ |
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,01 | 0,12 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ○ | - |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | - |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6430C Ruigten en zomen (droge bosranden) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ○ | ✓ |
| ZGH91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | - |

## Mantingerbos

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ● | ✓ |

## Wooldse Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230 Heischrale graslanden | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7110A Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

## Mantingerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Dwingelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,01 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H9999:30 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7120) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH6230dka Heischrale graslanden, droog kalkarm | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Drouwenerzand

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Elperstroomgebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |

## Holtingerveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## Lieftinghsbroek

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ● | ✓ |

## Drents-Friese Wold & Leggelderveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H2320 Binnenlandse kraaiheibegroeiingen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |

## De Wieden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ○ | ✓ |
| H9999:35 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | 0,09 | + 0,08 | ○ | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ○ | ✓ |
| ZGH6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Drentsche Aa-gebied

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH4030 Droge heiden | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ● | ✓ |
| H9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ● | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6230vka Heischrale graslanden, vochtig kalkarm | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Fochteloërveen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H9999:23 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H7110A, H7120) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Witterveld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H7120ah Herstellende hoogvenen, actief hoogveen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6510B Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (grote vossenstaart) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H6120 Stroomdalgraslanden | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ○ | ✓ |

## Weerribben

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ● | ✓ |
| H4010B Vochtige heiden (laagveengebied) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| ZGH91D0 Hoogveenbossen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ○ | ✓ |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9999:34 Habitattype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische aangewezen type (H3140) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | - |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | - |

## Maasduinen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H4030 Droge heiden | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH9190 Oude eikenbossen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H3160 Zure vennen | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Norgerholt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |

## Sint Jansberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| ZGH9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ● | ✓ |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7210 Galigaanmoerassen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Olde Maten & Veerslootslanden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## Zeldersche Driessen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ● | ✓ |
| H91F0 Droge hardhoutooibossen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ○ | ✓ |

## Boschhuizerbergen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H5130 Jeneverbesstruwelen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H2310 Stuifzandheiden met struikhei | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |
| H2330 Zandverstuivingen | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

## De Bruuk

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H6410 Blauwgraslanden | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ● | ✓ |

○ Geen overschrijding
● Wel overschrijding*
✓ Ontwikkelingsruimte beschikbaar**
✗ Geen ontwikkelingsruimte beschikbaar

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

** Bij beoordeling van een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet wordt vastgesteld of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is en of dat significante verslechtering uitgesloten kan worden.

## Depositie resterende gebieden

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Gildehauser Venn | 0,06 | 1,41 | + 1,35 | 1,41 | ○ | - |
| Rüenberger Venn | >0,05 | 1,25 | + 1,20 | 1,25 | ○ | - |
| Bentheimer Wald | >0,05 | 1,25 | + 1,19 | 1,25 | ○ | - |
| Tillenberge | >0,05 | 1,17 | + 1,12 | 1,17 | ○ | - |
| Kleingewässer Achterberg | 0,05 | 1,15 | + 1,10 | 1,15 | ○ | - |
| Engdener Wüste | 0,04 | 0,91 | + 0,87 | 0,91 | ○ | - |
| Heseper Moor, Engdener Wüste | 0,04 | 0,86 | + 0,82 | 0,86 | ○ | - |
| Weiher am Syenvenn | 0,03 | 0,78 | + 0,75 | 0,78 | ○ | - |
| Hügelgräberheide Halle-Hesingen | 0,04 | 0,78 | + 0,74 | 0,78 | ● | ✓ |
| Syen-Venn | 0,03 | 0,75 | + 0,71 | 0,75 | ○ | - |
| Graeser Venn - Gut Moorhof | 0,03 | 0,74 | + 0,71 | 0,74 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes | 0,03 | 0,74 | + 0,71 | 0,74 | ● | ✓ |
| Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | 0,71 | ○ | - |
| Harskamp | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | 0,71 | ○ | - |
| Samerrott | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | 0,71 | ○ | - |
| Amtsvenn u. Hündfelder Moor | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | 0,64 | ● | ✓ |
| Ems | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | 0,60 | ○ | - |
| Witte Venn, Krosewicker Grenzwald | 0,02 | 0,59 | + 0,56 | 0,59 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Moorschlatts und Heiden in Wachendorf | 0,03 | 0,56 | + 0,53 | 0,56 | ○ | - |
| Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn | 0,02 | 0,52 | + 0,49 | 0,52 | ● | ✓ |
| Itterbecker Heide | 0,02 | 0,50 | + 0,47 | 0,50 | ○ | - |
| Feuchtwiese Ochtrup | 0,02 | 0,49 | + 0,47 | 0,49 | ○ | - |
| Gutswald Stovern | 0,02 | 0,48 | + 0,46 | 0,48 | ○ | - |
| Berger Keienvenn | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | 0,45 | ○ | - |
| Ahlder Pool | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | 0,45 | ○ | - |
| Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor | 0,02 | 0,43 | + 0,41 | 0,43 | ○ | - |
| Schwattet Gatt | 0,02 | 0,42 | + 0,40 | 0,42 | ○ | - |
| Stollen im Rothenberg bei Wettringen | 0,02 | 0,39 | + 0,38 | 0,39 | ○ | - |
| Alter Bierkeller bei Ochtrup | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | 0,38 | ○ | - |
| Schnippenpohl | 0,02 | 0,37 | + 0,36 | 0,37 | ○ | - |
| Herrenholz und Schöppinger Berg | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | 0,37 | ○ | - |
| VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | 0,33 | ○ | - |
| Wacholderheide Hörsteloe | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | 0,33 | ○ | - |
| Untere Haseniederung | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | 0,32 | ○ | - |
| Esterfelder Moor bei Meppen | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | 0,32 | ○ | - |
| Salzbrunnen am Rothenberg | 0,01 | 0,32 | + 0,30 | 0,32 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Liesner Wald | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | 0,31 | ○ | - |
| Wald bei Haus Burlo | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | 0,30 | ○ | - |
| Berkel | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | 0,28 | ○ | - |
| Tinner Dose, Sprakeler Heide | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | 0,27 | ○ | - |
| Vechte | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | 0,25 | ○ | - |
| Felsbachaue | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | 0,24 | ○ | - |
| Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | 0,23 | ○ | - |
| Sundern | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | 0,20 | ○ | - |
| Roruper Holz mit Kestenbusch | 0,01 | 0,19 | + 0,19 | 0,19 | ○ | - |
| Stillgewässer bei Kluse | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | 0,19 | ○ | - |
| Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt | 0,01 | 0,18 | + 0,18 | 0,18 | ● |  |
| Emstal von Lathen bis Papenburg | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | 0,17 | ○ | - |
| VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge' | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | 0,16 | ○ | - |
| Fürstenkuhle im Weissen Venn | 0,01 | 0,15 | + 0,15 | 0,15 | ○ | - |
| Weißes Venn / Geisheide | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ○ | - |
| STEKKENKAMP | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | 0,15 | ● |  |
| Kranenmeer | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | 0,14 | ○ | - |
| Bachsystem des Wienbaches | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | 0,13 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Üfter Mark | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | 0,13 | ○ | - |
| Wienbecker Mühle | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | 0,12 | ○ | - |
| Dämmer Wald | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Lichtenhagen | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein' | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Diersfordter Wald/ Schnepfenberg | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | 0,11 | ○ | - |
| Grosses Veen | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Dornicksche Ward | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Lippeaue | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | 0,11 | ○ | - |
| Schwarzes Wasser | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| Steinbach | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |
| Gartroper Mühlenbach | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | 0,10 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| NSG Emmericher Ward | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Wisseler Dünen | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Postwegmoore u. Rütterberg-Nord | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | 0,10 | ○ | - |
| Kaninchenberge | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Stollbach | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Uedemer Hochwald | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| NSG Salmorth, nur Teilfläche | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | 0,09 | ○ | - |
| Reichswald | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| Schwarzes Venn | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | 0,08 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | 0,08 | ○ | - |
| Köllnischer Wald | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Erlenwälder bei Gut Hovesaat | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Heidesee in der Kirchheller Heide | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| NSG Rheinaue Walsum | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | 0,07 | ○ | - |
| Rheiderland | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| NSG Weseler Aue | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |

| Natuurgebied | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Hoogste depositie Situatie 2 (mol/ha/j) | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | | |
| Fleuthkuhlen | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | 0,07 | ○ | - |
| Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Unterems und Außenems | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| NSG Kranenburger Bruch | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | 0,06 | ○ | - |
| Emsmarsch von Leer bis Emden | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Niederkamp | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Ostfriesische Meere | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Krummhörn | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | 0,06 | ○ | - |
| Staatsforst Rheurdt / Littard | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Großes Meer, Loppersumer Meer | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | >0,05 | ○ | - |
| NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | >0,05 | ○ | - |

○ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

Depositie per habitattype

## Gildehauser Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1143c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,06 | 1,41 | + 1,35 | ◯ | - |

## Rüenberger Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1144c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,25 | + 1,20 | ◯ | - |

## Bentheimer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1137c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,25 | + 1,19 | ◯ | - |

## Tillenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1134c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | >0,05 | 1,17 | + 1,12 | ◯ | - |

## Kleingewässer Achterberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1145c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,05 | 1,15 | + 1,10 | ○ | - |

## Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1135c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,91 | + 0,87 | ○ | - |

## Heseper Moor, Engdener Wüste

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1133c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,86 | + 0,82 | ○ | - |

## Weiher am Syenvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1138c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,78 | + 0,75 | ○ | - |

## Hügelgräberheide Halle-Hesingen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1132c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,04 | 0,78 | + 0,74 | ○ | ✓ |

## Syen-Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1136c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,75 | + 0,71 | ○ | - |

## Graeser Venn - Gut Moorhof

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1156c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,74 | + 0,71 | ○ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Moore und Heiden des westlichen Münsterlandes

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1157c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,74 | + 0,71 | ○ | ✓ |

## Eper-Graeser Venn/ Lasterfeld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1158c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | ○ | - |

## Harskamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1146c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | ○ | - |

## Samerrott

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1141c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,71 | + 0,68 | ○ | - |

## Amtsvenn u. Hündfelder Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1154c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,64 | + 0,61 | ○ | ✓ |

## Ems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1117c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,60 | + 0,57 | ○ | - |

## Witte Venn, Krosewicker Grenzwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1155c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,59 | + 0,56 | ○ | - |

## Moorschlatts und Heiden in Wachendorf

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1130c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,03 | 0,56 | + 0,53 | ○ | - |

## Lüntener Fischteich u. Ammeloer Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1153c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,52 | + 0,49 | ○ | ✓ |

## Itterbecker Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1128c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,50 | + 0,47 | ○ | - |

## Feuchtwiese Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1149c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,49 | + 0,47 | ○ | - |

## Gutswald Stovern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1142c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,48 | + 0,46 | ◯ | - |

## Berger Keienvenn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1139c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | ◯ | - |

## Ahlder Pool

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1140c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,45 | + 0,43 | ◯ | - |

## Dalum-Wietmarscher Moor und Georgsdorfer Moor

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1129c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,43 | + 0,41 | ◯ | - |

## Schwattet Gatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1165c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,42 | + 0,40 | ◯ | - |

## Stollen im Rothenberg bei Wettringen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1150c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,39 | + 0,38 | ◯ | - |

## Alter Bierkeller bei Ochtrup

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1159c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,38 | + 0,36 | ◯ | - |

## Schnippenpohl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1148c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,37 | + 0,36 | ◯ | - |

## Herrenholz und Schöppinger Berg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1168c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,02 | 0,37 | + 0,35 | ◯ | - |

## VSG Feuchtwiesen im nördlichen Münsterland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1163c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ◯ | - |

## Wacholderheide Hörsteloe

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1166c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,33 | + 0,32 | ◯ | - |

## Untere Haseniederung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1126c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ◯ | - |

## Esterfelder Moor bei Meppen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1127c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,32 | + 0,31 | ◯ | - |

## Salzbrunnen am Rothenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1147c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,32 | + 0,30 | ◯ | - |

## Liesner Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1167c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,31 | + 0,30 | ◯ | - |

## Wald bei Haus Burlo

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1169c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,30 | + 0,29 | ◯ | - |

## Berkel

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1172c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,28 | + 0,27 | ◯ | - |

## Tinner Dose, Sprakeler Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1124c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,27 | + 0,26 | ◯ | - |

## Vechte

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1160c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,25 | + 0,24 | ◯ | - |

## Felsbachaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1174c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,24 | + 0,23 | ◯ | - |

## Zwillbrocker Venn u. Ellewicker Feld

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1164c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,23 | + 0,22 | ◯ | - |

## Sundern

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1176c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,20 | + 0,19 | ◯ | - |

## Roruper Holz mit Kestenbusch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1175c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,19 | + 0,19 | ◯ | - |

## Stillgewässer bei Kluse

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1122c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,19 | + 0,18 | ○ | - |

## Burlo-Vardingholter Venn und Entenschlatt

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1171c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,18 | + 0,18 | ○ | ✓ |

## Emstal von Lathen bis Papenburg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1118c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,17 | + 0,16 | ○ | - |

## VSG 'Heubachniederung, Lavesumer Bruch und Borkenberge'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1191c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,16 | + 0,15 | ○ | - |

## Fürstenkuhle im Weissen Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1173c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,15 | + 0,15 | ◯ | - |

## Weißes Venn / Geisheide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1190c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,15 | + 0,14 | ◯ | - |

## STEKKENKAMP

## Kranenmeer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1209c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,14 | + 0,13 | ◯ | - |

## Bachsystem des Wienbaches

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1211c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,13 | ◯ | - |

## Üfter Mark

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1208c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,13 | + 0,12 | ◯ | - |

## Wienbecker Mühle

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1210c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,01 | 0,12 | + 0,12 | ◯ | - |

## Dämmer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1206c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Lichtenhagen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1207c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## NSG Bienener Altrhein, Millinger u. Hurler Meer u. NSG Empeler M

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1187c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Vogelschutzgebiet 'Unterer Niederrhein'

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1198c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Diersfordter Wald/ Schnepfenberg

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1205c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,11 | ◯ | - |

## Grosses Veen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1204c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Dornicksche Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1182c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Lippeaue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1214c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## NSG Lippeaue bei Damm u. Bricht und NSG Loosenberge, nur Teilfl

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1225c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,11 | + 0,10 | ◯ | - |

## Schwarzes Wasser

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1223c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Steinbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1231c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Rhein-Fischschutzzonen zwischen Emmerich und Bad Honnef

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1235c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## NSG - Komplex In den Drevenacker Dünen, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1226c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## Gartroper Mühlenbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1228c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,10 | ◯ | - |

## NSG Emmericher Ward

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1183c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Wisseler Dünen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1195c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Postwegmoore u. Rütterberg-Nord

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1230c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,10 | + 0,09 | ◯ | - |

## Kaninchenberge

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1227c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Stollbach

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1229c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Kirchheller Heide und Hiesfelder Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1239c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Uedemer Hochwald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1218c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## NSG Salmorth, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1181c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,09 | + 0,09 | ◯ | - |

## Reichswald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1194c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## Schwarzes Venn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1189c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,08 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Bislich-Vahnum, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1219c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,08 | + 0,07 | ◯ | - |

## Köllnischer Wald

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1240c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Erlenwälder bei Gut Hovesaat

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1217c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Heidesee in der Kirchheller Heide

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1241c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## NSG Rheinaue Walsum

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1238c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## NSG Sonsfeldsche Bruch, Hagener Meer und Düne, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1202c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,07 | ◯ | - |

## Rheiderland

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1115c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## NSG Weseler Aue

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1221c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## Fleuthkuhlen

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1233c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,07 | + 0,06 | ◯ | - |

## Klevsche Landwehr, Anholt. Issel, Feldschlaggr. u. Regnieter Bac

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1188c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Unterems und Außenems

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1107c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## NSG Bislicher Insel, nur Teilfläche

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1220c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## NSG Kranenburger Bruch

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1193c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + 0,06 | ◯ | - |

## Emsmarsch von Leer bis Emden

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1113c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Niederkamp

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1234c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Wyler Meer (Teilfläche des NSG Düffel)

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1180c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Ostfriesische Meere

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1110c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Krummhörn

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1108c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | 0,06 | + >0,05 | ◯ | - |

## Staatsforst Rheurdt / Littard

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1243c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Großes Meer, Loppersumer Meer

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1109c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## Teichfledermaus-Gewässer im Raum Aurich

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1102c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + >0,05 | ◯ | - |

## NSG Hetter-Millinger Bruch, mit Erweiterung

| Habitattype | Hectare met hoogste projectverschil (mol/ha/j) | | | Overschrijding KDW | Ontwikkelingsruimte beschikbaar |
|---|---|---|---|---|---|
| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil | | |
| H9999:1186c Habitattype onbekend/onzeker (buitenland) | 0,00 | >0,05 | + 0,05 | ◯ | - |

◯ Geen overschrijding

● Wel overschrijding*

* Deze uitkomst wordt niet meegenomen in de toetsing aan de Nb-wet. Bij de toetsing aan de NB-wet gaat het om de relevante hexagonen waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd.

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in de Benelux. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2015_20160125_31bd639486 |
| Database | versie 2015_20151211_3dec74e7e2 |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2015-handboek-0

**Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 264

6800 AG Arnhem

Nederland

+31 (0)88 4261 261

**www.arcadis.com**

Projectnummer: C05056.000019

Onze referentie: 078806066 D.1

# Beoordeling geluidseffecten alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op broedvogels en vleermuizen

H. Sierdsema & E.Jansen




Sovon-rapport 2016/12
Dit rapport is samengesteld
in opdracht van Area Development Twente

# Colofon

© Sovon Vogelonderzoek Nederland

Dit rapport is samengesteld in opdracht van Area Development Twente

*Wijze van citeren*: Sierdsema, H. & Jansen, E.. 2016 Beoordeling geluidseffecten alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op broedvogels en vleermuizen. Sovon-rapport 2016/12. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

ISSN: 2212-5027

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Sovon en/of opdrachtgever.

# Inhoud

Colofon ..... 2
Inhoud ..... 1
1. Inleiding ..... 2
1.1 Materiaal en werkwijze van de analyse ..... 2
2. Broedvogels ..... 4
2.1 Inleiding ..... 4
2.2 Resultaten ..... 4
3. Vleermuizen ..... 9
3.1 Inleiding ..... 9
3.2 Inschatting van voorkomen van vleermuizen en functies van het plangebied ..... 9
3.3 Effecten van geluid op vleermuizen ..... 9
3.4 Betekenis voor de lokale en regionale vleermuispopulaties ..... 11
3.5 Effecten van verandering van gebruik van gebouw(delen) op vleermuizen ..... 12
3.6 Effecten van verlichting op vleermuizen ..... 12
Literatuur ..... 13
Bijlage 1. Geluidscontouren ..... 14

# 1. Inleiding

In 2013 is door SOVON onderzoek gedaan naar de effecten van de "Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente" (GLT) op aanwezige vogelsoorten aan de hand van het door Eelerwoude opgestelde Soorten Management Plan (SMP) Flora- en Fauna en daaruit voortvloeiende compensatieopgave ten behoeve van de inrichting van de EHS. Met het ontwerp voor de inrichting van de EHS is deze compensatieopgave van natuurwaarden verwerkt die vanwege de beoogde ontwikkelingen in het plandeel Noord (Luchthavengebied c.a.), plandeel Midden (Werkparken De Strip, Oostkamp en Deventerpoort) en woongebieden Prins Bernhard Park en Fokkerweg verloren zouden gaan. Het SMP dat als instrument is ontwikkeld voor het "managen" van natuur in relatie tot fysieke ruimtelijke ontwikkelingen is daarin leidend geweest.

De ontwikkelopgave voor de GLT is in 2015 aangepast in die zin dat er geen sprake meer is van een grote commerciële burgerluchthaven en een grote leisurefunctie binnen dat plandeel. De nu beoogde ontwikkelingen betreffen het realiseren van een Luchthavenfunctie met daaraan gerelateerde bedrijvigheid, de ontwikkeling van Advanced Materials and Manufacturing (AMM) als onderdeel van High Tech Systems and Materials (HTSM) en de ontwikkeling van Twente Safety Campus. Aan deze ontwikkelingen zijn o.a. randvoorwaarden gekoppeld ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, behoud cultuurhistorische (landschaps)waarden en een beperkt percentage aan maximaal toegestane bouwvlakken. Ook voor de werkparken zijn door de gemeenteraad van Enschede opnieuw uitgangspunten vastgesteld die tot een lagere categorie bedrijvigheid leiden ten opzichte van de oorspronkelijk plannen. Deze wijzigingen betekenen in feite dat nu sprake is van een overschatting van de negatieve effecten op flora- en fauna ten opzichte van de oorspronkelijke plannen voor plandeel Noord (alle natuur gaat verloren) en plandeel midden.

Door Area Development Twente is verzocht om een inschatting te maken van de geluidseffecten van voorgenomen ontwikkelingen op de broedvogels en vleermuizen. In deze rapportage wordt beschreven welke verwachtingen we hebben ten aanzien van de beïnvloeding van de lokale en regionale populatie van broedvogels en vleermuizen

Met het nu voorliggende rapport is de GLT situatie 2013/2014 als uitgangspunt genomen als worst case situatie en is op basis van het SMP en de geluidscontouren voor de verschillende varianten van de integrale gebiedsontwikkeling die in het MER zijn beschreven, het effect van geluidverstoring onderzocht. Tevens worden een aantal verwachte effecten van het licht op vleermuizen beschreven.

## 1.1 Materiaal en werkwijze van de analyse

Als basis voor de geluidseffecten zijn de door adecs berekende L24-geluidscontouren gehanteerd (Berntsen et al. 2016). Voor de analyse zijn vier verschillende varianten doorgerekend: Huidig, Autonoom, Minimale vulling, Maximale vulling en Voorkeursalternatief (VKA). Geluidscontouren van de vijf varianten zijn opgenomen in bijlage 1.

In afwijking van in de Berntsen et al (2016) beschreven geluidscontouren zijn in L24-contouren die zijn gebruikt voor bepaling van de effecten op vogels en vleermuizen het geluid van vliegtuigbewegingen buiten beschouwing gelaten. Er zijn namelijk geen aanwijzingen dat de frequentie waarmee deze geluidseffecten optreden een negatief effect hebben op de onderzochte soorten (Sierdsema et al 2013, Sierdsema et al 2014). Geluid als gevolg van proefdraaien van vliegtuigen is beschouwd als industrieel geluid en derhalve wel opgenomen in de berekeningen van de geluidscontouren.

Informatie over de voorkomende broedvogels op het ADT-terrein en omgeving is afgeleid uit Sierdsema et al 2013, Sierdsema et al 2014 en Lubbers 2015. Hierin is ook het regionale belang van het vliegveld voor vogelpopulaties beschreven. De broedvogelsoorten waarvoor het vliegveld een bovenmatig regionaal belang heeft zijn Veldleeuwerik, Graspieper Braamsluiper, Kneu en Geelgors. Er zijn geen aanwijzingen dat het plangebied een bovenmatig regionaal voor niet-broedvogels heeft.

In deze rapportage worden alleen de geluidseffecten op broedvogels besproken. Aangezien de beoogde inrichting veel lijkt op de inrichting zoals besproken in Sierdsema et al. 2013, wordt hiernaar verwezen voor inschatting van de inrichtingseffecten op broedvogels.

In het hoofdstuk over de vleermuizen wordt informatie gegeven over de beschikbare gegevens, het regionale belang, het waarschijnlijke gebruik van het vliegveld en de mogelijke geluidseffecten op vleermuizen. Daarnaast wordt ook vermeld wat de mogelijke inrichtingseffecten en lichteffecten op vleermuizen kunnen zijn.

# 2. Broedvogels

## 2.1 Inleiding

Op basis van door adecs berekende L24-geluidscontouren is berekend welk deel van de broedvogelpopulatie onder invloed komt van geluid bij de verschillende scenario's. In de berekende geluidscontouren is het door vliegtuigen gemaakte geluid buiten beschouwing gelaten. Het gaat hierbij namelijk on incidentele geluidsbronnen en er zijn momenteel geen aanwijzingen dan deze van invloed zijn op het broedsucces en de populatieontwikkelingen van broedvogels (Sierdsema et al 2013, Sierdsema et al 2014).

De onderhavige analyse bouwt voort op de eerdere analyses in Sierdsema et al 2013 en Sierdsema et al 2014. Aangezien de beoogde inrichting en gebruik van het terrein sterk overeenkomt met de situatie beschreven in Sierdsema et al 2013 zijn hiervoor in het kader van de onderhavige analyse geen nieuwe analyses uitgevoerd. Er is echter wel expliciet gekeken naar de effecten van de nieuwe te verwachten L24-waarden onder de verschillende scenario's.

## 2.2 Resultaten

In tabel 2.1 is per scenario per vogelsoort aangegeven welk deel van de huidige populatie onder invloed komt van welke geluidsdruk. De dB(A)-waarde in deze tabel is de minimum-waarde per klasse van 5 dB(A). Hierbij is gebruik gemaakt van de broedvogelkartering van 2014 (Lubbers 2015). Deze kartering is beperkt tot soorten van open terrein en bosranden. Over bosvogels kunnen hier dus hier uitspraken gedaan worden. In 2013 is echter reeds vastgesteld dat de toen beoogde ontwikkelingen als regionale luchthaven geen significante invloed zouden hebben op de regionale populaties van deze soorten (Sierdsema et al 2013). In tabel 2.1 zijn de soorten opgenomen waarvan bekend is dat zich een regionaal belangrijke populatie bevindt in het plangebied. Boven het geluidsniveau van 50dB(A) zijn negatieve effecten op de populatie te verwachten (Sierdsema et al 2014). De aantallen broedparen die in de verschillende scenario's een L24-waarde onder invloed hoger dan 50 db(A) komen zijn rood gemarkeerd, terwijl waarden hoger dan 60dB(A) rood en vet zijn gemarkeerd.
Een voorbeeld van de geluidsbelasting van de Veldleeuwerikterritoria in 2014 in het VKA is opgenomen in figuur 2.1

Ten opzichte van de in 2013 en 2014 uitgevoerde analyse valt het op, dat in vrijwel alle scenario's een groot deel van de populatie te maken krijgt met een L24 groter dan 50 dB(A) en zelfs een substantieel deel van de populatie in de drie ontwikkelingsalternatieven met een L24 groter dan 60 dB(A). De meeste broedparen met een L24 hoger dan 60 komen echter voor op locaties die door habitatveranderingen (ingebruikname als bedrijventerrein e.d.) sowieso ongeschikt worden als broedlocatie. Effectief kan dan ook gesteld worden dat de meeste van de huidige broedparen op locaties met een toekomstige L24 hoger dan 60 dB(A) zullen verdwijnen of niet meer kunnen bijdragen aan de reproductief succes binnen het gebied.
Voor de broedparen met een L24 tussen 50 en 60 dB(A) geldt dat deze zich in de zone bevinden waar een negatief effect van geluid op de populatie te verwachten is.

Voor het voorkeursalternatief (VKA) geldt dat de effecten, zoals verwacht, tussen die van de Minimale invulling en Maximale invulling inliggen. In het VKA krijgt ruim 20% van Geelgors-populatie te maken met een geluidsdruk tussen 50-60dB(A) en 41% van de populatie effectief uit de reproducerende populatie onttrokken wordt doordat het broedhabitat verdwijnt of onder zeer grote geluidsdruk komt te staan. Voor de Graspieper gaat het om resp. 63% en bijna 9% van de populatie en voor de Kneu resp. 40% en 40% van de populatie. Voor de Veldleeuwerik tenslotte, waarvoor het plangebied een zeer grote regionale verantwoordelijkheid heeft, geldt dat in het VKA bijna 57% van populatie te maken krijgt met een geluidsdruk van 50-65 dB(A) en ruim 8% met waarden hoger dan 65 dB(A).

Op grond van de verplichtingen die voortvloeien uit het SMP en de daaraan ten grondslag liggende ontheffing FF-wet wordt in 2016 een nieuwe basiskartering Flora- en Fauna uitgevoerd om inzicht te krijgen in de huidige aanwezige natuurwaarden. De uitkomsten daarvan kan leiden tot bevestiging van aannames die in deze rapportage worden gedaan op basis van verstrekte informatie met betrekking tot vleermuizen en tot wijziging/aanvulling van de bestaande ontheffing FF-wet inclusief aanvullende compensatie en/of mitigatie.

*Tabel 2.1 Aantal territoria per dB(A)-klasse (50: 50-55 dB(A), 55: 55-60 dB(A), etc.) in de vijf varianten. De analyse is gebaseerd op de broedvogelkartering van 2014 (MinVul: Minimale vulling, MaxVul: Maximale vulling, VKA: Voorkeursalternatief).*

| Soort | dB(A) | Huidig | Autonoom | MinVul | VKA | MaxVul |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Braamsluiper | < 50 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Braamsluiper | 50 | | | | | 1 |
| Geelgors | < 50 | 28 | 34 | 19 | 15 | 7 |
| Geelgors | 50 | 6 | 3 | 3 | 7 | 15 |
| Geelgors | 55 | 4 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Geelgors | 60 | **1** | | **9** | **5** | **2** |
| Geelgors | 65 | | | **5** | 7 | **2** |
| Geelgors | > 70 | | | **2** | **4** | **12** |
| Graspieper | < 50 | 35 | 34 | 26 | 10 | 2 |
| Graspieper | 50 | | | 6 | 21 | 22 |
| Graspieper | 55 | | | 1 | 1 | 6 |
| Graspieper | 60 | | **1** | **1** | **2** | **3** |
| Graspieper | 65 | | | **1** | **1** | **1** |
| Graspieper | > 70 | | | | | **1** |
| Kneu | < 50 | 8 | 10 | 4 | 2 | 1 |
| Kneu | 50 | | | 1 | 2 | 3 |
| Kneu | 55 | | | 1 | 2 | 1 |
| Kneu | 60 | **2** | | **1** | **1** | **1** |
| Kneu | 65 | | | **2** | **1** | **2** |
| Kneu | > 70 | | | **1** | **2** | **2** |
| Veldleeuwerik | < 50 | 116 | 115 | 85 | 42 | 21 |
| Veldleeuwerik | 50 | 3 | 4 | 22 | 54 | 59 |
| Veldleeuwerik | 55 | 1 | 1 | 5 | 14 | 29 |
| Veldleeuwerik | 60 | | | **2** | **4** | 7 |
| Veldleeuwerik | 65 | | | **5** | **4** | **3** |
| Veldleeuwerik | > 70 | | | **1** | **2** | **1** |

*Tabel 2.1 Procentueel aandeel van de territoria over de geluidsklassen in de vijf varianten (MinVul: Minimale vulling, MaxVul: Maximale vulling, VKA: Voorkeursalternatief).*

| Soort | | Huidig | Autonoom | MinVul | VKA | MaxVul |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Braamsluiper | % onbeïnvloed (<50 dB(A)) | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Geelgors | % onbeïnvloed (<50 dB(A)) | 71.8 | 87.2 | 48.7 | 38.5 | 17.9 |
| Geelgors | % 50-60 dB(A) | 25.6 | 12.8 | 10.3 | 20.5 | 41.0 |
| Geelgors | % >60 dB(A) | **2.6** | **0.0** | **41.0** | **41.0** | **41.0** |
| Graspieper | % onbeïnvloed (%) | 100.0 | 97.1 | 74.3 | 28.6 | 5.7 |
| Graspieper | % 50-60 dB(A) | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 62.9 | 80.0 |
| Graspieper | % >60 dB(A) | **0.0** | **2.9** | **5.7** | **8.6** | **14.3** |
| Kneu | % onbeïnvloed (<50 dB(A)) | 80.0 | 100.0 | 40.0 | 20.0 | 10.0 |
| Kneu | % 50-60 dB(A) | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 40.0 | 40.0 |
| Kneu | % >60 dB(A) | **20.0** | **0.0** | **40.0** | **40.0** | **50.0** |
| Veldleeuwerik | % onbeïnvloed (<50 dB(A)) | 96.7 | 95.8 | 70.8 | 35.0 | 17.5 |
| Veldleeuwerik | % 50-60 dB(A) | 3.3 | 4.2 | 22.5 | 56.7 | 73.3 |
| Veldleeuwerik | % >60 dB(A) | **0.0** | **0.0** | **6.7** | **8.3** | **9.2** |




*Figuur 2.1 Voorbeeld van de geluidsbelasting van de Veldleeuwerikterritoria in 2014 in het VKA.*

# 3. Vleermuizen

## 3.1 Inleiding

In het kader van herbestemmingen zijn enkele voormalige militaire terreinen intensiever op vleermuizen onderzocht (bron: Zoogdiervereniging). Deze terreinen blijken vaak hogere vleermuiswaarden te hebben dan omliggend gebieden. Deze onderzoeken geven ook aan dat meerdere belangrijke functies voor vleermuizen op deze terreinen aanwezig zijn. De waargenomen functies zijn: zomerverblijfplaats (waaronder kraamverblijf en paarverblijf), winterverblijfplaatsen, nazomer-zwermlocatie, jachtgebied, en vliegroutes.

In de directe omgeving van voormalig vliegveld Twente zijn 11 soorten vastgesteld (Gerritsen et all. 2015) en in de ruimere omgeving 14. Hieronder zijn ook twee habitatrichtlijn 2 soorten namelijk de Vale vleermuis en de Bechsteins vleermuis. Het tijdstip waarop de eerste Vale vleermuizen op de Lonnekerberg worden waargenomen doet vermoeden dat er een verblijfplaats zeer nabij aanwezig is en dat andere individuen waarschijnlijk ook delen van het plangebied gebruiken als jachtgebied/vliegroute.

## 3.2 Inschatting van voorkomen van vleermuizen en functies van het plangebied

De gebouwen (kantoren, loodsen en Trafostations) hebben vaak een functie als zomerverblijf en winterverblijfplaats voor drie soorten vleermuizen: Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Gewone grootoorvleermuis. Vaak is een groot deel van netwerk aan zomerverblijfplaatsen van een kraamgroep aanwezig binnen de grenzen van het militaire terrein.

Schuilplaatsen, waterkelders en bunkers hebben vaak een functie als vleermuiswinterverblijf voor tenminste vijf soorten: Watervleermuis, Franjestaart, Baardvleermuis en Gewone grootoorvleermuis en Gewone dwergvleermuis.

Bomen met holten hebben vaak een functie als zomerverblijfplaats (kraamverblijf en paarverblijf) voor Gewone grootoorvleermuizen, Rosse vleermuizen en Franjestaarten. De bosranden, wegranden en open plekken in het bos hebben vaak een functie als jachtgebied.

## 3.3 Effecten van geluid op vleermuizen

In tegenstelling tot verschillende andere soortgroepen is habitatverlies middels geluidscontouren berekening alleen zinvol voor de functie ‘jachtgebied’ voor vleermuizen. Hiervoor moet dan per soortgroep een andere rekenformule voor geluidsbelasting gebruikt worden. Deze moet gebaseerd zijn op audiogrammen van de desbetreffende soorten/soortgroepen. Ook voor verlichting kan voor de functie jachtgebied een dergelijke analyse uitgevoerd worden, maar ook deze is alleen zinvol bij een herberekening op basis van de kleurenrespons van vleermuizen.

De contourenberekening is in zijn geheel niet toepasbaar om effecten te beoordeling op de andere aanwezige vleermuisfuncties, omdat dit vaak (onbekende) puntlocaties zijn. Deze puntlocaties herbergen of gehele of grote delen van de populaties. De impact van verlies van een verblijfslocatie of belangrijke vliegroute (puntlocatie) sterkt zich uit over 1,5 km tot 17km radius afhankelijk van de soort. Hier kan alleen met een inschatting van soorten en functies gewerkt worden (soorten x functie matrix) en een worst case scenario.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de verschillende jachttechnieken van de soorten Nederlandse vleermuizen.

*Tabel 3.1:Verwachte vleermuissoorten op en om het plangebied voormalige militair vliegveld Twente. In vet de soorten die in een naastgelegen bosgebied (Lonnekerberg) zijn waargenomen. Een vraagtekening achter de indicatie voor lichtgevoeligheid betekent dat er weinig over bekend is en dat het een inschatting betreft.*

| **Soort** | | **Jacht stijl** | **Jacht Freq: Khz** | **Baltsroepen** | **Licht gevoeligheid** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Bechsteinsvleermuis** | M.bechsteinii | Gleaner/passieve luisteraar | 18-110 | Midden freq. | Hoog? |
| **Vale vleermuis** | M.myotis | Gleaner/passieve luisteraar | 19-85 | Midden freq. | Hoog |
| **Franjestaart** | M nattereri | Gleaner | 18-85 | Midden freq. | Hoog? |
| **Gewone Grootoorvleermuis** | P.auritus | Gleaner /passieve luisteraar | 18-60 | Lage freq. | |
| | | | | | |
| **Gewone baardvleermuis** | M.mystacinus | Areal hawker/gleaner | 28-100 | Midden freq. | Hoog? |
| **Brandt's baardvleermuis** | M.brandti | Areal hawker | 22-70 | Midden freq. | Hoog? |
| **Watervleermuis** | M.daubentoni | Areal hawker | 22-80 | Midden freq. | Hoog |
| Meervleermuis | M.dasycneme | Areal hawker | 28-70 | Midden freq. | Hoog |
| | | | | | |
| **Gewone dwergvleermuis** | P.pipistrellus | Areal hawker | 40-95 | Lage freq. | Laag |
| **Ruige dwergvleermuis** | P.nathusii | Areal hawker | 36-90 | lage freq. | Gemiddeld? |
| Kleine dwergvleermuis | P.pygmeus | Areal hawker | 47-90 | Lage freq. | Gemiddeld? |
| **Laatvlieger** | E.serotinus | Areal hawker/ gleaner | 25-70 | Lage freq. | Gemiddeld |
| | | | | | |
| Bosvleermuis | N.leisleri | Areal hawker | 22-55 | Lage freq. | Laag? |
| **Rosse vleermuis** | N.noctula | Areal hawker | 17-40 | Lage freq. | Gemiddeld |

**Effecten geluidsbelasting op vleermuizen**

Alle soorten vleermuizen gebruiken ultrasone geluiden om zich te oriënteren. De soorten verschillen in de intensiteit en de frequenties. Fluisterende soorten produceren 60-80 dB(A) SPL, middelmatig hard roepende soorten zo'n 90 dB SPL en hard roepende soorten 100-120 dB(A) SPL. Vaak worden vleermuizen ingedeeld in drie groepen: hard roepen op lag frequentie - soorten, middelmatig hard roepende soorten met hogere frequenties en een groep zachtroepende en passief luisterende soorten. (Tabel 3.1).

Een enkele soort, Rosse vleermuis Nyctalus noctula, gebruikt echolocatie in menselijk hoorbaar bereik. Verder is er nauwelijks overlap in de frequenties van lawaai en de gebruikte frequenties voor echolocatie door vleermuizen. Dit heeft ertoe geleidt dat tot voor kort werd gedacht dat er geen effecten op jagende vleermuizen zou zijn. Er blijken echter wel degelijk negatieve effecten te zijn van lawaai op vleermuizen uit alle drie de groepen.

Laag roepende soorten (<30 kHz) mijden van jachtlocaties met veel geluid (Mackey et all. 1989, Bunkley et al 2015 ). Soorten uit de soortgroep met frequenties tussen 30- 120 KHz, zoals de Gewone

dwergvleermuis mijden drukke verkeerswegen tijdens de jacht (Berthinussen, & Altringham 2012. Dit doen Watervleermuizen ook als bewegingen en licht afwezig zijn ( Luo et al. 2015). Vleermuissoorten die tijdens de jacht in de vangfase passief naar geluiden luisteren van bewegende prooien, mijden ook lawaaiige plaatsen ( Kerth & Melber 2009). Het minder efficiënt kunnen jagen, door langer zoeken en minder succesvol vangen is ook experimenteel vastgesteld (Schaub et al 2008). In het plangebied zijn drie passief luisterende soorten aanwezig; Vale vleermuis, Bechsteinsvleermuis en Gewone grootoorvleermuis.

Daarnaast gebruiken vleermuizen geluiden in de communicatie met elkaar zowel in de verblijven als buiten. Vaak zijn dit hoogfrequente geluiden. Een aantal soorten gebruikt laagfrequente baltsgeluiden in de paarperiode. Deze zijn belangrijk in het vormen van een paargroep. Afname in kwaliteit/ verlies van deze functie door laagfrequent lawaai in de baltsperiode is niet beschreven, maar lijkt zeer aannemelijk.

Luide laag frequente geluiden kunnen ook doordringen tot in de verblijfplaatsen. Als de laagfrequente geluiden zeer regelmatig zijn, worden ook zeer luide geluiden nog door tenminste een aantal soorten vleermuizen getolereerd . Zo zijn er diverse zomerverblijfplaatsen vastgesteld van watervleermuizen, rosse vleermuizen en vale vleermuizen in Duitse autosnelwegbruggen. Maar dit geldt waarschijnlijk niet voor soorten die direct om hun verblijfplaatsen jagen en hierin geluidsgevoelig zijn zoals Gewone grootoorvleermuis en Bechtsteinsvleermuis.

Passief luisterende soorten worden beïnvloed tot 60m van een auto snelweg (is ca. 60-65 dB(A). Als effecten grens wordt 88 dB(A) genomen voor de resterende groep (Bennet et al 2013) .

## 3.4 Betekenis voor de lokale en regionale vleermuispopulaties

Het is zeer waarschijnlijk dat de op de Lonnekerberg waargenomen Vale vleermuizen en andere myotis-soorten ook van het plangebied gebruik maken om te foerageren: één waarneming van de Lonnekerberg-inventarisatie van een Vale Vleermuis lag zelfs in het plangebied. Gezien de onbekendheid van inventariseerders met Vale vleermuizen lijkt het aannemelijk dat deze soort is gemist tijdens de tellingen op het vliegveld. Bovendien is de onderzoeksintensiteit te beperkt geweest om dit soorten vast te kunnen stellen. Vale vleermuizen kunnen naast opgaande elementen ook boven extensief beheerde graslanden jagen. Bovendien is het mogelijk dat gebouwdelen op het terrein gebruikt worden als zomer- en/of winterverblijfplaats door deze soorten. Op basis van gegevens van het plangebied kunnen geen uitspraken gedaan worden over in hoeverre vleermuizen het terrein gebruiken. Het gebied heeft wel gebruikspotentie.

Op de Lonnekerberg zijn in landelijk opzicht zeer belangwekkende aantallen Vale vleermuizen waargenomen. Als gleaner is het aannemelijk dat terreindelen met een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) niet meer door deze soort als effectief foerageergebied gebruikt kan worden. Iets vergelijkbaars geldt voor de andere myotis-soorten, Laatvlieger en Gewone grootoorvleermuis. Aangezien niet bekend is in welke mate de vleermuizen van de Lonnekerberg en andere vleermuizen gebruik maken van het plangebied kunnen geen specifieke uitspraken gedaan worden over de relatie tussen de beoogde ontwikkelingen en de duurzame instandhouding.

Omdat specifieke uitspraken niet mogelijk zijn op basis van het beschikbare materiaal, is getracht weer te geven in hoeverre vleermuizen gevoelig zijn voor geluid en andere verstoringsbronnen. Van een aantal soorten 'gleaners' en 'passieve luisteraars' (zie 'Jachtstijl' in tabel 3.1) is bekend dat een dB-belasting van meer dan 60 dB(A) een negatief effect heeft op het terreingebruik en de foerageer-efficiëntie van vleermuizen; voor welke soorten dit geldt is vermeld in de tekst. Indien deze soorten jagen op terreindelen met een dergelijke geluidsbelasting zijn daarom effecten op de staat van instandhouding te verwachten. Zoals hiervoor aangegeven is het zonder aanvullend onderzoek niet mogelijk om aan te geven hoe groot die invloed is.

Voor de overige soorten is een negatief effect pas boven 88 dB(A) te verwachten en speelt de geluidsbelasting in het plangebied in geen van de scenario's geen rol bij effecten op de staat van instandhouding.

## 3.5 Effecten van verandering van gebruik van gebouw(delen) op vleermuizen

Verschillende soorten leermuizen gebruiken niet gebruikte (zolders, opslagruimten) of niet toegankelijk delen van gebouwen als verblijfplaats (spouwmuren, dakranden, putten). Deze plekken zijn uitgekozen op ligging ten opzichte van geschikte jachtgebieden. Deze delen hebben voor vleermuizen belangrijke temperatuureigenschappen. Wijziging in vormen van gebruik of wijzigingen in de directe omgeving beteken veranderingen in kwaliteit van deze gebouwen voor vleermuizen. Bouwkundige aanpassingen en/of sloop kan leiden tot verlies. Mitigatie en/of compensatie vooraf is dan noodzakelijk. De uitvoering nachtelijk veldonderzoek en met de nodige compensatie kan die noodzaak aantonen. Ook is spontane vestiging mogelijk in niet of weinig gebruikte delen van gebouwen in de tussenliggende periode.

## 3.6 Effecten van verlichting op vleermuizen

Toenemende of veranderende verlichting werken door op de kwaliteit van het jachthabitat, op kwaliteit van vliegroutes en op de kwaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen. Vleermuizen hebben een andere kleurenrespons dan mensen. Hun ogen zijn veel meer lichtgevoelig en hebben een andere frequentieresponscurve. Vleermuizen zijn veel meer gevoelig voor blauwig en groen licht dan oranje-rood licht ( Eklöf,& Jones, G. 2003, Stone et all. 2012).

De myotis groep mijdt verlichte plekken als verblijfplaats, jachtplek en op vliegroutes. Nieuw aangebrachte verlichting om of in onverlichte gebouwen leidt tot later uitvliegen of verlaten van verblijfplaatsen (Shirley et al 2001, Boldogh et al 2007, Zagmaster & Stojan-Dolar 2011, Stephan et al. 2015

Ook het gebruik van vliegroutes is afhankelijk van het verlichtingsniveau. Aanwezigheid van lampen leidt tot het omkeren van de Meervleermuis Myotis dasycneme (Kuiper et al. 2008 ) of het kiezen van een andere route (Limpens et al. 2011). Ook minder lichtgevoelige soorten zoals Gewone dwergvleermuizen draaien om of vliegen om als een open plek te sterk verlicht is. Bij een gat van 60m in een vliegroute is dit bij 5 lux, voor een gat van 30m in een vliegroute is dit ongeveer 20 lux (Hale et all. 2015).

Gewone dwergvleermuizen, Laatvliegers, Rosse vleermuizen en Bosvleermuizen maken in koude nachten juist gebruik van het geconcentreerde voedsel aanbod rond verlichting langs wegen en parkeerplaatsen. Verschillende soorten bosvleermuizen, Myotis-soorten en Plecotus-soorten mijden jachtplekken als deze verlicht worden terwijl andere soorten zoals de Gewone dwergvleermuis, Kleine dwergvleermuis, Laatvlieger en Rosse vleermuis juist op deze plekken meer gaan jagen ( Lacoeuilhe 2014). Al deze soorten mijden wel de verlichte plekken op vliegroute .
Voor lichtgevoelige soorten ligt de drempel in ieder geval een stuk lager dan 3 lux ( Limpens et al 2011, Stone & Haris 2009). Als effecten grens wordt vaak 0,5 of 1 lux genomen voor de myotisgroep en 3 lux voor de Gewone dwergvleermuizen, Laatvliegers, Rosse- en Bosvleermuizen.

# Literatuur


Berntsen, M.F.F. , Have, H. ten & Heslinga, P. 2016. Deelonderzoek geluid, MER Luchthavenbesluit Twente. Advanced Decision Systems Airinfra BV, Delft

Berthinussen, A. , J. Altringham (2012). he effect of a major road on bat activity and diversity. Journal of Applied Ecology 49; pages 82–89.

Bennett, V.J., A. A. Zurche (2013). When corridors collide: Road-related disturbance in commuting bats The Journal of Wildlife Management 77: 93–101.

Bunkley, J.P., C.J.W. McClure, N.J. Kleist, C.D. Francis, J. R. Barber (2015). Anthropogenic noise alters bat activity levels and echolocation calls. Glob. Ecology and Conservation 3: 62–71.

Boldogh S, Dobrosi D, Samu P (2007). The effects of the illumination of buildings on house-dwelling bats and its conservation consequences. Acta Chiropterologica, 9, 527–534.

Eklöf, J. And Jones, G. 2003. Vision in echolocating bats. Anim BehavVol 66: 949 - 953.

Gerritsen, R., R. Haselager, H. Mellema, 2015. Vleermuisinventarisatie Lonnekerberg; Verkennend vleermuisonderzoek 2015. Vriezenveen, EcoMilieu ecologisch onderzoek en advies, rapport EM15507.

Hale, J.D, A. Fairbrass, T.Matthews & J. P Sadler (2015). The ecological impact of city lighting scenarios: Exploring gap crossing thresholds for urban bats. Glob. Change Biol. 21.

Kerth, G., Melber, M.(2009).Species-specific barrier effects of a motorway on the habitat use of two threatened forest-living bat species. Biol. Conserv. 142(2):270-279

Lacoeuilhe A., Machon N., Julien J.F., Le Bocq A., Kerbiriou C. (2014). The influence of low intensities of light pollution on bat communities in a semi-natural context. PlosOne 9(10): e103042.

Luo, J., Siemers, B. M. and Koselj, K. (2015), How anthropogenic noise affects foraging. Glob Change Biol, 21: 3278–3289.

Kuijper DP, Schut J, Van Dullemen D, Toorman H, Goossens N, Ouwehand J, Limpens H. (2008). Experimental evidence of light disturbance along the commuting routes of pond bats (Myotis dasycneme). Lutra, 51, 37–49.

Limpens , H. M. J. Veltman2 , J. Dekker , E. Jansen & H. Huitema. A bat friendly colour spectrum for artificial light? Presentation & Abstract EBRS X11: 34.

Schaub,A, J. Ostwald, B. M. Siemers ( 2008). Foraging bats avoid noise. .Journal of Experimental Biology 211: 3174-3180.

Mackey, R. L. and Barclay, R. M. R.,1989. The influence of physical clutter and noise on the activity of bats over water. Can. J. Zool. 67, 1167-1170.

Shirley,M.D.F, V. L. Armitage, T. L. Barden, M. Gough, P. W. W. Lurz, D. E. Oatway, A. B. South and S. P. Rushton (2001). Assessing the impact of a music festival on the emergence behaviour of a breeding colony of Daubenton's bats (Myotis daubentonii). Journal of Zoology, 254, pp 367-373.

Stone EL, Jones G, Harris S (2009). Street lighting disturbs commuting bats. Current Biology, 19, 1123–1127.

Sierdsema, H., Foppen, R., Van Kleunen, A., 2014. Inschatting verstorende invloed werkparken ADT op vogels. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

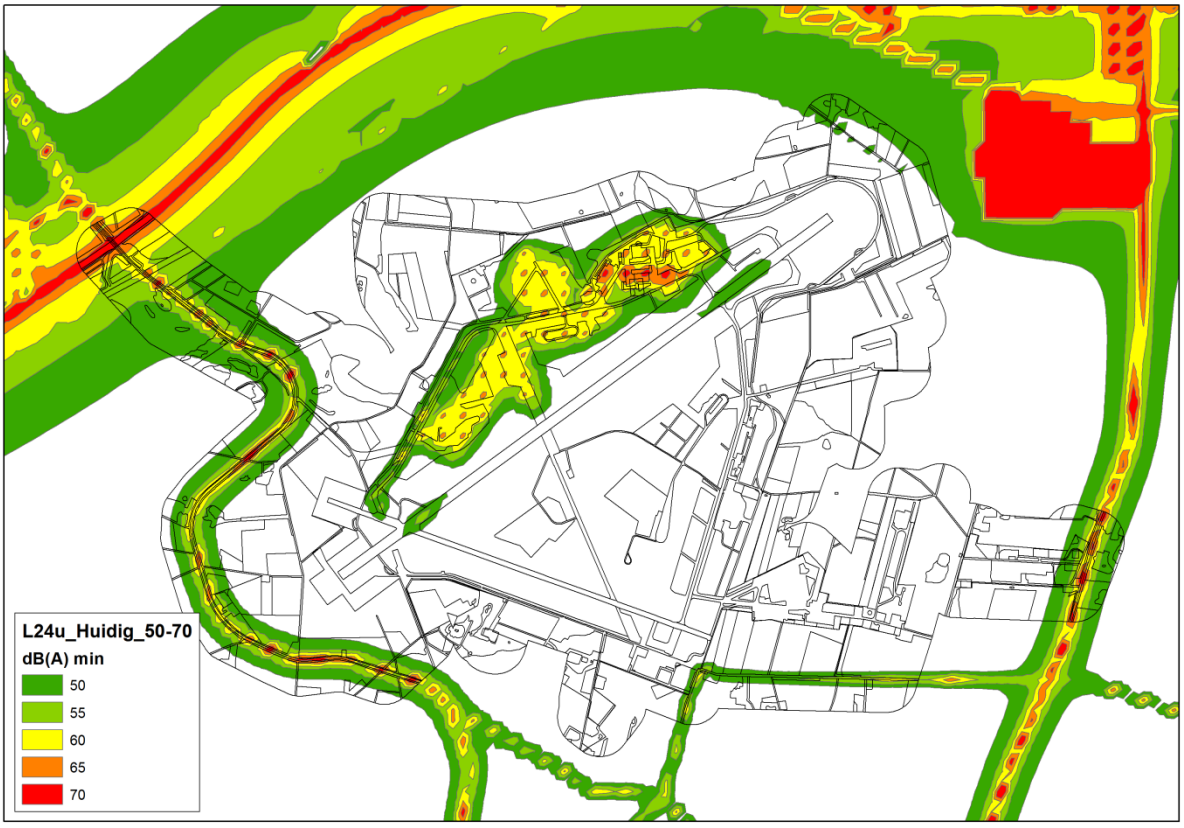
Sierdsema, H., Van Kleunen, A., Foppen, R., 2013. Beoordeling alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op de duurzaamheid van regionale populaties broedvogels. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

Stone, E.L., Jones, G., Harris, S., 2012. Conserving energy at a cost to biodiversity? Impacts of LED lighting on bats. Global Change Biology 18(8): 2458-2465.

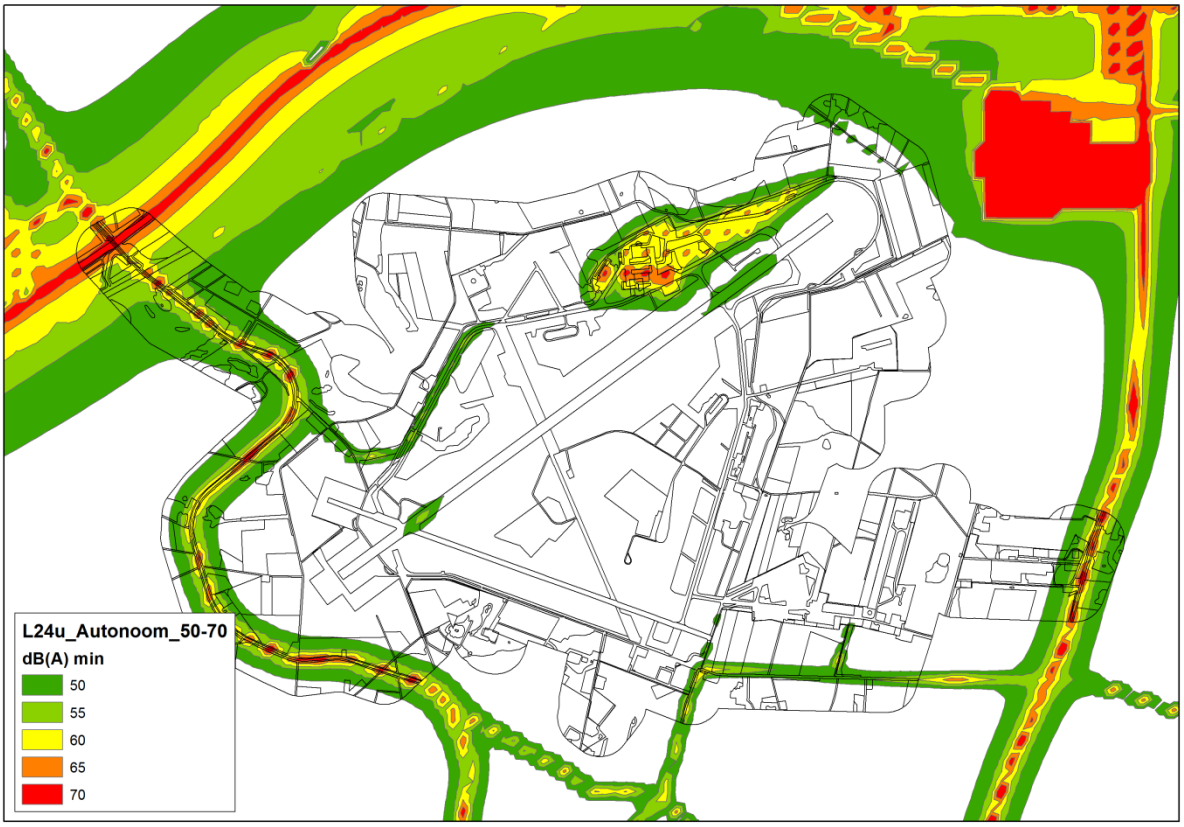
Stephan, S., Kugelschafter, K., M. Hermann. (2015). Einfluss der LED Beleuchtung auf Fledermause in einem Winterquartier- ein Lichtexperiment. Presentation & Abstract 12. BAG Tagung Erfuhrt.

Zagmajster, M , M. Stojan-Dolar (2011). Different illuminations of buildings with bat roosts and their impact on bats. Poster & Abstract EBRSXII : 91.

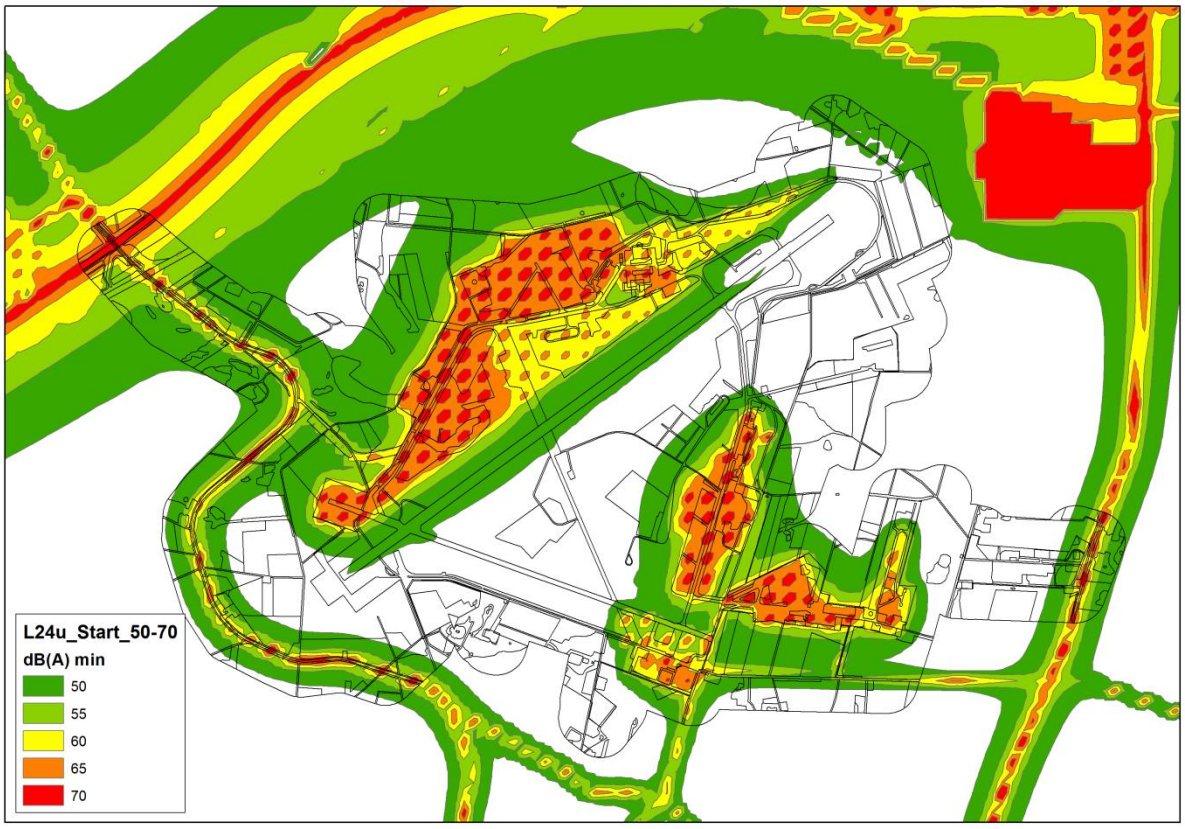
# Bijlage 1. Geluidscontouren



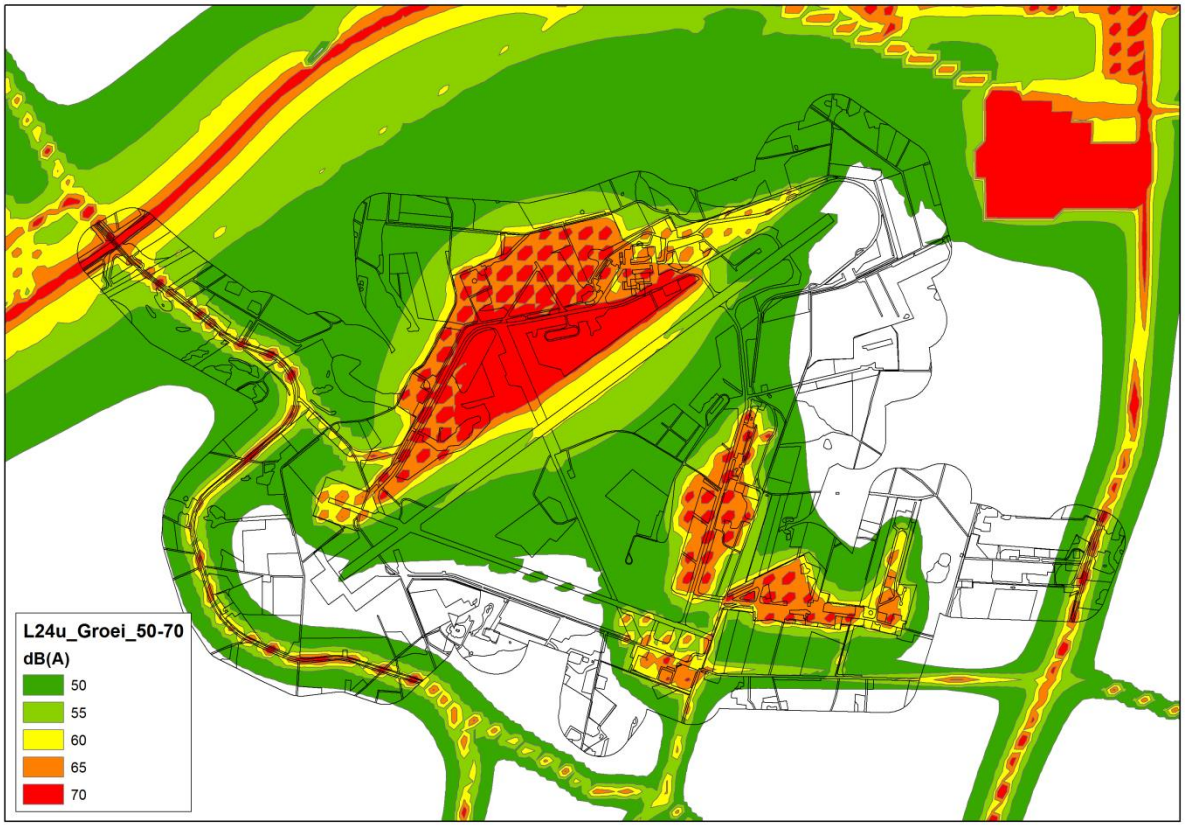

Huidig



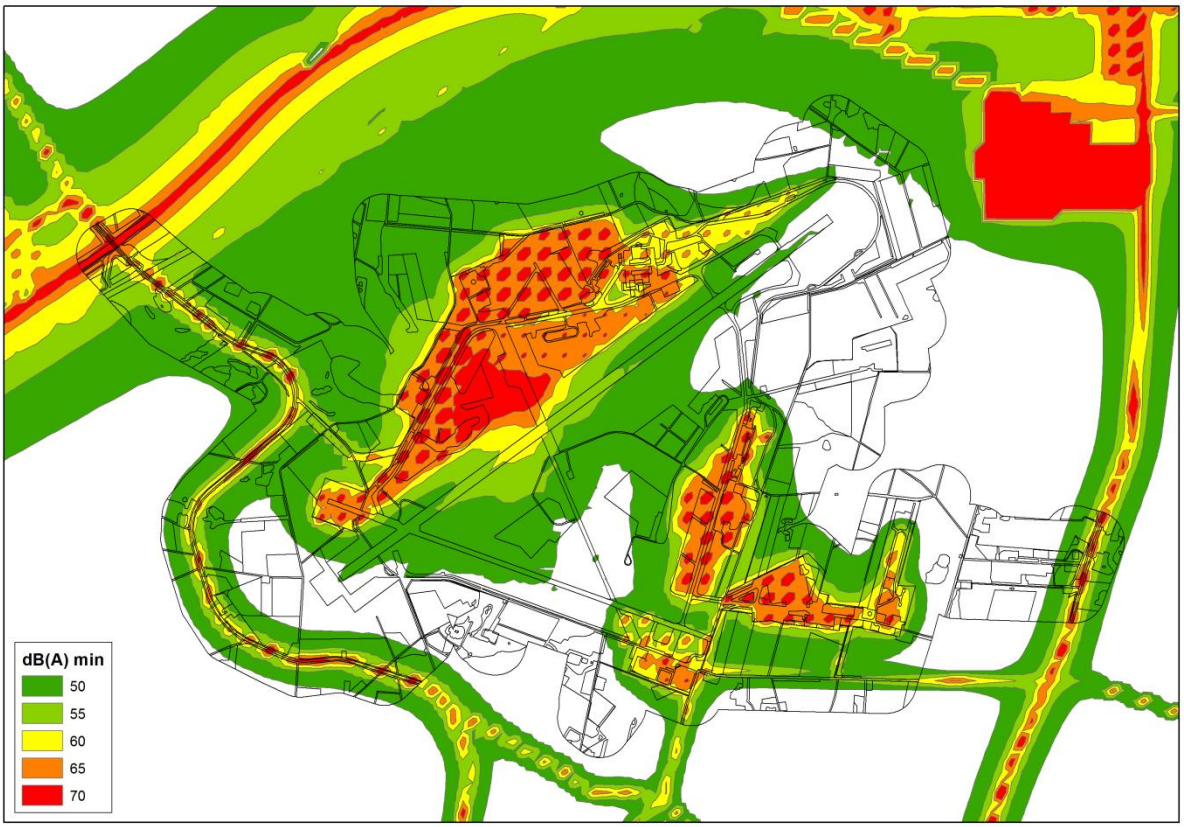

Autonoom




Minimale vulling

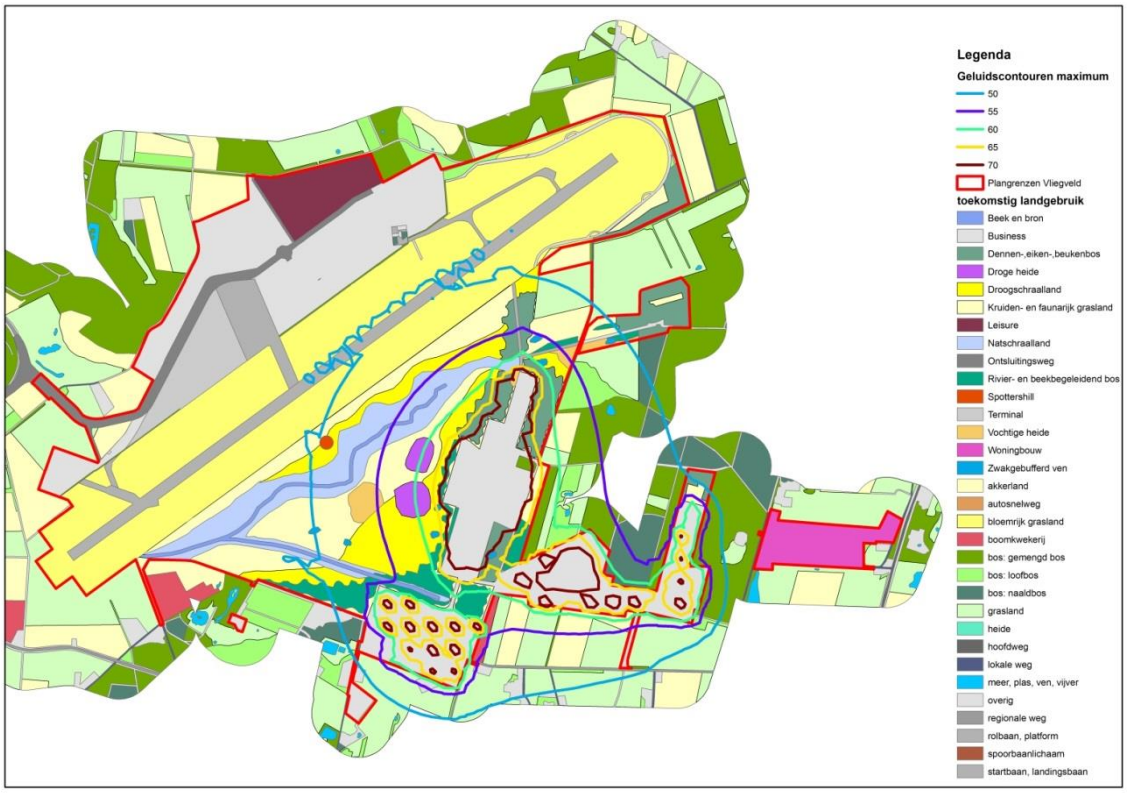



Maximale vulling




Voorkeursalternatief (VKA)

# Inschatting verstorende invloed werkparken ADT op vogels




Henk Sierdsema, Ruud Foppen
& André van Kleunen

Sovon-rapport 2014/19

Sovon

**Colofon**

© Sovon 2014

ISSN 2212-5027

Dit rapport is opgesteld in opdracht van ADT/Area Development Twente

*Wijze van citeren*: Sierdsema H., Foppen R. & van Kleunen A. 2014. Inschatting verstorende invloed werkparken ADT op vogels. Sovon-rapport 2014/19. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Sovon en/of de opdrachtgever.

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 4
2. Geluidbelasting ..... 5
3. Varianten ..... 7
4. Inschatting van de geluidsinvloeden op vogels ..... 9
4.1 Inleiding ..... 9
4.2 Schatting van de beïnvloedde populatie ..... 9
4.3 Inschatting per activiteit ..... 13
4.4 Incidenteel en frequent, waar ligt de grens? ..... 16
5. Conclusies ..... 17
Referenties ..... 18
Bijlage 1. Samenvatting studies naar de impact van geluidsbelasting op vogels ..... 20
Bijlage 2. Invloed per activiteit ..... 22
Bijlage 3. Uitgangspunten geluidsberekeningen middengebied Luchthaven Twente ..... 25
Bijlage 4. Lichtbelasting ..... 28
Bijlage 5. Samenvatting studies naar de impact van lichtbelasting op vogels en vleermuizen ..... 29

# 1. Inleiding

Aan Sovon is gevraagd om een inschatting te maken van de (geluids)invloeden op vogels van de verschillende mogelijke gebruiksvormen van de werkparken bij het Vliegveld Twente. Daarbij worden twee varianten onderscheiden: een minimumvariant met een aantal activiteiten en een maximumvariant met een aantal extra activiteiten. In deze notitie wordt daar verslag van gedaan. Deze notitie volgt op twee eerdere notities die zijn geschreven over het nieuwe gebruik van de voormalige luchtmachtbasis Twente (hierna genoemd 'vliegveld' of ): Sierdsema et al 2013a en Sierdsema et al 2013b. In deze notities is meer informatie te vinden over de inrichtingsvoorstellen en verwachte vogelbevolking in het gebied.

Wat betreft het geluid gaat hierbij om het uitvoeren van een analyse op het gebied tussen de 50 en 70 dB(A) contour door Sovon. In Sierdsema 2013 is meer informatie te vinden over de achtergronden hiervan. Elementen die daarbij onder meer een rol spelen zijn :

- frequentie van optredende geluid,
- seizoen (ca. begin feb tot  eind juni).
- type biotoop en de daarbij behorende soorten
- richting van geluidsuitstraling

Daarnaast is onderzocht in hoeverre de kleur van lichtbronnen van invloed is op de vogels in het gebied.

# 2. Geluidbelasting

Om de mogelijke impact van chronische geluidsbelasting van bedrijvigheid en gepiekt geluid van evenementen op vogels in de effectanalyse te kunnen meenemen is in aanvulling op wat in Sierdsema *et al.* (2013) is geschreven een korte literatuurstudie uitgevoerd. Op het "web of science" en in de catalogus van de Sovon-bibliotheek is gezocht naar relevant publicaties (exclusief verkeersstudies, een onderwerp dat reeds uitvoerig is onderzocht). In de bijlage worden deze publicaties samengevat. Hieronder worden de grote lijnen die hieruit kunnen worden afgeleid besproken.

***Impact chronische geluidsbelasting op vogels***

Er is de laatste jaren veel onderzoek gedaan aan chronisch antropogeen (= door de mens veroorzaakt) geluid zoals industrieel geluid en stadsgeluiden en hou dit de biologie van vogels beïnvloedt. Deze wijzen erop dat er vergelijkbare effecten zijn als van verkeer op vogels. Er is onderzoek gedaan naar de mechanismen via welke geluid kan ingrijpen op populatie/parameters. Er zijn veel aanwijzingen dat vooral vogelgeluiden met lage tonen gemaskeerd worden door chronische geluidsbelasting (zowel stadsgeluid, als industrieel geluid bevatten veel lage tonen (<2000 kHz) waarmee de communicatie verstoord wordt, wat gevolgen kan hebben voor broedsucces en fitness. Op grond hiervan is het aannemelijk dat vooral soort die communiceren met lage tonen gevoelig zijn voor dit soort geluidsbelasting). Effecten werden vastgesteld vanaf 50-60 dB(A). Effectafstanden worden niet gegeven.

***Impact gepiekte geluidsbelasting op vogels***

Naast chronisch aanwezige geluidsbelasting, veroorzaken sommige bronnen kortstondig geluid. Ook hierin kunnen gradaties worden onderscheiden van een eenmalige knal, een passerend vliegtuig tot een popconcert dat een dag(deel) duurt. In dit document duiden we dit soort geluidsbronnen alle aan met "gepiekte geluidsbelasting".
Over de impact van dit soort geluidsbelasting op vogels zijn nauwelijks andere studies gevonden, dan die al genoemd zijn in Sierdsema *et al*. (2013).
Sommige soorten laten verstoringsreacties zoals (tijdelijk) vluchten zien bij plotseling optredend sterk geluid, maar ander niet. Er zijn ook aanwijzingen dat als geluid regelmatig terugkeert er adaptatie optreedt (Klein 2008). Er zijn geen nieuwe studies die direct naar dichtheden of reproductieparameters en gepiekt optredend geluid hebben gekeken.

**Effectbeoordeling geluidsbelasting Vliegveld Twente op de aanwezige broedvogels**

***Chronisch geluid***

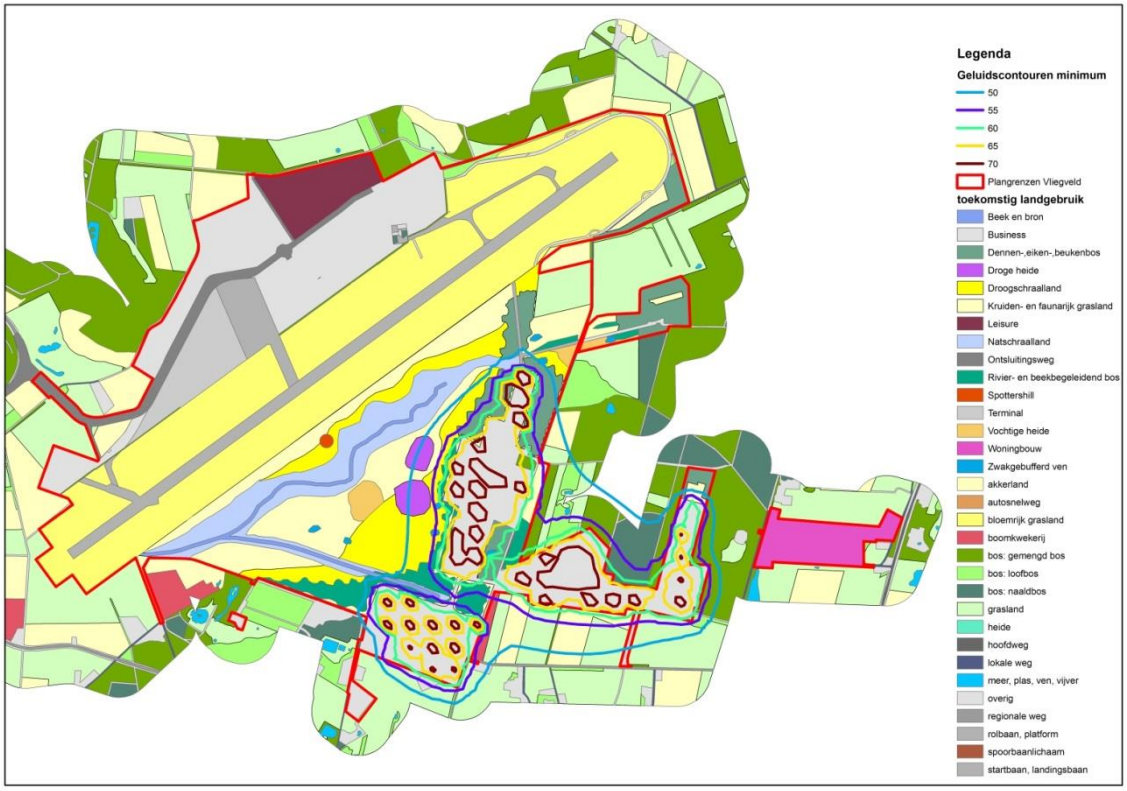
Op grond van de beschikbare literatuurkennis kan worden uitgegaan van effecten op dichtheden van vogels vanaf 50dB(A). De gevoelige soorten zijn naar verwachting vooral soorten die in lage tonen communiceren. Omdat hiervan geen overzicht voorhanden is kan voor de effect-analyse het best worden uitgegaan van de op basis van meerdere verkeersanalyses aangetoonde negatief gevoelige soorten gepubliceerd in Foppen *et al.* (2002).

***Gepiekt geluid***

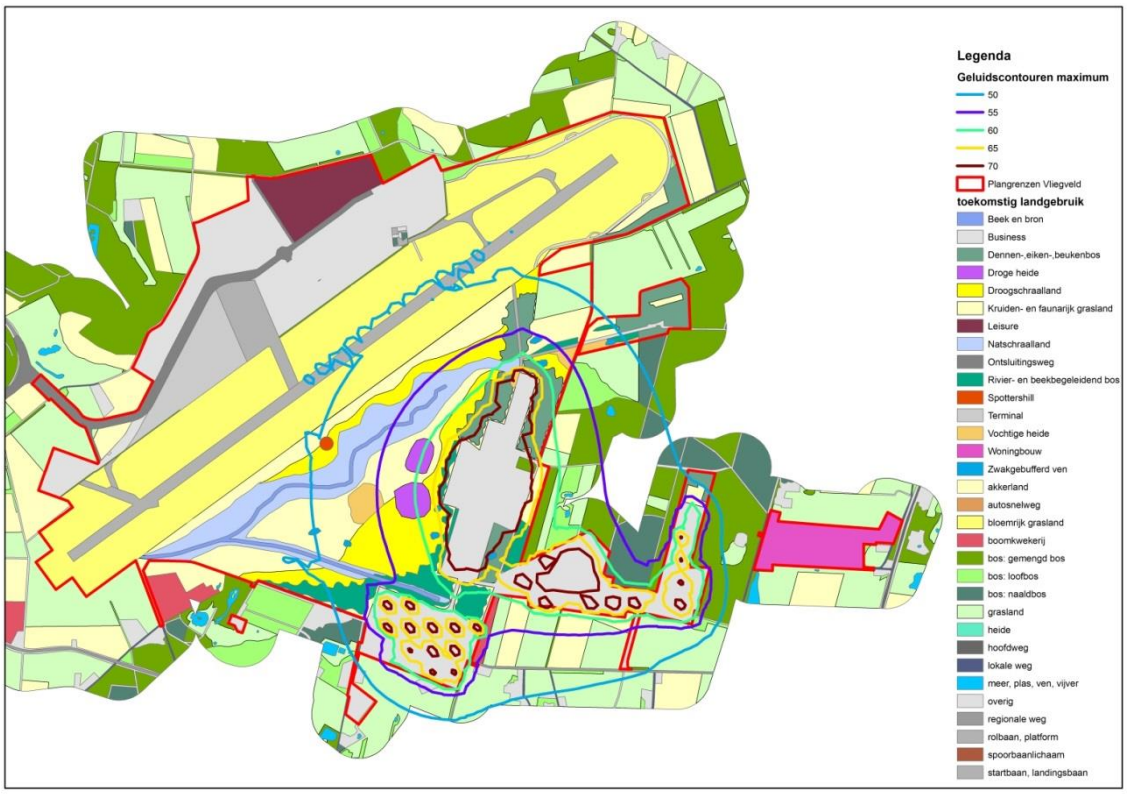
Er zijn geen aanwijzingen dat laag frequent optredende gepiekt geluid van invloed is op de dichtheden van vogels. Aanname betreffende optredend gepiekt geluid op vliegveld Twente is dat incidenteel optredend geluid van evenementen op vliegveld Twente (10 keer per deelgebied per jaar) niet wezenlijk van invloed is op dichtheden van broedvogels. Als het frequenter optreedt kan de impact van het geluid beter worden beoordeeld als chronisch optredend geluid.

# 3. Varianten

Voor het inschatten van de geluidsbelasting zijn twee varianten doorgerekend: een minimum en een maximumvariant. De geluidsbelasting betreft een 24-uursgemiddelde op 1,5 meter hoogte. De achtergronden voor de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 4. De minimum-variant komt overeen met de situatie zoals gebruikt in de effectbeschrijvingen voor het MER en Sierdsema *et al.* (2013). De maximum-variant hoort bij een situatie met extra belastende activiteiten met een hogere frequentie. In figuur 1 en 2 zijn de verwachte geluidscontouren van beide varianten over de toekomstige inrichting van het gebied heen gelegd.




Figuur 1. Geluidscontouren van de minimum variant en toekomstig landgebruik




Figuur 2. Geluidscontouren van maximum variant en toekomstig landgebruik

# 4. Inschatting van de geluidsinvloeden op vogels

## 4.1 Inleiding

De impact van geluidsinvloeden kan niet worden gekwantificeerd. Wel is nagegaan hoeveel oppervlak aan habitat door de berekende verstoringscontour van 50 dB(A) wordt beïnvloed. Tevens is een doorrekening gedaan naar de potentiële aantallen broedparen die in de invloedzone voorkomen. Voor de minimumvariant (figuur 1) is dat al in de eerdere studie gedaan (Sierdsema et al. 2013a/b). Nu is tevens de maximumvariant doorgerekend.

## 4.2 Schatting van de beïnvloedde populatie

Voor het bepalen van de geschatte omvang van de beïnvloedde populatie is eerst berekend welke oppervlakte per toekomstig habitattype (Sierdsema et al 2013) EXTRA beïnvloed zal worden in de maximum dBA-variant ten opzichte van de minimum dBA-variant (tabel 1).

In tabel 2 staat per in en rond het vliegveld aangetroffen soort hoeveel territoria naar schatting door de maximumvariant extra worden getroffen. Tevens is daarbij aangegeven of er in de verkeersstudies een negatief effect is gevonden dat duidt op gevoeligheid voor lawaai (). Voor 4 van de 5 aandachtssoorten binnen deze studie is dat het geval, voor een 5$^{e}$ (kneu) is er een mogelijk effect gevonden.

*Tabel 1. Oppervlakte per toekomstig habitatttype met een geluidsbelasting van meer dan 50 dBa in de minimum en de maximumvariant. Betekenis van de kolommen: Vliegveld: ja/nee binnen de plangrenzen van het vliegveld (zie figuur 1 en 2); Minimum: beïnvloede oppervlakte (ha) bij de minimum-variant; Maximum: beïnvloede oppervlakte (ha) bij de maximum-variant; Verschil: Verschil in beïnvloedde oppervlakte (in ha) tussen beide varianten.*

| Type | Vliegveld | Minimum | Maximum | Verschil |
|---|---|---|---|---|
| Akkerland | 0 | 9.7 | 16.0 | 6.3 |
| Akkerland | 1 | 0.2 | 0.2 | 0.1 |
| Beek en bron | 1 | 0.5 | 3.1 | 2.6 |
| bloemrijk grasland | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| bloemrijk grasland | 1 | 0.0 | 14.6 | 14.5 |
| boomkwekerij | 0 | 1.5 | 2.3 | 0.8 |
| bos: gemengd bos | 0 | 14.8 | 34.1 | 19.3 |
| bos: gemengd bos | 1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| bos: loofbos | 0 | 4.8 | 12.3 | 7.5 |
| bos: naaldbos | 0 | 8.3 | 12.8 | 4.5 |
| bos: naaldbos | 1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 |
| Business | 1 | 210.5 | 231.2 | 20.6 |
| Dennen-,eiken-,beukenbos | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Dennen-,eiken-,beukenbos | 1 | 20.2 | 41.8 | 21.6 |
| Droge heide | 1 | 2.2 | 8.4 | 6.2 |
| Droogschraalland | 1 | 8.7 | 41.5 | 32.8 |
| grasland | 0 | 20.7 | 47.3 | 26.6 |
| grasland | 1 | 0.0 | 2.7 | 2.7 |
| Kruiden- en faunarijk grasland | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Kruiden- en faunarijk grasland | 1 | 11.2 | 45.9 | 34.7 |
| lokale weg | 0 | 0.2 | 1.3 | 1.1 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| lokale weg | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| meer, plas, ven, vijver | 0 | 0.1 | 0.3 | 0.2 |
| Natschraalland | 1 | 0.7 | 20.3 | 19.7 |
| overig | 0 | 1.7 | 3.9 | 2.2 |
| overig | 1 | 0.3 | 0.6 | 0.4 |
| regionale weg | 0 | 0.5 | 1.4 | 0.9 |
| regionale weg | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Rivier- en beekbegeleidend bos | 1 | 14.4 | 24.7 | 10.3 |
| rolbaan, platform | 1 | 0.2 | 1.5 | 1.3 |
| Spottershill | 1 | | 0.3 | 0.3 |
| startbaan, landingsbaan | 1 | | 3.8 | 3.8 |
| Vochtige heide | 1 | 0.7 | 4.8 | 4.0 |
| Zwakgebufferd ven | 1 | 0.6 | 1.7 | 1.1 |

*Tabel 2. Overzicht van het aantal EXTRA door geluid beïnvloede paren broedvogels in de maximum variant ten opzichte van de minimum variant. Betekenis van de kolommen: Buiten vliegveld: buiten de plangrenzen van het vliegveld (zie figuur 1 en 2); Op vliegveld: binnen de plangrenzen van het vliegveld; Totaal: totaal extra beïnvloede populatie. Soorten waarvan een regionaal belangrijk aandeel voorkomt binnen het plangebied zijn vet weergegeven. Voor de soortspecifieke geluidsgevoeligheid is uitgegaan van Foppen et al. (2002). De getallen zijn het resultaat van een vermenigvuldiging van de beïnvloedde oppervlakte met populatiedichtheden per habitat zoals beschreven in Sierdsema et al (2013a/b).*

| Soort | Buiten vliegveld | Op vliegveld | Totaal | geluidsgevoeligheid |
|---|---|---|---|---|
| Nijlgans | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Sperwer | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Buizerd | 0,5 | 0 | 0,5 | |
| Torenvalk | 0,1 | 0 | 0,1 | |
| Boomvalk | 0 | 0,1 | 0,1 | |
| Patrijs | 0,1 | 0 | 0,1 | |
| Kwartel | 0,1 | 0,1 | 0,2 | ja |
| Fazant | 0,6 | 0,2 | 0,7 | mogelijk |
| Scholekster | 0,3 | 0 | 0,3 | |
| Kleine Plevier | 0,4 | 0 | 0,4 | |
| Kievit | 1,7 | 0,1 | 1,8 | |
| Holenduif | 0,4 | 0 | 0,4 | |
| IJsvogel | 0,2 | | 0,2 | |
| Zwarte Specht | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Grote Bonte Specht | 4,8 | 0 | 4,9 | |
| Kleine Bonte Specht | 0,7 | 0 | 0,7 | mogelijk |
| Boomleeuwerik | 0,1 | 0 | 0,1 | ja |
| **Veldleeuwerik** | **1** | **31,1** | **32,1** | **ja** |
| Boerenzwaluw | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Boompieper | 4,1 | 0,9 | 5 | ja |
| **Graspieper** | **0** | **8,1** | **8,1** | **ja** |
| Gele kwikstaart | 0,2 | 0,3 | 0,5 | ja |
| Witte Kwikstaart | 2,9 | 0,3 | 3,3 | mogelijk |
| Zwarte Roodstaart | 0,4 | 0,1 | 0,6 | ja |
| Gekraagde Roodstaart | 2 | 2,3 | 4,3 | ja |
| Roodborsttapuit | 0,3 | 0,1 | 0,4 | ja |
| Grote Lijster | 0,8 | 0,1 | 0,9 | |
| Bosrietzanger | 1,9 | 0,2 | 2,1 | |
| **Braamsluiper** | **1,9** | **1,3** | **3,2** | **ja** |
| Grasmus | 8,2 | 9,3 | 17,4 | ja |
| Goudhaan | 2,1 | 0 | 2,1 | ja |
| Vuurgoudhaan | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Grauwe Vliegenvanger | 0,7 | 0 | 0,7 | |
| Bonte Vliegenvanger | 0,9 | 0 | 0,9 | ja |
| Staartmees | 3 | 0,1 | 3,1 | |
| Glanskop | 2 | 0 | 2 | ja |
| Matkop | 0,7 | 0 | 0,7 | ja |
| Kuifmees | 1,8 | 0 | 1,8 | |
| Zwarte Mees | 0,2 | 0 | 0,2 | ja |
| Pimpelmees | 15,1 | 0,9 | 16 | |
| Koolmees | 20,9 | 1,1 | 22 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Boomklever | 4,1 | 0 | 4,1 | ja |
| Boomkruiper | 3,9 | 0,1 | 4 | |
| Wielewaal | 0,4 | 0 | 0,4 | ja |
| Ekster | 0,2 | 0 | 0,2 | |
| Zwarte Kraai | 4,2 | 0,1 | 4,3 | |
| Spreeuw | 0 | 0 | 0 | mogelijk |
| Huismus | 2 | 0,3 | 2,3 | mogelijk |
| Groenling | 0,9 | 0 | 1 | mogelijk |
| Putter | 0,8 | 0 | 0,8 | mogelijk |
| **Kneu** | **2,6** | **3,9** | **6,5** | **mogelijk** |
| Appelvink | 5,1 | 8,5 | 13,6 | mogelijk |
| **Geelgors** | **6,2** | **6,3** | **12,5** | **ja** |

## 4.3 Inschatting per activiteit

Voor de uiteindelijke effectinschatting is voor de afzonderlijke activiteiten gekeken naar een aantal mogelijke verstorings/belastingselementen:
- activiteit leidt tot verhoging geluidsbelasting
- activiteit leidt tot verhoging visuele belasting of directe verstoring
- activiteit leidt tot uitstoot belastende stoffen
- activiteit leidt tot verhoging lichtbelasting
- activiteit leidt tot directe sterfte
- activiteit leidt tot habitatverlies

Op grond van de inschattingen in Bijlage 3 is vervolgens alleen nog gekeken naar de mogelijke impacts van geluid en zichtverstoring/directe verstoring. Per activiteit is ingeschat of deze een Hoge (H), Matige (M) of Lage (L) impact/bijdrage levert aan de totale verstoring (bijlage 2). Daarbij zijn de volgende overwegingen/aannames meegenomen:

Er is gewerkt met 3 deelgebieden waarbij aangenomen is dat de activiteiten zich in de onmiddellijke omgeving van die plaatsen afspelen.
Op grond van de overlays tussen habitat en de geluidszones is bepaald dat de verstoorde aandelen graslandhabitat veel lager zijn dan de verstoorde boszone (30% vs 80-90%). Daarom is voor graslandvogels de impact van geluid afgewaardeerd. Indien een activiteit als incidenteel is gecategoriseerd dan is de impact ook afgewaardeerd (bijv. van H potentieel naar M). Omdat de activiteiten in het onderdeel Oostkamp ver weg liggen van de graslandhabitats is de impact van potentiële zichtverstoring met een categorie afgewaardeerd. Uiteindelijk is per activiteit een eindoordeel ingeschat voor het gezamenlijk verstorende effect op grond van zicht en geluid. In oranje zijn de activiteiten met een matig effect weergegeven, in rood met een hoge impact. Het zal niet verbazen dat deze activiteiten vooral in de maximumvariant te vinden zijn.

*Tabel 3. Inschatting van de invloed per activiteit op broedvogels. Voor meer informatie over het voorkomen van vogels in de verschillende biotopen wordt verwezen naar Sierdsema et al. 2013a/b.*

| **Minimum -variant** | inschatting bijdrage per activiteit | Struweel-vogels (braamsluiper, geelgors, kneu) | | Grasland-soorten (graspieper, veldleeuwerik) | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Locatie** | **Activiteit** | **geluid** | **zicht/directe verstoring** | **geluid** | **zicht/directe verstoring** |
| Strip | Karting/quad/motorcross recreatief outdoor | **M** | **M** | L | **L** |
| | Rijopleidingen (motor/auto/vracht), incl slipcursussen, simulaties etc | L | **M** | L | **L** |
| | Off-road 4x4 rijden (behendigheid) | L | **M** | L | L |
| | Off-road 4x4 rijden (snelheid) | **M** | **M** | L | L |
| | Publieksevenementen zonder gebruik motorvoertuigen (dealerdagen, presentaties, clubdagen, etc.) | L | L | L | **L** |
| | R&D testtrack (bijv. bandentesten) | L | L | L | **L** |
| | Foto & filmopnamen | L | L | L | L |
| | Zakelijke groepsevenementen (zoals productpresentaties van nieuwe automodellen, conferenties) | L | L | L | L |
| | Outdoorsport (niet gemotoriseerd, bijv. mountainbike) | L | **M** | L | **L** |
| | Leisure evenementen regulier (bijv. permante botsautobaan) | L | L | L | L |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) t/m cat. 4.2 | L | L | L | L |
| Oostkamp | Karting indoor (recreatief) | **M** | L | L | L |
| | Karting indoor (evenement zwaar niveau) | **M** | L | L | L |
| | Bedrijfsfeesten (evt. met achtergrondmuziek/kleinschalige muziek) | M | L | L | L |
| | Bedrijfsfeesten met muziek tot 23:00 (max 60 dB) | **L** | L | L | L |
| | Concerten (licht) | **M** | L | L | L |
| | Zakelijke groepsevenementen (beurzen, conferenties) | L | L | L | L |
| | Publieksevenementen (vlooienmarkten, themamarkten, sportevenementen) | L | L | L | L |
| | Foto- en filmopnamen | L | L | L | L |
| | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | **M** | L | L | L |
| | Parkeren (evenementen) | L | **M** | L | L |
| | Leisure (paintball, lasergame, airsoft) | L | L | L | L |
| | Leisure evenementen regulier outdoor (bijv. permanente botsautobaan) | L | L | L | L |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Deventer-poort | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | **M** | L | L | L |
| | Parkeren (evenementen) | L | **M** | L | L |
| | Recreatief gebruik overloopgebied parkeren (bijv. modelvliegen) max 50dB | **L** | **H** | **L** | **H** |

AANNAME IS DAT DE ACTIVITEITEN ZICH ALLEEN BINNEN DE WERKPARKEN AFSPELEN

| | |
|---|---|
| M | medium impact |
| L | lage impact |
| H | hoge impact |

| **Maxiumum-variant** | inschatting bijdrage per activiteit: alleen **EXTRA** actviteiten | Struweelvogels (braamsluiper, geelgors, kneu) | | Graslandsoorten (graspieper, veldleeuwerik) | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Locatie** | **Activiteit** | **geluid** | **zicht/directe verstoring** | **geluid** | **zicht/directe verstoring** |
| Strip | Wedstrijd kart/quad/motorcross/e.d. (prof) | M | M | L | L |
| | Kart/quad/motorcross trainen (outdoor) | H | H | M | L |
| | Coureursopleidingen/rally training | H | M | M | L |
| | Dragraces | M | M | L | L |
| | Popconcerten | M | L | L | L |
| | Leisure evenementen incidenteel (bijv. kermis) | M | L | L | L |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) hoger dan cat. 4.2 t/m 5.3 | H | M | M | L |
| Oostkamp | Bedrijfsfeesten met muziek na 23:00 (max 60dB) | L | L | L | L |
| | Concerten (zwaar, bijv. popconcerten) | M | L | L | L |
| | Leisure evenementen incidenteel outdoor (bijv. kermis) | M | L | L | L |

## 4.4 Incidenteel en frequent, waar ligt de grens?

Het zal duidelijk zijn dat de impact van een bepaalde activiteit sterk afhangt van de frequentie waarmee de activiteit plaatsvindt. Om goed te weten hoe de relatie ligt tussen frequentie en een eventuele impact op vogels zou een dosis-effectstudie beschikbaar moeten zijn. Voor geen van de activiteiten is dat het geval. De enige uitspraak die we daarom kunnen doen is welke incidentie van een activiteit wij als incidenteel beschouwen. We zijn er bij de beoordeling van uit gegaan dat incidentele activiteiten niet vaker voor zullen komen dan 10-12x per jaar en maximaal 1x per maand in het broedseizoen (maart-augustus). In dat geval beschouwen we de impact van deze activiteit als beduidend lager als in potentie bij een hoge frequentie zou voor komen. Waar precies de grens ligt en of er zo'n scherpe grens ligt tussen hoge en lage impact is niet bekend.

**Tijdstip gedurende het jaar**
Al onze inschattingen zijn gebaseerd op broedvogels. Het is aan te nemen dat alleen activiteiten die vallen binnen het broedseizoen (grofweg maart-augustus) een impact zullen hebben op deze soorten (zie tabel 2 voor een overzicht uit het gebied die gevoelig zijn voor geluidsverstoring). In een gering aantal gevallen zullen vogels jaarrond een territorium bezetten en daarom ook in de winterperiode beïnvloed kunnen worden. Bij geen van de aandachtsoorten is dat overigens het geval (veldleeuwerik, graspieper, braamsluiper, kneu en geelgors). Hierbij kan bij de planning van de activiteiten rekening worden gehouden. Zie tabel 4.1 voor een beschrijving van de broedtijd van de vijf aandachtsoorten.

*Tabel 4.1 Broedtijd van de aandachtsoorten. Onder de broedtijd wordt hier zowel de periode van zangactiviteit als de uitbroeden van de eieren en grootbrengen van de jongen verstaan. Soorten met meerdere broedsels hebben ook meerdere zangpieken in het seizoen.*

| | **Broedperiode** | **Aantal broedsels** |
|---|---|---|
| Veldleeuwerik | Maart - juli | 2 |
| Graspieper | Maart – augustus | 1 - 3 |
| Braamsluiper | April – juli | 1 |
| Kneu | Eind maart - augustus | 2 - 3 |
| Geelgors | Maart – begin september | 2 - 3 |

# 5. Conclusies

In vergelijking van de minimum en de maximum variant wordt een aanzienlijk grotere oppervlakte van de voormalige luchtmachtsbasis Twente ('vliegveld') beïnvloedt door geluid van meer dan 50dBA (24-uursgemiddelde op 1,5 meter hoogte). Een schatting van de extra beïnvloedde populatie is vermeld in tabel 2. Voor de vijf aandachtsoorten gaat het hierbij om een flink deel van de populatie op het vliegveld zelf en de directe omgeving daarvan (tabel 3). Het is niet zo, dat elk beïnvloed paar wegvalt uit de reproductieve populatie, maar bij toepassing van de maximum variant lijkt het aannemelijk dat deze toch een aanmerkelijke invloed zal kunnen hebben op de reproductieve vermogen van deze populaties.

*Tabel 3. Vergelijking van de populatie-omvang van de vijf soorten op het vliegveld en het aantal broedparen dat extra wordt beïnvloed door geluidsverstoring in de maximum-variant.*

| | **Populatie vliegveld** | **Extra beïnvloed** |
|---|---|---|
| Veldleeuwerik | 100 | 32 |
| Graspieper | 20 | 8 |
| Braamsluiper | 8 | 3 |
| Kneu | 10 | 6 |
| Geelgors | 28 | 12 |

Uit tabel 3 blijkt, dat een beperkt aantal activiteiten verantwoordelijk is voor het grootste deel van de te verwachten impact op vogels. Met name wanneer hoogbelastende activiteiten een structureel karakter krijgen is een flinke impact op populaties te verwachten. Deze impact is te beperken door de deze activiteiten zover mogelijk van de nieuwe luchthaven en de nieuwe EHS te laten plaatsvinden: met name activiteiten die een uitstraling naar deze gebiedsdelen hebben zijn van invloed op de vijf aandachtsoorten. Ook een beperking van hoogbelastende activiteiten tot 10-12 maal per jaar en dan vooral buiten het broedseizoen (maart-augustus) zal de druk op de populaties aanmerkelijk kunnen laten afnemen.

# Referenties

FOPPEN R., VAN KLEUNEN A., LOOS W.B., NIENHUIS J. & SIERDSEMA H. 2002. Broedvogels en de invloed van hoofdwegen, een nationaal perspectief. Onderzoeksrapport nr 2002/08 SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek- Ubbergen.

KLEIN D. 2008. Effecten van geluid op wilde soorten – implicaties voor soorten betrokken bij de aanwijzing van Natura 2000 gebieden. Wageningen, Alterra, Alterrarapport 1705.

SIERDSEMA H., VAN KLEUNEN A. & FOPPEN R. 2013. Beoordelinge duurzaamheid regionale populaties broedvogels Vliegveld Twente. Sovon-notitie 2013-105. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

SIERDSEMA H., VAN KLEUNEN A. & FOPPEN R. 2013. Beoordeling alternatieve inrichting van Vliegveld Twente op de duurzaamheid van regionale populaties broedvogels. Sovon-rapport 2013/63. Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

# Bijlage 1. Samenvatting studies naar de impact van geluidsbelasting op vogels

Hieronder worden studies waarin de impact van blootstelling van vogels aan chronische geluid (exclusief specifieke verkeersstudies) en gepiekt geluid en de impact ervan op populatie gerelateerd parameters besproken.

**Chronische geluidsbelasting**

**Bayne *et al*. (2008) – broedvogeldichtheden en chronisch geluid compressor-installaties**
In deze studie zijn tot 1,5 maal lagere dichtheden (zangvogels overall) aangetoond nabij compressor-installaties voor de energiesector in Canada. Die produceren continu 75-90 dB(A).

***Francis et al. (2011) – geluidsbelasting in urbane omgeving en vogelgemeenschappen***
Zij laten zien dat soorten die met lage tonen communiceren (vooral tonen <2 kHz) gebieden met veel antropogeen lawaai vermijden, in tegenstelling tot soorten die vooral met hoge geluiden (>3 kHz) communiceren.

***Habib et al. (2007) – broedbiologie Ovenvogels - en* chronisch geluid compressor-installaties**
Deze studie laat zien dat het paringssucces van Ovenvogels (*Seiurus aurocapilla*) kleiner is in gebieden met chronisch geluid van compressor-installaties dan in controlegebieden.

***Halfwerk et al. (2011) – communicatie bij Koolmezen en geluidsbelasting in urbane omgeving***
Deze studie laat zien aan de hand van Koolmees dat stadslawaai man-vrouw communicatie bij vogelsoorten hindert en dat de signaal efficiency afhangt van de toonhoogte in relatie tot het achtergrondlawaai.

***Kight et al. (2012) – antropogeen geluid en reproductie Roodkeelsialia***
Deze studie laat zien dat antropogeen geluid in het zang-frequentie bereik van de Roodkeelsialia (*Sialia sialis*) gerelateerd is aan verlaagde reproductie en legselgrootte.

***McIntyre et al. (2013) – antropogeen geluid en ouder-jong communicatie bij Boomzwaluwen***
Deze studie laat zien dat in een lawaaierige omgeving nestjongen van Boomzwaluwen (*Tachycineta bicolor*) minder reageren op de alarmroep van ouders. De toonhoogte van de alarmroep ligt in het zelfde bereik als die van het achtergrond lawaai. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor het predatierisico en daarmee broedsucces.

***Patón et al. (2012) –geluidsbelasting en het voorkomen van vogelsoorten in tuinen in stedelijk gebied.***
Deze multi-soort analyse laat lagere dichtheden van vogels van parken en tuinen in stedelijk gebied zien vanaf ongeveer 50 dB geluidsbelasting.

***Schroeder et al. (2012) –chronische industriële geluidsbelasting en fitness zangvogels***
Voor Huismussen is een lagere jongenproductie en lager gewicht aangetoond gerelateerd aan chronische geluidsbelasting van generatoren (lage tonen, 68 dB(A) bij de nestkasten). Het verondersteld is mechanisme is het maskeren door het geluid van de ouder-jong communicatie.

**Gepiekte Geluidsbelasting**

***Baranes et al. (2011) – Vuurwerk en vogels***

Het massaal afsteken van vuurwerk tijdens de jaarwisseling in Nederland leidde tot massale verstoring (opvliegen) van vogels, vooral watervogels. Behalve geluid gaat het afsteken van vuurwerk natuurlijk ook gepaard met verhoogde lichtbelasting.

**Referenties**

BARANES J.S., DOKTER A.M., VAN GASTEREN H., VAN LOON E., LEIJNSE H. & BOUTEN W. 2011. Birds flee en masse from new year's eve fireworks. Behavioural Ecology 22: 1173-1177.

BAYNE E.M., HABIB L. & BOUTIN S. 2008. Impacts of chronic anthropogenic noise from energy-sector activity on abundance of songbirds in the boreal forest. Conservation Biology 22(5): 1186-1193.

HABIB L., BAYNE E.M. & BOUTIN S. 2007. Chronic industrial noise affects pairing success and age structure of Ovenbirds *Seiurus aurocapilla*. Journal of Applied Ecology 44(1): 176-184.

FRANCIS C.D., ORTEGA C.P. CRUZ A. 2011. Noise Pollution Filters Bird Communities Based on Vocal Frequency. PLoS ONE 6(11): e27052. doi:10.1371/ journal.pone.0027052

HALFWERK W., BOT S., BUIKX J., VAN DER VELDE M., KOMDEUR J., TEN CATE C. & SLABBEKOORN H. 2011. Low-frequency songs lose their potency in noisy urban conditions. PNAS 108(35): 14549-14554.

KIGHT C.R., SAHA M.S. & SWADDLE J.P. 2012. Anthropogenic noise is associated with reductions in the productivity of Eastern Bluebirds (*Sialia sialis*). Ecological Applications 22(7): 1989-1996.

MCINTYRE E., LEONARD M.L. & HORN A.G. 2014. Ambient noise and parental communication of predation risk in tree swallows *Tachycineta bicolor*. Animal behaviour 87: 85-89.

## Bijlage 2. Invloed per activiteit

Voor geluid en zichtverstoring is gescoord of deze een lage (L), middelmatige (M)of hoge invloed (H) hebben op broedvogels. Verder is gescoord of de activiteit leidt tot de uitstoot van schadelijke stoffen (J: Ja, N: Nee), lichtverstoring, directe sterfte en habitatverlies.

Uitgangspunt: zonering

| Locatie | Activiteit | geluid | zicht/directe verstoring | uitstoot stoffen | lichtverstoring | directe sterfte | habitatverlies |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strip | Karting/quad/motorcross recreatief outdoor | M | H | J | N | N | N |
| | Wedstrijd kart/quad/motorcross/e.d. (prof) | H | H | J | J | N | N |
| | Kart/quad/motorcross trainen (outdoor) | H | H | J | N | N | N |
| | Rijopleidingen (motor/auto/vracht), incl slipcursussen, simulaties etc | L | M | J | N | N | N |
| | Coureursopleidingen/rally training | H | M | J | N | N | N |
| | Off-road 4x4 rijden (behendigheid) | L | H | J | N | N | N |
| | Off-road 4x4 rijden (snelheid) | M | H | J | N | N | N |
| | Publieksevenementen zonder gebruik motorvoertuigen (dealerdagen, presentaties, clubdagen, etc.) | L | L | N | J | N | N |
| | Dragraces | H | H | J | N | N | N |
| | R&D testtrack (bijv. bandentesten) | L | M | J | N | N | N |
| | Foto & filmopnamen | L | L | N | N | N | N |
| | Zakelijke groepsevenementen (zoals productpresentaties van nieuwe automodellen, conferenties) | L | L | N | N | N | N |
| | Outdoorsport (niet gemotoriseerd, bijv. mountainbike) | L | H | N | N | N | N |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Popconcerten | H | M | N | N | N | |
| | Leisure evenementen regulier (bijv. permante botsautobaan) | M | L | N | N | N | N |
| | Leisure evenementen incidenteel (bijv. kermis) | L | L | N | N | N | N |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) t/m cat. 4.2 | M | L | N | N | N | N |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) hoger dan cat. 4.2 t/m 5.3 | H | L | N | N | N | N |
| Oostkamp | Karting indoor (recreatief) | M | L | N | N | N | N |
| | Karting indoor (evenement zwaar niveau) | H | L | N | N | N | N |
| | Bedrijfsfeesten (evt. met achtergrondmuziek/kleinschalige muziek) | L/M | L | N | N | N | N |
| | Bedrijfsfeesten met muziek tot 23:00 | H | L | N | J | N | N |
| | Bedrijfsfeesten met muziek na 23:00 | H | L | N | J | N | N |
| | Concerten (licht) | H | L | N | J | N | N |
| | Concerten (zwaar, bijv. popconcerten) | H | L | N | J | N | N |
| | Zakelijke groepsevenementen (beurzen, conferenties) | L | L | N | J | N | N |
| | Publieksevenementen (vlooienmarkten, themamarkten, sportevenementen) | L | L | N | J | N | N |
| | Foto- en filmopnamen | L | L | N | N | N | N |
| | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | M | L | N | N | N | N |
| | Parkeren (evenementen) | L | M | N | J | N | N |
| | Leisure (paintball, lasergame, airsoft) | L | L | N | N | N | N |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Leisure evenementen regulier outdoor (bijv. permanente botsautobaan) | M | L | N | N | N | N |
| | Leisure evenementen incidenteel outdoor (bijv. kermis) | H | M | N | N | N | N |
| Deventerpoort | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | M | L | N | N | N | N |
| | Parkeren (evenementen) | L | M | N | J | N | N |
| | Recreatief gebruik overloopgebied parkeren (bijv. modelvliegen) | M | H | N | N | N | N |

| | |
|---|---|
| M | medium impact |
| L | lage impact |
| H | hoge impact |

# Bijlage 3. Uitgangspunten geluidsberekeningen middengebied Luchthaven Twente

Onderwerp:
Uitgangspunten geluidsberekeningen
middengebied Luchthaven Twente

Arnhem,
26 februari 2014

Projectnummer:
B02022.000038.0100

Van:
Erik Koppen

Opgesteld door:
Erik Koppen

Afdeling:
Divisie Water & Milieu Arnhem

Ons kenmerk:
077576684:0.1

Aan:
ADT
Sovon

Kopieën aan:

Voor de varianten met de maximale en minimale invulling van de bedrijventerreinen De Strip, Oostkamp en Deventerpoort zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

**Maximale variant**
De Strip
Voor het grootste deel van de De Strip is uitgegaan van een bronvermogen van 77 dB(A)/m² etmaalwaarde, dat wil zeggen 77 dB(A)/m² in de dagperiode, 72 dB(A)/m² in de avondperiode en 67 dB(A)/m² in de nachtperiode. Een dergelijk bronvermogen is representatief voor bedrijfsmatige activiteiten die vallen onder milieucategorie 5.3 zoals bijvoorbeeld een kartbaan in de open lucht.

Voor het zuidelijke deel van De Strip is uitgegaan van een bronvermogen van 67 dB(A) etmaalwaarde. Dit is representatief voor milieucategorie 4.2. Dit betreft het gebied zoals weergeven als milieucategorie 4.2 op de tekening Bestemmingsplan ADT-Middengebied zoals ontvangen op 29 november 2012.
Voor de activiteiten langs De Strip is uitgegaan van een gemiddelde bronhoogte van 5 m. Voor de activiteiten op de Strip en op de smalle noordelijke strook direct ten westen van De Strip is uitgegaan van een gemiddelde bronhoogte van 1 m. De activiteiten zijn gemodelleerd met rasters fictieve bronnen en een gemiddeld industrielawaai spectrum.

Oostkamp
Voor het terrein Oostkamp is uitgegaan van een invulling door bedrijven uit de milieucategorieën 3.2, 4.1 en 4.2 conform de tekening Bestemmingsplan ADT-Middengebied zoals ontvangen op 29 november 2012. Het bedrijventerrein – uitgezonderd de hangar – is gemodelleerd met een raster fictieve bronnen met een tussenafstand van 20 m met een bronvermogen van 60, 64 en 67 dB(A)/m²etmaalwaarde voor respectievelijk categorie 3.2, 4.1 en 4.2, een bronhoogte van 5 m en een gemiddeld industrielawaai spectrum.

Rekening houdend met motorsportactiviteiten in de hangar is voor de hangar uitgegaan van een bronvermogen van 77 dB(A)/m² in de dag- en avondperiode[1] en 67 dB(A)/m² in de nachtperiode. Ook hiervoor is uitgegaan van een gemiddelde bronhoogte van 5 m.

Deventerpoort

Voor het terrein Deventerpoort wordt uitgegaan van een bedrijventerrein met een invulling door bedrijven uit de milieucategorieën 3.2, 4.1 en 4.2 conform de tekening Bestemmingsplan ADT-Middengebied zoals ontvangen op 29 november 2012. Het bedrijventerrein is gemodelleerd met een raster fictieve bronnen met een tussenafstand van 20 m met een bronvermogen van 60, 64 en 67 dB(A)/m² etmaalwaarde voor respectievelijk categorie 3.2, 4.1 en 4.2, een bronhoogte van 5 m en een gemiddeld industrielawaai spectrum. Daarnaast is rekening gehouden met het parkeerterrein direct ten noorden van het bedrijventerrein. Rekening houdend met recreatief medegebruik van dit terrein is hiervoor uitgegaan van een bronvermogen van 60 dB(A)/m²etmaalwaarde en een gemiddelde bronhoogte van 1 m.

**Minimale variant**

Voor de minimale variant is voor de terreinen Oostkamp en Deventerpoort dezelfde invulling gehanteerd als voor de maximale variant. Voor het terrein De Strip wordt voor het gehele terrein uitgegaan van een (sterk) beperkt bronvermogen van 67 dB(A)/m²etmaalwaarde. Dit komt overeen met milieucategorie 4.2 bedrijven.

**Geluidscontouren**

Als bijlage bij deze memo zijn de volgende geluidscontouren opgenomen:

- Afbeelding 1: Geluidcontouren maximale situatie, etmaalwaarde contouren op 5 m hoogte voor beoordeling effecten op woningen
- Afbeelding 2: Geluidcontouren minimale situatie, etmaalwaarde contouren op 5 m hoogte voor beoordeling effecten op woningen
- Afbeelding 3: Geluidcontouren maximale situatie, LAeq-24 uurs contouren op 1,5 m hoogte voor beoordeling effecten op natuur
- Afbeelding 4: Geluidcontouren minimale situatie, LAeq-24 uurs contouren op 1,5 m hoogte voor beoordeling effecten op natuur

**Overzicht van mogelijke activiteiten**

In de tabel op pagina 3 is een overzicht van activiteiten opgenomen met daarbij aangegeven of de activiteiten naar verwachting wel of niet binnen de minimale en de maximale variant vallen. Dit zijn activiteiten die als reële mogelijkheden worden gezien, maar die kunnen afwijken van de daadwerkelijke invulling.

Toelichting op de kolommen in de tabel voor zover niet vanzelfsprekend:

- Incidenteel (vogels): in deze kolom is aangegeven of een activiteit incidenteel plaats vindt of dat er sprake is van meer reguliere voorkomende/continue activiteiten. In de bij de aanpak van de beoordeling door Sovon gehanteerde matrix zou kan dit gehanteerd worden om de activiteiten langs de as “frequentie” te plaatsen.
- Geluidscat. (laag, midden, hoog): hierbij is een inschatting gemaakt van de geluidsproductie door de betreffende activiteit. In de bij de aanpak van de beoordeling door Sovon gehanteerde matrix zou kan dit gehanteerd worden om de activiteiten langs de as “geluidsbelasting” te plaatsen.
- Minimum en maximum: in deze kolom is een expert judgement inschatting gegeven of de betreffende activiteit binnen de minimum of de maximum variant past (niet qua natuur, maar passende bij de gedefinieerde milieucategorieeën).

- 12 –dagen regeling: deze kolom geeft aan of er sprake de activiteit die mogelijk zou zijn binnen de 12-dagen uitzonderingsregeling (incidenteel toestaan van evenementen etc.). Deze kolom is niet relevant voor de beoordeling door Sovon.

| Locatie | Activiteit | Incidenteel (vogels) J/N | Geluidscat (laag, midden, hoog) | Minimum | Maximum | 12-dagen regeling | Opmerkingen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strip | Karting/quad/motorcross recreatief outdoor | N | M | J? | J | N | |
| | Wedstrijd kart/quad/motorcross/e.d. (prof) | J | H | N | J | N | |
| | Kart/quad/motorcross trainen (outdoor) | N | H | N | J | N | |
| | Rijopleidingen (motor/auto/vracht), incl slipcursussen, simulaties etc | N | L | J | J | N | |
| | Coureursopleidingen/rally training | N | H | N | J | N | |
| | Off-road 4x4 rijden (behendigheid) | N | L | J | J | N | |
| | Off-road 4x4 rijden (snelheid) | N | M | J? | J | N | |
| | Publieksevenementen zonder gebruik motorvoertuigen (dealerdagen, presentaties, clubdagen, etc.) | J | L | J | J | N | |
| | Dragraces | J | H | N | J? | N | moet binnen zonering passen indien zonering ov motorsportactiviteiten, vraag is of dat daarbinnen past |
| | R&D testtrack (bijv. bandentesten) | N | L | J | J | N | |
| | Foto & filmopnamen | N | L | J | J | N | |
| | Zakelijke groepsevenementen (zoals productpresentaties van nieuwe automodellen, conferenties) | N | L | J | J | N | |
| | Outdoorsport (niet gemotoriseerd, bijv. mountainbike) | N | L | J | J | N | |
| | Popconcerten | J | H | N | N | J | |
| | Leisure evenementen regulier (bijv. permante botsautobaan) | N | M | J | J | N | |
| | Leisure evenementen incidenteel (bijv. kermis) | J | H | N | J | J | |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) t/m cat. 4.2 | N | M | J | J | N | |
| | Bedrijvigheid (productie, werkplaatsen, etc.) (binnen concept automotive, leisure) hoger dan cat. 4.2 t/m 5.3 | N | H | N | J | N | |
| | | | | | | | |
| Oostkamp | Karting indoor (recreatief) | N | M | J | J | N | |
| | Motorsport indoor (evenement zwaar niveau) | J | H | J | J | N | |
| | Bedrijfsfeesten (evt. met achtergrondmuziek/kleinschalige muziek) | N | L/M | J | J | N | |
| | Bedrijfsfeesten met muziek tot 23:00 | N | H | J (want min = max) | J | N | |
| | Bedrijfsfeesten met muziek na 23:00 | J | H | N | N | J | |
| | Concerten (licht) | J | H | J | J | N | |
| | Concerten (zwaar, bijv. popconcerten) | J | H | N | N | J | |
| | Zakelijke groepsevenementen (beurzen, conferenties) | N | L | J | J | N | |
| | Publieksevenementen (vlooienmarkten, themamarkten, sportevenementen) | N | L | J | J | N | |
| | Foto- en filmopnamen | N | L | J | J | N | |
| | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | N | M | J | J | N | |
| | Parkeren (evenementen) | N | L | J | J | N | |
| | Leisure (paintball, lasergame, airsoft) | N | L | J | J | N | |
| | Leisure evenementen regulier outdoor (bijv. permanente botsautobaan) | N | M | J | J | N | |
| | Leisure evenementen incidenteel outdoor (bijv. kermis) | J | H | N | N | J | |
| | | | | | | | |
| Deventerpoort | Reguliere bedrijvigheid t/m cat 4.2 | N | M | J | J | N | |
| | Parkeren (evenementen) | N | L | J | J | N | |
| | Recreatief gebruik overloopgebied parkeren (bijv. modelvliegen) | N | M | J? | J | N | ook mogelijk visuele verstoring relevant? |
| | | | | | | | |

[1]Naar verwachting zal de hangar 's avonds voor vergelijkbare activiteiten worden gebruikt als voor de dagperiode. Derhalve is voor de avondperiode hetzelfde bronvermogen aangehouden als voor de dagperiode.

# Bijlage 4. Lichtbelasting

Uit de literatuur is een overzicht gemaakt van de bekende gevoeligheid van vogels voor licht. De resultaten daarvan zijn te vinden in bijlage 5.

**Vogels**

Om de mogelijke impact van licht op vogels in de effectanalyse te kunnen meenemen is in aanvulling op wat in Sierdsema *et al.* (2013) is geschreven een korte literatuurstudie hiernaar uitgevoerd. Op het "web of science" en in de catalogus van de Sovon-bibliotheek is gezocht naar relevant publicaties. In de bijlage worden deze publicaties samengevat. Hieronder worden de grote lijnen die hieruit kunnen worden afgeleid besproken.
Hoewel het aantal studies naar de impact van licht op vogels nog zeer beperkt is zijn er aanwijzingen dat blootstelling aan licht 's nachts parameters van de biologie van vogels kan beïnvloeden. Die kunnen van invloed zijn op de overlevingskansen. In termen van dichtheden zijn deze het meest concreet in beeld gebracht voor Grutto's (soort in open gebied) door middel van verlaagde nestdichtheden tot enkele honderden meters van snelwegverlichting, maar ook zangvogels lijken gevoelig voor lichtbelasting (straatverlichting), wat mogelijk kan resulteren in veranderende overlevingskansen. Hiervoor zijn geen effect-afstanden gegeven.
Momenteel loopt een het onderzoeksproject LichtopNatuur (http://www.lichtopnatuur.org/nl) dat er op gericht is de impact van verschillende kleur kunstlicht op vogels op populatieniveau te onderzoeken. Hiervan zijn nog geen resultaten bekend.
De spectrale samenstelling licht is van invloed op het gedrag van trekvogels. Ze worden aangetrokken door rood en wit licht, wat tot desoriëntatie en aanvaringen kan leiden. Kortgolvig licht (blauw en groen) heeft dit effect niet.
Voor de mate van impact van licht op vogels is het volgende relevant (de Molenaar *et al*. 2005):

- blootstellingsduur (ontregeling biologische ritmen en ruimtelijke oriëntatie)
- Spectrale samenstelling van het licht (ontregeling biologische ritmen en ruimtelijke oriëntatie)
- Lichtsterkte dan wel verlichtingsintensiteit (ontregeling ruimtelijke oriëntatie)

Samenvattende resultaten literatuurstudie:

- In principe worden alle soorten broedvogels als lichtgevoelig beschouwd.
- Als verlichting uitstraalt naar open gebied worden alle vogels van opengebied binnen 300m als mogelijk gevoelig voor de effecten van die verlichting beschouwd. Hierbij is er vanuit gegaan dat er straatverlichting is vergelijkbaar met een snelwegverlichting uit de effectstudie van de Molenaar.
- Voor soorten die in bos leven of randen moeten alleen de vogels die aan de randen leven die aan licht bloot staan als mogelijk gevoelig voor de effecten van licht worden beschouwd.

**Vleermuizen**

De meeste soorten vleermuizen zijn bij hun verblijfplaats, tijdens het uitvliegen in de avond en het zwermen in de ochtend, en op vliegroute, uitermate gevoelig voor verstoring door licht. Het gaat daarbij om predatievermijdingsgedrag. In hun jachtgebied zijn sommige soorten zeer gevoelig voor licht en andere veel minder. Zij jagen zelfs bij straatlantaarns.
In tegenstelling tot vogels lijken vleermuizen juist gevoelig voor kortgolvig licht (ultraviolet-blauw).

# Bijlage 5. Samenvatting studies naar de impact van lichtbelasting op vogels en vleermuizen

Hieronder worden studies waarin de impact van kunstmatige blootstelling van vogels aan licht en de impact ervan op populatie gerelateerd parameters besproken.

**Vogels**

***Dominoni et al. (2013)- Chronische blootstelling Merels aan verlichting***
Zij laten in een experimentele studie zien dat chronische blootstelling aan een lage intensiteit licht (0,3 lux = in de range van straatverlichting) 's nachts bij Merels een dramatisch negatieve impact heeft op de reproductieve activiteit (geen reproductieve activiteit meer in het 2$^{e}$ experimentele jaar) en de ruicyclus (verlaagde ruisnelheid).

***Kempenaers et al. (2010) - Effecten van straatverlichting op broedbiologie zangvogels***
Zij tonen een vervroegd zangbegin aan bij vier soorten zangvogels (Pimpelmees, Koolmees, Merel en Roodborst) onder invloed van straatverlichting en daarnaast effecten op broedbiologie bij Pimpelmezen, zoals een vroeger legbegin (kan leiden tot desynchonisatie broedcyclus met voedselpiek(en veranderde – maladapatieve -partnerkeuze (meer paringen met eerstejaars mannetjes).

***Miller (2006)- Effecten stadsverlichting op zangbegin Roodborstlijster***
Deze studie toont een vervroegd zangbegin aan bij de Roodborstlijster (*Turdus migratorius*) onder invloed van urbane verlichting.

***de Molenaar et al. (2000) – Effecten van wegverlichting op Grutto's***
Dit is de enige gepubliceerde studie waarin gekeken is naar de impact van wegverlichting op vogels op populatie-niveau. Broedparameters en nestdichtheden van Grutto's zijn vergeleken tussen twee jaren met en zonder snelwegverlichting. Er werden geen significante relaties gevonden tussen de verlichting en de broedparameters. Wel waren de nestdichtheden tot 300m afstand van de verlichting met 0,7x verlaagd en was er een verhoging van de nestdichtheden (1,9x) in de zone tot 500m.
Uit de opzet kan niet worden afgeleid welk aspect van de verlichting de verlaagde dichtheden veroorzaakt (bv de aanwezigheid van lichtmasten). De auteurs nemen aan dat dit vooral de zichtbaarheid van de lichtbron moet zijn (luminantie) en niet zozeer direct licht (illuminantie).

***Poot et al. (2008) – Effecten lichtkleur op oriëntatie trekvogels***
Uit deze studie blijk dat 's nachts trekkende vogels aangetrokken worden door rood en wit licht (licht met lange golflengte) en veel minder door blauw en groen licht. Deze informatie kan gebruikt worden bij de ontwikkeling van verlichting.

***Titulaer et al. (2012) –Effecten verlichting bij nestkast op broedzorgactiviteit Koolmezen***
In deze studie werd verlichting op gehangen bij nestkasten van Koolmezen. Vastgesteld werd dat de broedzorgactiviteit en –duur sterk toenam onder invloed van blootstelling aan licht. Onduidelijk is of dit in termen van fitness positief of negatief uitpakt. Zo kunnen de jongen hierdoor een hogere fitness hebben, maar zou de fitness van de ouders verlaagd kunnen zijn.

**Vleermuizen**

***Aarts et al. (2009) – Effectanalyse Hoge snelweg op vogels en vleermuizen***
Volgens Aarts *et al*. (2009) zijn de meeste soorten vleermuizen bij hun verblijfplaats, tijdens het uitvliegen in de avond en het zwermen in de ochtend, en op vliegroute, uitermate gevoelig voor verstoringdoor licht. Het gaat daarbij om predatievermijdingsgedrag. In hun jachtgebied zijn sommige soorten zeer gevoelig voor licht en andere veel minder. Zij jagen zelfs bij straatlantaarns.
In tegenstelling tot vogels lijken vleermuizen juist gevoelig voor kortgolvig licht (ultraviolet-blauw) (de Molenaar 2003).

***Stone et al. (2009) – Effecten straatverlichting op foerageergedrag Kleine Hoefijzerneus***
Uit deze studie blijk dat de Kleine Hoefijzerneus (*Rhinolophus hipposideros*) foerageerroutes mijdt met straatverlichting.

**Referenties**

AARTS B., LIMPENS H.J.G.A, VREUGDENHIL S.J., VAN DEN BREMER L. & VAN KLEUNEN A. 2009. Analyse mogelijke effecten op vogels en vleermuizen van een Hoge Snelweg en verbreding A27 voor het traject Lunetten-Hooipolder. SOVON-informatierapport 2009/18. SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek-Ubbergen.

DOMINONI D.M., QUETTING M., PARTECKE J. 2013. Long-Term Effects of Chronic Light Pollution on Seasonal Functions of European Blackbirds (*Turdus merula*). PLoS ONE 8(12): e85069. doi:10.1371/journal.pone.0085069

KEMPENAERS B., BORGSTRÖM P., LOËS P., SCHLICHT E & VALCU M. 2010. Artificial night lighting affects dawn song, extra-pair siring success and lay-date in songbirds. Current Biology 20:1735-1739.
Miller M.W. 2006. Apparent effects of light pollution on singing behaviour of American Robins. The Condor 108: 130-139.

DE MOLENAAR J.G. 2003. Lichtbelasting. Overzicht van de effecten op mens en dier. Wageningen, Alterra Research Instituut voor de Groene Ruimte, Alterra-rapport 778.

DE MOLENAAR J.G., JONKERS D.A. & OTTBURG F.G.W.A. 2005. Mogelijke effecten van verlichting uit Rustenburg op kwalificerende en andere vogelsoorten in de Bovenste Polder onder Wageningen. Alterra-rapport 1237, Alterra, Wageningen.

DE MOLENAAR J.G., JONKERS D.A. & SANDERS M.E. 2000. Wegverlichting en natuur III. Lokale invloed van wegverlichting op een gruttopopulatie. Alterra-rapport 064, Alterra, Wageningen.

POOT, H., ENS B.J., DE VRIES H., DONNERS M.A.H., WERNAND M.R, & MARQUENIE J.M.. 2008. Green light for nocturnally migrating birds. Ecology and Society 13(2): 47.

STONE E., JONES G., & HARRIS S. 2009. Street lighting disturbs commuting bats. Current Biology 19: 1123-1127.

TITULAER M., SPOELSTRA K., LANGE C.Y.M.J.G., VISSER M.E. 2012. Activity Patterns during Food Provisioning Are Affected by Artificial Light in Free Living Great Tits (*Parus major)*. PLoS ONE 7(5): e37377. doi:10.1371/journal.pone.0037377

MEMO

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

**ONDERWERP**
Oplegnotitie betreffende aanvullingen op het MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

**DATUM**
**2-8-2016**

**VAN**
Anouk van Maaren/ Leon van Ruiten

**AAN**
ADT

**PROJECTNUMMER**
C05056.000019

**ONZE REFERENTIE**
079039071 0.4

---

Momenteel ligt het Eindconcept ProjectMER / BesluitMER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente d.d. 9 juni 2016 met bijbehorende ruimtelijke besluiten tot 4 augustus 2016 ter inzage. Op een tweetal punten wordt het MER aangevuld tijdens deze ter inzage termijn.

1. Het inzichtelijk maken van de categorie gehinderden voor geluid naast de categorie ernstig gehinderden die reeds is opgenomen in het MER (zie bijlage 1).
2. Het aanpassen van de bedrijfscategorie 3.1 naar 4.1 voor Twente Safety Campus in plangebied Noord. De oplossing wordt gezocht door inwaarts te zoneren en delen van het terrein te wijzigen naar categorie 4.1. (zie bijlage 2)

In deze memo en bijlagen wordt aangegeven op welke wijze de aanpassingen zijn doorgevoerd en welke berekeningen uitgevoerd zijn om er voor te zorgen dat de uitkomsten geen invloed (geen nadeliger milieueffect) hebben op de beoordeling in het huidige MER. Hieronder volgt een samenvatting van beide aanvullingen, de memo's zijn te vinden in de bijlage:

1. Categorie gehinderden

Op verzoek van de Commissie m.e.r. is aan de tellingen met betrekking tot de geluidscumulatie het aantal gehinderden toegevoegd. Omdat dit aantal is bepaald met behulp van de herberekende $L_{cum}$-contouren, is gekozen om ook het aantal ernstig gehinderden opnieuw te bepalen en zo consistentie in de resultaten te behouden. De verschillen tussen de oorspronkelijke aantallen en de herberekende aantallen hebben geen consequenties voor de conclusies van het eerdere onderzoek.

Er is verder van de gelegenheid gebruik gemaakt om een geconstateerde omissie in de aantallen ernstig gehinderden te corrigeren. Deze correctie heeft geen consequenties voor de eerder getrokken conclusies van het onderzoek.

2. Gevoeligheidsanalyse

Voor Twente Safety Campus (TSC) is een wijziging van bedrijfscategorie nodig. In het Eindconcept ProjectMER / BesluitMER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente d.d. 9 juni 2016 dat momenteel tot 4 augustus ter inzage ligt, is categorie 3.1 gehanteerd voor de effectenstudie en voor vastlegging in het Bestemmingsplan Luchthavengebied Noord. Dit was in lijn met de milieuvergunning waarover TSC beschikt. Tijdens de procedure van het vooroverleg kwam TSC met het verzoek om een wijziging naar bedrijfscategorie 4.1 in het bestemmingsplan "Voormalige vliegbasis Twenthe Noord" door te voeren. Deze hogere categorie is nodig om specifieke activiteiten ten behoeve van 'safety en security' te kunnen ontplooien als onderdeel van de verdere doorontwikkeling van TSC. Als voorbeeld is genoemd het testen van opslagtanks voor vloeibaar aardgas door middel van 'bonfire-tests'. Het voornemen is deze aanpassing te honoreren en ambtshalve te verwerken in een gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan

De omvang en de aard van het wegverkeer, vliegverkeer en spoorverkeer van en naar de plangebieden zal niet veranderen, en daarmee veranderen de milieueffecten (geluid, lucht en externe veiligheid) ten gevolge van deze transportmodaliteiten niet.

De aanpassing mag echter geen nadeliger milieueffect hebben dan in het huidige MER beoordeeld is. Doel van de gevoeligheidsanalyse in deze memo is aantonen dat de wijziging geen invloed (geen nadeliger milieueffect) heeft op de beoordeling in het huidige MER. De oplossing wordt gezocht door inwaarts te zoneren en delen van het terrein te wijzigen naar categorie 4.1. In bijlage 2 is deze gewijzigde invulling van het bestemmingsplan aangeduid als BP-2 waarvan de milieueffecten op een gelijke wijze als in de MER zijn getoetst.

Op basis van de maximaal toegestane geluidproductie in de toetspunten rond het plangebied en de maximaal toegestane totale stikstofuitstoot van het gebied is een alternatieve gebiedsindeling gedefinieerd die hieraan voldoet, en die voldoende flexibiliteit biedt voor het bevoegd gezag om de wensen van TSC te kunnen faciliteren. Deze gebiedsindeling is ten opzichte van het VKA op de volgende punten aangepast:

- Op een deel van het TSC terrein (het zuidelijke deel van de door TSC benoemde oefenvelden) kunnen nu 4.1 activiteiten worden ontplooid, een en ander conform de wensen van TSC.
- Voor een deel van het meest westelijke plangebied dat op terrein van de gemeente Dinkelland zal worden ontwikkeld is de maximale milieucategorie verlaagd van categorie 4.2 naar 3.2, teneinde de geluidbelasting op de woningen ten noordoosten van het plangebied gelijk te houden aan die in het VKA.
- Het deelgebied waarin luchthavengebonden bedrijvigheid van categorie 5.1 kan worden ontwikkeld is in oppervlak teruggebracht om voor de extra stikstofoxidenuitstoot te compenseren die gepaard gaat met de eerder genoemde aanpassingen.

De alternatieve gebiedsindeling aangeduid als BP-2 voldoet in alle toetspunten aan de eis dat de maximale geluidsbelasting ten gevolge van de industrie onder de 50 dB(A) blijft. Door afrondingen neemt in een drietal toetspunten met geluidbelastingen onder de 45 dB(A) de geluidbelasting met 1 dB(A) toe en in 2 toetspunten boven de 45 dB(A) met 1 dB(A) af. De totale emissiehoeveelheid stikstofoxiden blijft daarbij onder de hoeveelheid die voor het VKA in het MER is vastgelegd (104.2 ton/jaar). De totale hoeveelheid uitgestoten fijnstof ($PM_{10}$) blijft ook onder de hoeveelheid die voor het VKA is vastgelegd (23.3 ton/jaar). De deposities ten gevolge van het BP-2 blijven onder de waarden die voor het VKA zijn berekend.

De beoordeling voor de externe veiligheid ten gevolge van industriële activiteiten blijft identiek aan die voor het VKA. Net als voor spoor, weg en luchtvaart wijzigt de situatie voor wat betreft de externe veiligheid zich niet. De voorgestelde aanpassingen in het bestemmingsplan “Voormalige vliegbasis Twenthe Noord” (BP-2) voldoen aan de in de MER opgenomen externe veiligheid rapportage voor het VKA en leiden derhalve niet tot een andere beoordeling.

Er is een voornemen om de opslagcapaciteit van de bovengrondse propaantank die binnen het TSC-gebied is gelegen te vergroten naar 20 $m^3$ en deze op een andere locatie te plaatsen nabij het trainings- en oefencomplex. Hiervoor moet worden voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Als gevolg hiervan is er een analyse uitgevoerd ten aanzien van externe veiligheid waarbij is getoetst of er wordt voldaan aan de risiconormen. Tevens is beoordeeld of interne afstanden op grond van de richtlijn PGS-19 aangehouden worden. De algemene conclusie die kan worden getrokken op het gebied van Plaatsgebondenrisico (PR) en het groepsrisico is dat er wordt voldaan aan het Bevi en dat er geen grotere milieueffecten zullen optreden dan is beoordeeld in het MER.

De overige in het MER onderzochte milieueffecten zullen door de wijziging van de maximale milieucategorie op het TSC-terrein en de daaruit voortvloeiende andere aanpassingen niet wijzigen.

Beide aanvullingen leiden niet tot andere effectbepalingen en conclusies in het huidige MER.

adecs airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# NOTITIE

Onderwerp : Aanpassing tabellen aantallen gehinderden - deelonderzoek Geluid
Kenmerk : adt160706.not/pH/kd
Opgesteld door : ir. M.F.F. Berntsen, P.A. Heslinga BSc
Controle door : ir. W.B. Haverdings
Datum : 13 juli 2016

Naar aanleiding van het verzoek van de Commissie m.e.r. (advies van 2 september 2015 met kenmerk a3059rd) zijn aan onderstaande tabellen (corresponderend met tabel 19 en 20 uit het deelonderzoek Geluid – MER Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, 9 juni 2016) de aantallen gehinderden toegevoegd. De aantallen zijn bepaald met behulp van de dosis-effectrelatie die hoort bij het wegverkeer uit de Regeling omgevingslawaai (voor een toelichting zie paragraaf 4.6 van het deelonderzoek Geluid – MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, 9 juni 2016).

De eerdere tellingen in het MER zijn gebaseerd op cumulatiecontouren ($L_{cum}$-contouren), die in een later stadium nog zijn aangepast. Aangezien de verschillen tussen de oorspronkelijke en herberekende $L_{cum}$-contouren relatief klein zijn, is destijds gekozen om de tellingen niet opnieuw te doen. Voor het bepalen van het aantal gehinderden is ditmaal wel gekozen voor de herberekende $L_{cum}$-contouren. Om consistentie in de resultaten te behouden zijn de aantallen ernstig gehinderden ook opnieuw berekend. De verschillen tussen de oorspronkelijke en herberekende contouren zijn dermate klein dat het **geen** consequenties heeft op de conclusies van het eerdere onderzoek. In tabel 1 zijn de resultaten van de tellingen opgenomen.

Tijdens het uitvoeren van de hertellingen is echter een omissie geconstateerd in de eerdere tellingen van het aantal ernstig gehinderden. Er is van de gelegenheid gebruik gemaakt om dit te corrigeren. Hierbij wordt uitdrukkelijk vermeld dat de aanpassingen **geen** consequenties hebben voor de conclusies van het onderzoek, omdat de conclusies gebaseerd zijn op de relatieve toename tussen de alternatieven onderling (zie tabel 2) en niet op de absolute aantallen. De relatieve toename is nagenoeg gelijk gebleven, het verschil is veelal minder dan 0,4%. De aantallen ernstig gehinderden zijn alleen als indicatief te beschouwen en dus met name bedoeld om de relatieve toename tussen de alternatieven weer te geven.

Tabel 1 Tellingen van het aantal woningen, bewoners en (ernstig) gehinderden van de geluidscumulatie (cumulatief).

| | 55 dB(A) $L_{cum}$ | 60 dB(A) $L_{cum}$ | 65 dB(A) $L_{cum}$ | 70 dB(A) $L_{cum}$ |
|---|---|---|---|---|
| **Huidige situatie** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 37,90 | 19,40 | 10,10 | 5,48 |
| Bestaande woningen | 20.584 | 8.615 | 2.895 | 283 |
| Bewoners | 40.953 | 17.110 | 5.498 | 603 |
| Gehinderden | 10.757 | 5.750 | 2.266 | 259 |
| Ernstig gehinderden | 4.540 | 2.633 | 1.123 | 144 |
| Geluidsgevoelige objecten | 433 | 152 | 16 | 2 |
| **Referentiesituatie** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 38,10 | 19,40 | 10,00 | 5,48 |
| Bestaande woningen | 21.117 | 8.800 | 2.994 | 287 |
| Bewoners | 42.115 | 17.487 | 5.692 | 607 |
| Gehinderden | 11.057 | 5.885 | 2.346 | 262 |
| Ernstig gehinderden | 4.666 | 2.696 | 1.162 | 145 |
| Geluidsgevoelige objecten | 437 | 154 | 20 | 2 |
| **Minimale invulling** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 44,00 | 22,30 | 11,70 | 6,54 |
| Bestaande woningen | 21.535 | 8.861 | 3.019 | 289 |
| Bewoners | 42.831 | 17.623 | 5.735 | 610 |
| Gehinderden | 11.224 | 5.931 | 2.364 | 263 |
| Ernstig gehinderden | 4.733 | 2.717 | 1.171 | 147 |
| Geluidsgevoelige objecten | 437 | 156 | 20 | 2 |
| **Maximale invulling** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 46,80 | 23,50 | 12,30 | 6,97 |
| Bestaande woningen | 22.466 | 8.995 | 3.049 | 290 |
| Bewoners | 44.972 | 17.939 | 5.819 | 613 |
| Gehinderden | 11.712 | 6.035 | 2.399 | 265 |
| Ernstig gehinderden | 4.927 | 2.764 | 1.188 | 147 |
| Geluidsgevoelige objecten | 439 | 161 | 20 | 2 |
| **Voorkeursalternatief** | | | | |
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 45,70 | 22,80 | 12,10 | 6,76 |
| Bestaande woningen | 21.707 | 8.881 | 3.023 | 289 |
| Bewoners | 43.162 | 17.660 | 5.745 | 610 |
| Gehinderden | 11.298 | 5.943 | 2.368 | 263 |
| Ernstig gehinderden | 4.762 | 2.722 | 1.173 | 146 |
| Geluidsgevoelige objecten | 438 | 157 | 20 | 2 |

Tabel 2 Resultaten berekend op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting ten opzichte van de referentiesituatie en binnen de 55 dB(A) $L_{cum}$-contouren, voor het oppervlak, de aantallen woningen, bewoners en (ernstig) gehinderden en geluidsgevoelige objecten binnen de contouren.

| | Referentie-situatie | Huidige situatie | Minimale invulling | Maximale invulling | VKA |
|---|---|---|---|---|---|
| Oppervlakte contour [km$^2$] | 38,10 | 37,90 (-0,5%) | 44,00 (15,5%) | 46,80 (22,8%) | 45,70 (19,9%) |
| Bestaande woningen | 21.117 | 20.584 (-2,5%) | 21.535 (2,0%) | 22.466 (6,4%) | 21.707 (2,8%) |
| Bewoners | 42.115 | 40.953 (-2,8%) | 42.831 (1,7%) | 44.972 (6,8%) | 43.162 (2,5%) |
| Gehinderden | 11.057 | 10.757 (-2,7%) | 11.224 (1,5%) | 11.712 (5,9%) | 11.298 (2,2%) |
| Ernstig gehinderden | 4.666 | 4.540 (-2,7%) | 4.733 (1,4%) | 4.927 (5,6%) | 4.762 (2,1%) |
| Geluidsgevoelige objecten | 437 | 433 (-0,9%) | 437 (0%) | 439 (0,5%) | 438 (0,2%) |

adecs airinfra

Bagijnhof 80
2611 AR Delft
T 015 - 215 00 40
info@adecs-airinfra.nl
www.adecs-airinfra.nl

# NOTITIE

| | |
|---|---|
| Onderwerp | : Gevoeligheidsanalyse optimaliseren TSC categorie 4.1 in plaats van 3.1. |
| Ons kenmerk | : adt160734.not/hH/kd |
| Uw kenmerk | : 20160708-001 |
| Opgesteld door | : ir. H.B.G. ten Have, ir. M.F.F. Berntsen |
| Controle door | : P.A. Heslinga BSc |
| Datum | : 2 augustus 2016 |

# 1 Inleiding

Voor Twente Safety Campus (TSC) is een wijziging van bedrijfscategorie nodig. In het Eindconcept ProjectMER/BesluitMER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente d.d. 9 juni 2016 dat momenteel tot 4 augustus ter inzage ligt, is categorie 3.1 gehanteerd voor de effectenstudie en voor vastlegging in het Bestemmingsplan Luchthavengebied Noord. Tijdens de procedure van het vooroverleg kwam een zienswijze van de bedrijfsvoering van TSC met het verzoek om een wijziging naar bedrijfscategorie 4.1. Deze hogere categorie is nodig om de activiteiten ten behoeve van 'safety en security' te ontplooien en te optimaliseren. Als voorbeeld is genoemd het testen van opslagtanks voor vloeibaar aardgas door middel van 'bonfire-tests'.
De aanpassing mag geen nadeliger milieueffect hebben dan in het huidige MER beoordeeld is. Doel van de gevoeligheidsanalyse in deze memo is aantonen dat de wijziging geen invloed (geen nadeliger milieueffecten) heeft op de beoordeling in het huidige MER.
De oplossing wordt gezocht door inwaarts te zoneren en delen van het terrein te wijzigen naar categorie 4.1 of indien dit te hoog is naar een zo hoog mogelijke categorie. De wijziging zal in een aangepast bestemmingsplan (BP-2) resulteren, waarvan de milieueffecten op een gelijke wijze als in het MER worden getoetst. De resultaten van deze toets zijn in deze notitie opgenomen.

Voor de beschrijvingen van de uitgangspunten, berekeningsmethoden en toetsingskader wordt verwezen naar het MER (voor geluidszaken: ref.2, voor luchtkwaliteit: ref.1 en voor externe veiligheid: ref.3). Deze notitie zal aanvullende informatie op het MER geven en waar relevant vergelijken met de resultaten van het VKA uit het MER.

De volgende eis geldt bij de omzetting van (een deel van) het TSC-terrein van maximaal categorie 3.1 naar maximaal categorie 4.1: uitgangspunt is het VKA uit het MER, de milieueffecten dienen gelijkwaardig beoordeeld te worden.

Door de aanpassingen in het industriegedeelte zullen de aantallen verkeersbewegingen over weg, spoor en door de lucht niet wijzigen. De effecten van het verkeer, het spoor en de luchtvaart op het milieu zullen identiek zijn aan de effecten zoals al beschreven voor het VKA in het MER.

De industrie aanpassingen beïnvloeden mogelijk
- de directe geluidsbelasting ten gevolge van alleen de industrie;
- de gecumuleerde geluidsbelasting op de omgeving;
- de milieueffecten die daaruit weer worden bepaald (natuur);
- de emissie van stikstofoxiden, fijnstof en andere afvalgassen;
- de stikstofdepositie ten gevolge van de stikstofemissies;
- de externe veiligheid.

Naar verwachting zijn de meest kritische eisen in deze vergelijking:

1. De geluidsbelasting moet blijven voldoen aan het resultaat voor het MER. Dit criterium is vertaald in termen van de geluidsbelasting in de toetspunten die de toetswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$ niet mag overschrijden, net als in het MER.

2. Tegelijkertijd mag de uitstoot van $NO_x$ niet stijgen ten opzichte van de berekende uitstoot van het VKA. Indien noodzakelijk wordt gecompenseerd door het uitgiftepercentage van het deelgebied met een maximale milieucategorie van 5.1 te reduceren. Deze uitstoot is gekoppeld aan een kritieke stikstofoxidendepositie. De verwachting is dat als de totale uitstoot $NO_x$ van de bedrijventerreinen onder de waarde blijft die voor de depositieberekeningen is toegepast, dat dan de deposities onder de maximale waarden blijven die voor het VKA zijn toegestaan.
3. De deposities moeten onder de waarden blijven die voor het VKA in het MER zijn berekend.

## 2 Samenvatting

Voor TSC is, eventueel voor een deel van het terrein een wijziging van maximaal bedrijfscategorie 3.1 naar 4.1 nodig. Deze wijziging mag geen invloed hebben op het totale effect dat nu in het MER beoordeeld staat voor het VKA (geen nadeliger milieueffect).

De omvang en de aard van het wegverkeer, vliegverkeer en spoorverkeer van en naar de plangebieden zal niet veranderen, en daarmee veranderen de milieueffecten (geluid, lucht en externe veiligheid) ten gevolge van deze transportmodaliteiten niet.

Op basis van de maximaal toegestane geluidsproductie in de toetspunten rond het plangebied en de maximaal toegestane totale stikstofuitstoot van het gebied is een alternatieve gebiedsindeling gedefinieerd die hieraan voldoet, en die voldoende flexibiliteit biedt voor het bevoegd gezag om de wensen van TSC te kunnen faciliteren. Deze gebiedsindeling is ten opzichte van het VKA op de volgende punten aangepast:

- Op een deel van het TSC-terrein (het zuidelijke deel van de door TSC benoemde oefenvelden) kunnen nu 4.1 activiteiten worden ontplooid, een en ander conform de wensen van TSC, op de rest van het terrein maximaal categorie 3.2 activiteiten.
- Voor een deel van het meest westelijke plangebied dat op terrein van de gemeente Dinkelland zal worden ontwikkeld is de maximale milieucategorie verlaagd van categorie 4.2 naar 3.2, teneinde de geluidsbelasting op de woningen ten noordoosten van het plangebied gelijk te houden aan die in het VKA.
- Het deelgebied waarin luchthavengebonden bedrijvigheid van categorie 5.1 kan worden ontwikkeld is in oppervlak teruggebracht om voor de extra stikstofoxidenuitstoot te compenseren die gepaard gaat met de eerder genoemde aanpassingen.

De alternatieve gebiedsindeling aangeduid als BP-2 voldoet in alle toetspunten aan de eis dat de maximale geluidsbelasting ten gevolge van de industrie onder de 50 dB(A) blijft. Door afrondingen neemt in een drietal toetspunten met geluidsbelastingen onder de 45 dB(A) de geluidsbelasting met 1 dB(A) toe en in 2 toetspunten boven de 45 dB(A) met 1 dB(A) af.

De totale emissiehoeveelheid stikstofoxiden blijft daarbij onder de hoeveelheid die voor het VKA in het MER is vastgelegd (104.2 ton/jaar). De totale hoeveelheid uitgestoten fijnstof ($PM_{10}$ ) blijft ook onder de hoeveelheid die voor het VKA is vastgelegd (23.3 ton/jaar).

De deposities ten gevolge van het BP-2 blijven onder de waarden die voor het VKA zijn berekend. Middels een detailberekening met AERIUS is bevestigd dat dit het geval is (ref. 4).

De beoordeling voor de externe veiligheid ten gevolge van industriële activiteiten blijft identiek aan die voor het VKA. Net als voor spoor, weg en luchtvaart wijzigt de situatie voor wat betreft de externe veiligheid zich niet. De voorgestelde aanpassingen in het bestemmingsplan "Voormalige vliegbasis Twenthe Noord" (BP-2) voldoen aan de in de MER opgenomen externe veiligheid rapportage voor het VKA en leiden derhalve niet tot een andere beoordeling.

Er is een voornemen om de opslagcapaciteit van de bovengrondse propaantank die binnen het TSC-gebied is gelegen te vergroten naar 20 $m^3$ en deze op een andere locatie te plaatsen nabij het trainings- en oefencomplex. Hiervoor moet worden voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Als gevolg hiervan is er een analyse uitgevoerd ten aanzien van externe veiligheid (ref. 5) waarbij is getoetst of er wordt voldaan aan de risiconormen. Tevens is beoordeeld of interne afstanden op grond van de richtlijn PGS-19 aangehouden worden. De algemene conclusie die kan worden getrokken op het gebied van Plaatsgebondenrisico (PR) en het groepsrisico is dat er wordt voldaan aan het Bevi en dat er geen grotere milieueffecten zullen optreden dan is beoordeeld in het MER.

De overige in het MER onderzochte milieueffecten zullen door de wijziging van de maximale milieucategorie op het TSC-terrein en de daaruit voortvloeiende andere aanpassingen niet wijzigen.

# 3 Invoergegevens

## 3.1 Transportmodaliteiten, verkeer, spoor en luchtvaart

Door de aanpassingen in het industriedeel zullen naar verwachting de aantallen verkeersbewegingen over weg, spoor en door de lucht niet wijzigen. De effecten van het verkeer, spoor en luchtvaart op het milieu (geluid, lucht en externe veiligheid) zullen niet nadeliger zijn aan de effecten zoals al beschreven voor het VKA in het MER (referenties 1, 2 en 3).

## 3.2 Industrie

### 3.2.1 Algemeen

De deelgebieddefinities voor de verschillende berekende varianten zijn beschreven in bijlage G van het deelrapport geluid van het MER (ref. 2). Onderstaande beschrijving vult deze bijlage aan met de beschrijving van de deelgebieddefinities voor de BP-2 inrichting.

### 3.2.2 Bestemmingsplan 2

De BP-2 inrichting is afgeleid van de campusplusinrichting zoals beschreven in het MER.

#### 3.2.2.1 Plangebieden

In de BP-2 zijn net als in de campusplusinrichting behorende bij het bestemmingsplan-1 de lege gebieden in de campusinrichting en hoogwaardig verdichte inrichting ingevuld. Voor de hierdoor toegenomen deelgebiedoppervlakken is in de campusplusinrichting gecompenseerd door een beperking in het bruikbaarpercentage van de verschillende deelgebieden. Van dit bruikbaar gebied zal in het plangebied Noord in de praktijk slechts 32,5% werkelijk worden uitgegeven.

Teneinde een deel van het TSC-terrein beschikbaar te kunnen stellen voor categorie 4.1 activiteiten zijn er enkele aanpassingen doorgevoerd ten opzichte van de campusplusinrichting.

- Op een deel van het TSC-terrein (het zuidelijke deel van de door TSC benoemde oefenvelden) kunnen nu 4.1 activiteiten worden ontplooid, op de rest van het terrein zijn maximaal activiteiten van categorie 3.2 toegestaan een en ander conform de wensen van TSC.
- Voor een deel van het meest westelijke plangebied dat op terrein van de gemeente Dinkelland zal worden ontwikkeld is de maximale milieucategorie verlaagd van categorie 4.2 naar 3.2, teneinde de geluidsbelasting op de woningen ten noordoosten van het plangebied gelijk te houden aan die in het VKA.
- Het deelgebied waarin AMM/HTSM bedrijvigheid van categorie 5.1 kan worden ontwikkeld is in oppervlak teruggebracht teneinde voor de extra stikstofoxidenuitstoot te compenseren die gepaard gaat met de eerder genoemde aanpassingen.

Het plangebied Midden is voor BP-2 identiek ingericht als in de campusplusinrichting.

De volgende inrichtingen horen daarmee bij het doorgerekende deelgebiedenplan:

- AMM/HTSM-terrein - milieucategorie 4.2 en 3.2 (deels op gebied gemeente Enschede, deels gemeente Dinkelland). Het meest westelijke deel gelegen binnen gemeente Dinkelland is deels categorie 3.2;

- Kern plangebied - milieucategorie 5.1 (verder gereduceerd in verband met $NO_x$ uitstootcompensatie);
- Luchthavengebonden bedrijvigheid – Maintenance, repair and overhaul – milieucategorie 4.1;
- Twente Safety Campus – milieucategorie 3.2 en deels 4.1;
- AXL-End of life – milieucategorie 4.2;
- Werkpark Oostkamp en Deventerpoort bedrijventerrein – milieucategorie 3 tot 4.2 (inwaarts);
- Oostkamp opslaggebied – milieucategorie 2;
- Parkeerterrein Deventerpoort - milieucategorie 2;
- Reservegebied – milieucategorie 4.2;
- Proefdraaiplaats en scherm.

Figuur 1 geeft de verdeling van de industrie en bijhorende milieucategorieën over het gehele plangebied voor de BP-2 inrichting met proefdraaiplaats en scherm. Ter vergelijking is in figuur 2 de verdeling van het VKA opgenomen.




Figuur 1 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor definitie van de deelgebieden in het plangebied.




Figuur 2 Verdeling industrie en bijbehorende milieucategorieën over het plangebied voor definitie van de deelgebieden in het plangebied.

### 3.2.3 Uitgifte en bruikbaarheidpercentages

De deelgebieden in Noord zullen voor de BP-2 inrichting net als voor de campusplusinrichting slechts deels worden uitgegeven, door de organische ontwikkeling is nog niet exact bekend welke delen van het gebied werkelijk door activiteiten worden gebruikt.

De deelgebieden in plangebied Noord omvatten stukken terrein die gelegen zijn onder obstakelvlakken, vlakken die de maximale hoogte bepalen van de onder deze vlakken opgerichte obstakels. Het voor de uitgifte belangrijke vlak start op een afstand van 150 meter uit de as van de start- en landingsbaan en loopt van de start- en landingsbaan af geleidelijk op met een hoek van 14,5%. Dat betekent dat pas op een afstand van ruim 160 meter tot een hoogte van 1,5 meter mag worden gebouwd. De delen van de deelgebieden met een hoogtevlak van minder dan 1,5 meter zijn in het vervolg niet meegenomen als uitgeefbaar en maken onderdeel uit van het percentage niet uitgeefbaar terrein van de betreffende deelgebieden. Ze maken daarmee wel onderdeel uit van het oppervlak dat de geluidsbelasting op de omgeving bepaalt en daarmee de ligging van de contouren.

Een klein deel van de uit te geven gebieden kan niet worden uitgegeven omdat het infrastructuur omvat. In de campusinrichting waren deze gebieden nog als lege vlekken gemodelleerd (zie bijlage G). Hiervoor wordt gecompenseerd door verdere reductie van de uitgeefbaarheid. De hieruit resulterende beschikbare oppervlakken komen weer overeen met het oppervlak van de campusinrichting deelgebieden. Van deze voor uitgifte beschikbare oppervlakken wordt vervolgens slechts 32,5% werkelijk uitgegeven.

Voor de geluidsberekeningen is gerekend alsof het gehele gebied voor activiteiten in gebruik wordt genomen, daarbij wordt uitsluitend gecorrigeerd voor het niet voor uitgifte beschikbaar komende deel van het gebied. Er is voor deze worstcasemodellering gekozen omdat we niet exact weten waar die activiteiten plaats gaan vinden. Voor de stikstof- en fijnstofemissies is wel aangenomen dat van dit oppervlak slechts 32,5% werkelijk in gebruik zal worden genomen voor activiteiten. De exacte positie van deze bronnen is voor deze berekeningen voldoende nauwkeurig bekend.

De deelgebieden in plangebied Midden zijn al uitgegeven aan een exploitant, voor deze gebieden geldt dat niet de uitgifte wordt beperkt, maar dat het (gelijktijdig) bruikbare oppervlak binnen het uitgegeven oppervlak wordt beperkt.

In tabel 7 (BIJLAGE A) zijn de resulterende maximaal bruikbare percentages voor de BP-2 inrichting per deelgebied opgenomen. De percentages zijn vrijwel identiek aan die in de campusplusinrichting, dit met uitzondering van het percentage voor het deelgebied met maximale categorie 5.1. Dat percentage is verder aangescherpt teneinde te compenseren voor de extra stikstofoxidenuitstoot ten gevolge van de introductie van een deel maximaal categorie 4.1 deel binnen het TSC-terrein.

Om de verwachte geluidsproductie van de deelgebieden te berekenen wordt gebruik gemaakt van dempingen op de geluidsbelasting per vierkante meter. De dempingen zijn bepaald op basis van het bruikbare percentage voor de deelgebieden en opgenomen in tabel 7.

# 4 Resultaten

## 4.1 Resultaten milieueffecten van de transportmodaliteiten ten gevolge de wijzigingen in BP-2 ten opzichte van het VKA

De omvang en de aard van het wegverkeer van en naar de plangebieden zal naar verwachting niet veranderen door de verandering in maximale milieucategorie op het TSC-terrein en daarmee samenhangende aanpassingen op het naastliggende terrein dat van maximale categorie 4.2 naar 3.2 gaat en de verdere beperking in de gebiedsuitgifte in het terrein waarbinnen de maximale categorie 5.1 is toegestaan, daarmee veranderen de milieueffecten van het verkeer niet.

De omvang en aard van het vliegverkeer zal naar verwachting niet veranderen door de wijzigingen in de maximale toegestane milieucategorie in plangebied Noord, zodat ook geen veranderingen in de milieueffecten van het vliegverkeer worden voorzien.

Voor het spoorverkeer geldt dat voor geen enkele variant een invloed van de ontwikkeling van het plangebied op de omvang van het spoorverkeer wordt verwacht, ook niet voor deze variant. Ook voor het spoorverkeer worden dus geen veranderingen in de milieueffecten van het vliegverkeer worden voorzien.

## 4.2 Industrie

### 4.2.1 Resultaten industriegeluid

De geluidsbelastingen ten gevolge van het industriegeluid zijn identiek aan de berekeningen in het MER uitgevoerd.

Berekend zijn de geluidsbelastingen in de toetspunten rond het plangebied. Daarbij zijn op verzoek van de gemeentes een aantal toetspunten aan de noord en noordoostzijde toegevoegd. Alle toetspunten zijn zowel doorgerekend met het VKA als met de BP-2 industriedefinities.
In de toetspunten zijn de $L_{etmaal}$- en de $LA_{max}$ -resultaten berekend.

De resultaten zijn opgenomen in de tabellenbijlage in tabel 5 voor de $L_{etmaal}$-berekeningen en dezelfde bijlage in tabel 6 voor de $LA_{max}$ -berekeningen.

Voor de $L_{etmaal}$-waarden worden volgens de voorschriften afgerond op gehele waarden. Voor de toetspunten geldt dat de berekende geluidsbelastingen in de punten vrijwel ongewijzigd zijn in alle toetspunten. Door afrondingen wordt in 4 toetspunten met een waarde kleiner dan 45 dB(A) de geluidsbelastingen 1 dB(A) hoger en in 3 punten met een waarde hoger dan 45 dB(A) 1 dB(A) lager. De afwijking schommelt tussen 0,2 hoger en 0,2 lager. De gemiddelde afwijking over alle toetspunten ligt op 0,02 dB(A).

Voor de afgeronde $LA_{max}$-waarden in de toetspunten geldt dat de verschillen in alle toetspunten 0 zijn. Dit geldt zowel voor de dag met proefdraaien als voor de avond/nachtperioden zonder proefdraaien. Het maximale verschil is 0,4 dB(A) en wordt gevonden op Ledeboerweg 18A, op Ledeboerweg 18 is het verschil 0,3 dB(A) in de overige punten is het verschil kleiner.

De bestemmingsplaninrichting voldoet daarmee aan de eis dat de waarden in de toetspunten voldoen aan de toetswaarde van 50 dB(A). Tevens zijn de verschillen in de toetspunten marginaal.
Aangezien de $LA_{max}$-waarden in alle punten identiek zijn voldoet deze inrichting net als het VKA aan de eisen ten aanzien van de piekbelastingen op de omgeving.

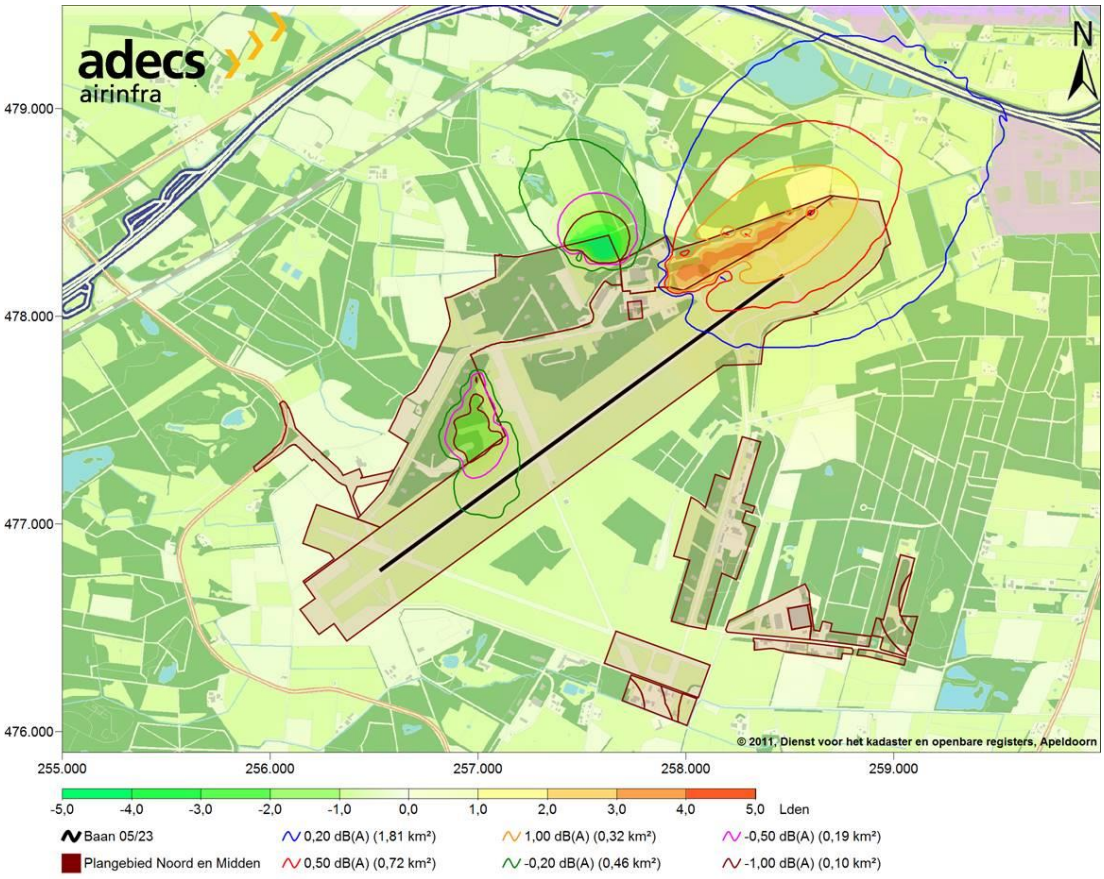
Ter verificatie zijn de $L_{etmaal}$-contouren berekend en opgenomen in BIJLAGE B voor de volgende gevallen:

- BP-2 inrichting, figuur 7;
- BP-2 inrichting zonder proefdraaien, figuur 8;
- BP-2 inrichting zonder industrie op gebied gemeente Dinkelland, figuur 9;

Ter vergelijking zijn de $L_{etmaal}$-figuren opgenomen voor de campusplus inrichting (VKA) afkomstig uit het MER (zie respectievelijk figuur 10, figuur 11 en figuur 12).

Vergelijking van de $L_{etmaal}$-figuren voor de campusplusinrichting (VKA), met die voor de BP-2 inrichting (BP-2) laat zien dat de contouren vrijwel overeenkomen.

Ter vergelijking is een verschilfiguur berekend voor de $L_{etmaal}$ industriegeluid (alleen plangebied) tussen de BP-2 en VKA, (zie figuur 3). De figuur laat zien dat in vrijwel de gehele omgeving de geluidsbelasting minder dan 0,2 dB(A) verschilt.



Figuur 3 Verschil tussen de geluidsbelasting industrie voor BP-2 en VKA. Een positief verschil betekent een toename ten opzichte van het VKA.

Zoals al in detail geconstateerd voor de toetspunten: de geluidsbelasting ten gevolge van het BP-2 is in het gebied buiten het plangebied gelegen vrijwel identiek. Uitsluitend ten oosten van TSC neemt de geluidsbelasting beperkt toe.

### 4.2.2 Gecumuleerde geluidsbelasting $L_{cum}$ en $L_{24}$

Aangezien in de gecumuleerde geluidsbelasting $L_{cum}$ op de woningen hier gelegen volgens de VKA tussen de 56 en 61 dB(A) ligt en de bijdrage ten gevolge van de industrie volgens het VKA tussen 43 en 50 dB(A) is, zal de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van een toename van de industriegeluidsbelasting met 0,5 dB(A) in het ongunstigste geval hier lokaal minder dan 0,2 dB(A) toenemen. In de overige gebieden rond het plangebied zijn de verschillen flink kleiner.

Het effect van de verschillen tussen BP-2 en VKA op de verschillende tellingen die met de $L_{cum}$ voor het VKA zijn uitgevoerd is daarmee marginaal.

De betreffende tellingen uitgevoerd voor het VKA blijven geldig voor BP-2, dit zijn voor de $L_{cum}$:

- de aantallen woningen;
- de aantallen bewoners;
- de aantallen gehinderden;
- de aantallen ernstig gehinderden;
- de berekende oppervlakten.

Hetzelfde geldt voor de natuurbeoordelingen die op basis van de $L_{24}$ worden uitgevoerd.

### 4.2.3 Resultaten industrie luchtkwaliteit

Voor de luchtkwaliteit en de emissies zijn uitsluitend de emissies van $NO_x$ en $PM_{10}$ en daarmee de $PM_{2.5}$ van belang, zie voor de overige stoffen ook het MER deelonderzoek lucht (ref. 1).

De emissies en de veranderingen ten opzichte van het VKA voor $NO_x$ en $PM_{10}$ zijn berekend op basis van de effectieve emissie-oppervlakken en de emissiecoëfficiënten voor de verschillende industriecategorieën.

Voor $PM_{10}$ zijn de totale emissies beperkt van belang aangezien het effect op de luchtkwaliteit van deze stof voor het VKA ruim aan de norm voldoet. Voor $NO_x$ is deze meer van belang aangezien deze emissie naast de lokale luchtkwaliteit ook de stikstofoxidendeposities bepaalt en deze aan een kritisch maximum zijn gebonden.

Tabel 1 geeft de resultaten voor $PM_{10}$. De verwachte totale emissie van $PM_{10}$ ligt een fractie (0,4 %) boven de waarde die voor het VKA in het MER was berekend. Aangezien het effect op de luchtkwaliteit van deze stof binnen het studiegebied ruim aan de normen voldoet (de maximale jaargemiddelde concentratie voor $PM_{10}$ ligt voor het VKA op 61% van de norm en voor $PM_{2.5}$ op 56%), zal deze fractie de m.e.r.-beoordeling op dit punt niet veranderen (ook als we voor $PM_{2.5}$ de

gehele $PM_{10}$ uitstoot nemen). Het aantal overschrijdingsdagen voor $PM_{10}$ ligt met 14 ver onder het maximum van 35. De toenamefractie van 0,4 % $PM_{10}$ zal dit niet maximaal 1 dag laten toenemen.

Tabel 1 Emissiehoeveelheden voor $PM_{10}$ voor de BP-2 inrichting.

| Maximale Categorie | Oppervlak Emissie ha | Emissie coëfficiënt kg/ha/jaar | Emissie BP-2 ton/jaar |
|---|---|---|---|
| 2 | 8.7 | 90 | 0.8 |
| 3 | 5.1 | 90 | 0.5 |
| 4 | 61.7 | 270 | 16.7 |
| 5 | 5.5 | 1000 | 5.5 |
| **Totaal BP-2:** | | | **23.391** |
| **Totaal VKA:** | | | **23.300** |

Tabel 2 geeft de resultaten voor $NO_x$. Voor $NO_x$ ligt de emissie een fractie (0,3 %) onder de waarde berekend voor het VKA. Ook deze afwijking zal dus de conclusie ten aanzien van de luchtkwaliteit voor het VKA niet veranderen.

Tabel 2 Emissiehoeveelheden voor $NO_x$ voor de BP-2 inrichting.

| Maximale Categorie | Oppervlak Emissie ha | Emissie coëfficiënt kg/ha/jaar | EMISSIE BP-2 ton/jaar |
|---|---|---|---|
| 2 | 8.7 | *350* | 3.1 |
| 3 | 5.1 | *350* | 1.8 |
| 4 | 61.7 | *940* | 58.0 |
| 5 | 5.5 | *7500* | 41.0 |
| **Totaal BP-2:** | | | **103.9** |
| **Totaal VKA:** | | | **104.2** |

### 4.2.4 Resultaten deposities gehele plangebied

De berekende emissies van $NO_x$ zijn gebruikt als invoer voor een AERIUS-berekening van de stikstofoxidendeposities ten gevolge van het nieuwe BP-2. Aangezien de stikstofoxidendepositie kritisch is voor het kunnen realiseren van de planontwikkelingen zijn deze in detail doorgerekend.

De nieuwe depositieberekeningen (gecumuleerd voor alle planontwikkelingen) voor BP-2 laten zien dat de depositie binnen het reeds uitgerekende milieueffect blijft. In de berekening voor het VKA is de hoogste depositie en toename gevonden voor het Natura 2000-gebied Lonnekermeer, met een toename van 24,71 mol N/ha/jaar naar een depositie van 78,16 mol N/ha/jaar. In de BP-2 berekening is een toename berekend van 23,79 mol N/ha/jaar naar een depositie van 77,24 mol

N/ha/jaar. In tabel 3 worden de resultaten uit de depositieberekeningen op de Natura 2000-gebieden samengevat.

De tabel en de AERIUS-berekeningen (ref. 4) laten zien dat het BP-2 minder deposities geeft dan het VKA.

Tabel 3 Vergelijking van de deposities in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Vergeleken worden de huidige waarden met die bereikend voor het VKA en die voor het nieuwe BP-2. Tevens zijn de verschillen tussen het VKA en BP-2 toegevoegd.

| | Deposities [mol/ha/jr.] | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Natura 2000-gebieden** | **Huidig** | **VKA** | **BP-2** | **Verschil BP-2 - VKA** |
| Lonnekermeer | 53.46 | 78.16 | 77.24 | -0.92 |
| Landgoederen Oldenzaal | 1.24 | 6.13 | 5.49 | -0.64 |
| Dinkelland | 0.08 | 2.12 | 1.85 | -0.27 |
| Lemselermaten | 0.07 | 1.51 | 1.27 | -0.24 |
| Achter de Voort, Agelerbroek en Voltherbroek | 0.07 | 1.41 | 1.20 | -0.21 |
| Bergvennen en Brecklenkampseveld | >0.05 | 1.11 | 0.93 | -0.18 |

### 4.2.5 Beoordeling Bevi

Voor de bedrijvigheid geldt dat de (veiligheids)afstanden opgenomen in de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" voor de verschillende milieucategorieën met de aanpassing nog steeds in acht worden genomen (zie ook tabel 4). De dichtstbijzijnde woning ligt op ruim 300 meter van het 4.1 deelgebied van TSC en op ruim 250 meter van het 3.2 deelgebied. Dat is meer dan de richtafstanden voor deze categorieën, zodat de situatie voor externe veiligheid voldoet aan de eisen.

De beoordeling voor de externe veiligheid ten gevolge van industriële activiteiten blijft identiek aan die voor het VKA. Net als voor spoor, weg en luchtvaart wijzigt de situatie voor wat betreft de externe veiligheid niet. De voorgestelde aanpassingen in het bestemmingsplan "Voormalige vliegbasis Twenthe Noord" (BP-2) voldoen aan de in het MER opgenomen externeveiligheidsrapportage voor het VKA en leiden derhalve niet tot een andere beoordeling.

Tabel 4 Richtafstandentabel VNG.

| **Richtafstand** | **Categoriecode** |
|---|---|
| [m] | |
| 10 | 1 |
| 30 | 2 |
| 50 | 3.1 |
| 100 | 3.2 |
| 200 | 4.1 |
| 300 | 4.2 |
| 500 | 5.1 |

Er is een voornemen om de opslagcapaciteit van de bovengrondse propaantank die binnen het TSC-gebied is gelegen te vergroten naar 20 $m^3$ en deze op een andere locatie te plaatsen nabij het trainings- en oefencomplex. Hiervoor moet worden voldaan aan het Bevi. Als gevolg hiervan is er een analyse uitgevoerd ten aanzien van externe veiligheid (ref. 5) waarbij is getoetst of wordt voldaan aan de risiconormen voor externe veiligheid uit het Bevi. Tevens is beoordeeld of wordt voldaan aan

de te houden interne afstanden op grond van de richtlijn PGS-19. De conclusies van de QRA zijn kort samengevat:

*Interne afstanden PGS-19*
Voor propaanreservoirs met een inhoud groter dan 13 $m^3$ is volgens de richtlijn PGS-19 het Bevi van toepassing wat betreft de externe veiligheidsafstanden.
Voor propaantanks groter dan 13 $m^3$ en kleiner dan 50 $m^3$ en een doorzet kleiner dan 600 $m^3$ per jaar zijn de veiligheidsafstanden voorgeschreven in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).
Er wordt voldaan aan de hierboven omschreven minimaal aan te houden afstanden.

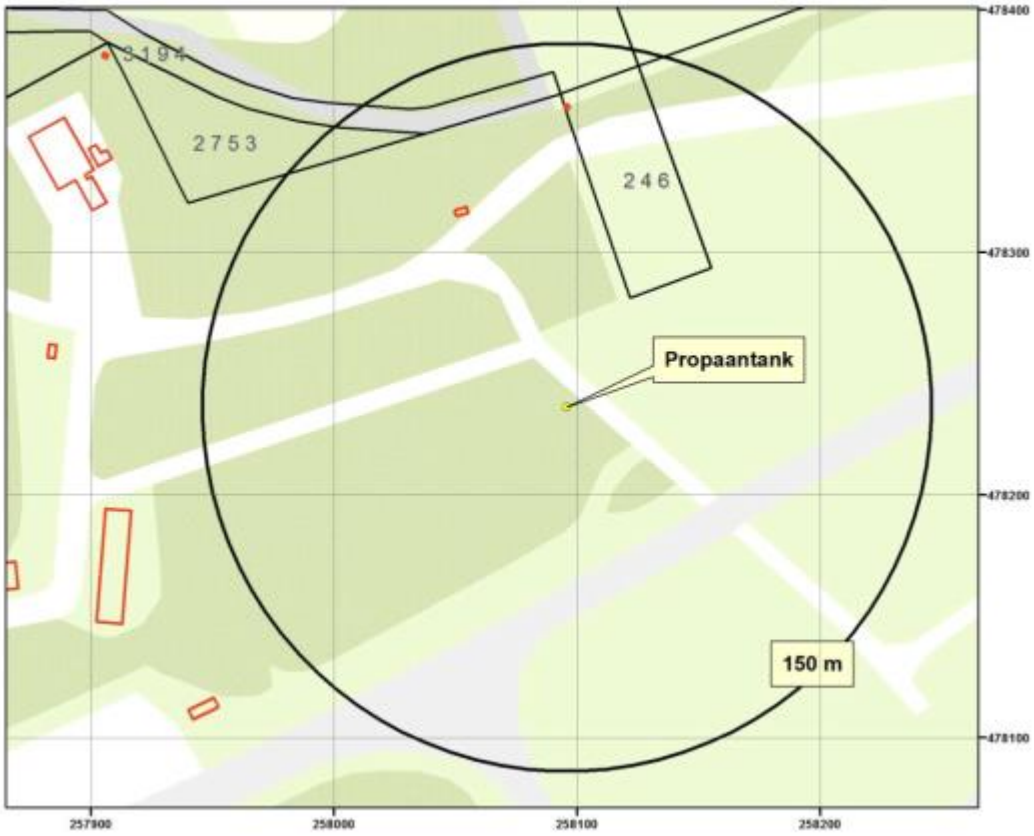
*Plaatsgebonden risico*
In het Revi is vastgelegd dat de aan te houden afstand vanaf de propaantank en het vulpunt tot aan kwetsbare objecten 45 meter bedraagt. Binnen deze afstand zijn geen (geprojecteerde) kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten van derden gelegen (figuur 4). Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen toename zal zijn van milieueffecten ten opzichte van de situatie beoordeeld in het MER en wordt er voldaan aan het Bevi.




Figuur 4 Plaatsgebonden risicoafstand van 45 meter.

*Groepsrisico*
Voor het groepsrisico dient een invloedsgebied van 150 meter in acht te worden genomen. Binnen deze afstand zijn geen (geprojecteerde) kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten van derden gelegen en worden er maximaal minder dan 10 personen niet behorend tot de inrichting verwacht

binnen het invloedsgebied (figuur 5). Het groepsrisico hoeft daarom niet te worden verantwoord en wordt er voldaan aan het Bevi.

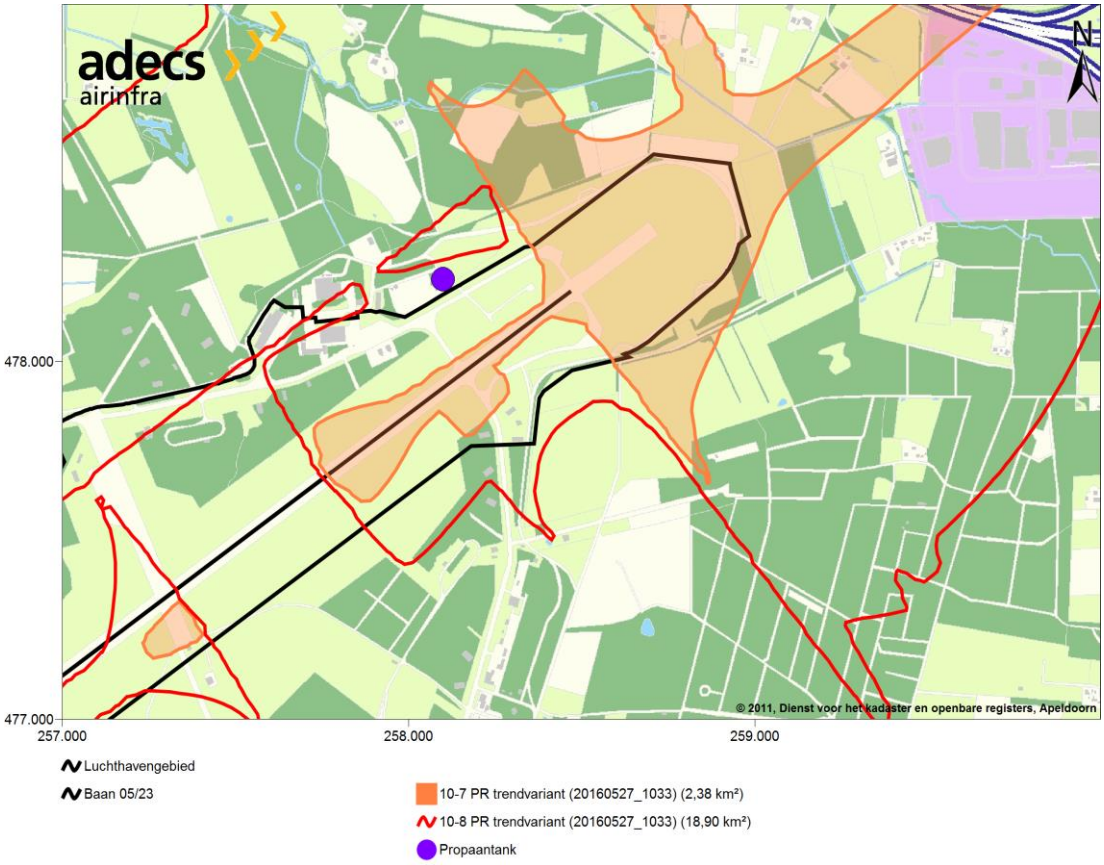



Figuur 5 Omgeving van de propaantank inclusief het invloedsgebied.

De algemene conclusie die kan worden getrokken uit de QRA is dat er door het vergroten en het verplaatsen van de propaangastank er wordt voldaan aan het Bevi en dat er geen grotere milieueffecten zullen optreden dan is beoordeeld in het MER.

Wat betreft het risico ten gevolge van de luchtvaart moet het PR-risico kleiner zijn dan 10% van het risico op "loss of containment". Als dit niet het geval is, dan is er sprake van een domino-effect.
Aangezien de tank zich binnen de $10^{-8}$ PR-contour (rode PR-contour) bevindt en buiten de $10^{-7}$ PR-contour (gevulde oranje PR-contour) ligt (figuur 6), is er geen relevant domino-effect ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten.

Het PR-risico is kleiner dan de 10% van risico voor loss of containment, waarmee de QRA en de conclusies geldig zijn.




Figuur 6 De locatie van de propaantank ten opzichte van de PR-contouren van de trendvariant.

# 5 Conclusies

De omvang en de aard van het wegverkeer, vliegverkeer en spoorverkeer van en naar de plangebieden zal niet veranderen, en daarmee veranderen de milieueffecten (geluid, lucht en externe veiligheid) van de transportmodaliteiten niet. Eventuele veranderingen worden uitsluitend door de wijzigingen in de maximale industriecategorieën in het plangebied veroorzaakt.

Het BP-2 dient te voldoen aan de milieueffecten zoals beschreven in het VKA. Kritisch in deze zijn, gezien de gewenste wijzigingen, de volgende onderdelen:

- de inpassing van de geluidsbelasting ten gevolge van de industrie in het nieuwe BP-2 binnen die van het VKA;
- de totale emissie van stikstofoxiden ($NO_x$) vanuit het plangebied;
- de stikstofoxiden depositie
- de externe veiligheid.

De inpassing van de geluidsbelasting is getoetst in de toetspunten rond het plangebied.

- De waarde in deze punten komt niet boven de toetswaarde van 50 dB(A) $L_{etmaal}$. De waarde in de toetspunten rond het plangebied wijkt ten gevolge van afronden in slechts 7 toetspunten 1 dB(A) af van de voor het VKA gevonden waarde. In 3 punten neemt de belasting 1 dB(A) af, en in 4 punten met 1 dB(A) toe. Het maximaal gevonden verschil van 0,5 dB(A) ligt ten noordoosten van de luchthaven bij Ledeboerweg 18 en 18A.
- De maximale geluidsbelasting $LA_{max}$ is in alle toetspunten identiek aan de waarde berekend voor het VKA.

Buiten de bedrijventerreinen en plangebied neemt de gecumuleerde geluidsbelasting $L_{cum}$ met minder dan 0,2 dB(A) toe of af. De berekende gecumuleerde waarden voor het VKA en de daaruit afgeleide berekeningen en interpretaties blijven derhalve geldig voor de BP-2 variant.

De totale emissie aan stikstofoxiden blijft onder de waarden die voor het VKA is berekend. Hetzelfde geldt, zoals verwacht, voor de deposities in de Natura 2000-gebieden na berekening van deze effecten in AERIUS.

De emissies van $PM_{10}$ nemen fractioneel toe (0,4 %), maar gezien de ruimte tussen de norm en de berekende waarden zal de milieubeoordeling voor $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$ op dit punt hierdoor niet veranderen.

Wat betreft de externe veiligheid veranderen de milieueffecten niet ten opzichte van die voor het VKA opgenomen in de MER.

Het BP-2 voldoet aan de beoordeling van de milieueffecten zoals beschreven in het VKA.

# 6 Referenties


1. Deelonderzoek Luchtkwaliteit, MER gebiedsanalyse luchthaven Twente. 9 juni 2016. Adecs-Airinfra. P.A. Heslinga.
2. Deelonderzoek Geluid, MER gebiedsanalyse luchthaven Twente. 9 juni 2016. Adecs-Airinfra. M.F.F Berntsen e.a.
3. Deelonderzoek Externe veiligheid, MER gebiedsanalyse luchthaven Twente. 9 juni 2016. Adecs-Airinfra. M.F.F Berntsen.
4. AERIUS rapportage berekening Bestemmingsplan-2.
5. QRA propaantank Twente Safety Campus Enschede. Adviesgroep AVIV BV, 26 mei 2016, A.M. op den Dries en J. Heitink.

## Bijlage A Tabellen

Tabel 5 $L_{etmaal}$-resultaten in de toetspunten rond het plangebied voor de BP-2 inrichting en voor het VKA en het verschil tussen deze twee. De toetspunten zijn gesorteerd op straatnaam.

| Adres | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) |
|---|---|---|---|
| Bergweg 261 A, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Bergweg 261 B, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Bergweg 261, Enschede | 45 | 46 | -1 |
| Bergweg 300, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Bergweg 350, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Bergweg 395, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Bergweg 425, Enschede | 44 | 44 | 0 |
| Bergweg 475, Enschede | 44 | 44 | 0 |
| Beuvinkweg 10, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Beuvinkweg 40, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Beuvinkweg 8, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Fokkerweg 13, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Fokkerweg 15, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 17, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 19, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 20, Enschede | 47 | 47 | 0 |
| Fokkerweg 21, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 23, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 25, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Fokkerweg 26, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Fokkerweg 27, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 29, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 5, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Fokkerweg 50, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 52, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Hartjesbosweg 6, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Hengelosestraat 20, Deurningen | 43 | 43 | 0 |
| Het Beuvink 2, Deurningen | 46 | 46 | 0 |
| Het Beuvink 2A, Deurningen | 46 | 46 | 0 |
| Het Beuvink 4, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Het Beuvink 6, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Hofmeijerweg 115, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Hofmeijerweg 117, Enschede | 44 | 44 | 0 |
| Ledeboerweg 18, Deurningen OZ | 45 | 45 | 0 |

| Adres | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) |
|---|---|---|---|
| Ledeboerweg 18A, Deurningen OZ | 45 | 45 | 0 |
| Lonnekerveldweg 7, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Nieuwe grensweg 13A, Deurningen | 42 | 42 | 0 |
| Noordergrensweg 2, Deurningen OZ | 42 | 42 | 0 |
| Noordergrensweg 51, Enschede | 43 | 43 | 0 |
| Noordergrensweg 53, Enschede | 43 | 43 | 0 |
| Noordergrensweg 55, Enschede | 44 | 43 | 1 |
| Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 43 | 43 | 0 |
| Oude Deventerweg 151, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Oude Deventerweg 153, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Oude Deventerweg 175, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Oude Postweg 1, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Oude Postweg 10, Deurningen | 48 | 48 | 0 |
| Oude Postweg 11, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Oude Postweg 11A, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Oude Postweg 12, , Deurningen | 48 | 48 | 0 |
| Oude Postweg 13, Deurningen | 50 | 50 | 0 |
| Oude Postweg 14, Deurningen | 50 | 50 | 0 |
| Oude Postweg 15, Deurningen | 50 | 50 | 0 |
| Oude Postweg 16, Deurningen | 50 | 50 | 0 |
| Oude Postweg 17, Deurningen | 47 | 47 | 0 |
| Oude Postweg 19, Deurningen | 47 | 47 | 0 |
| Oude Postweg 2, Deurningen | 50 | 50 | 0 |
| Oude Postweg 20, Deurningen OZ | 45 | 44 | 1 |
| Oude Postweg 22, Deurningen OZ | 44 | 44 | 0 |
| Oude Postweg 24, Deurningen OZ | 43 | 42 | 1 |
| Oude Postweg 26, Deuringen OZ | 42 | 42 | 0 |
| Oude Postweg 2A, Deurningen | 47 | 47 | 0 |
| Oude Postweg 3, Deurningen | 45 | 45 | 0 |
| Oude Postweg 4, Deurningen | 49 | 49 | 0 |
| Oude Postweg 5, Deurningen | 46 | 46 | 0 |
| Oude Postweg 7, Deurningen | 47 | 48 | -1 |
| Oude Postweg 8, Deurningen | 48 | 48 | 0 |
| Oude Postweg 9, Deurningen | 48 | 48 | 0 |
| Plan Fokkerweg 1, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Plan Fokkerweg 2, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Plan Fokkerweg 3, Enschede | 50 | 50 | 0 |

| Adres | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) |
|---|---|---|---|
| Plan Prins Bernhardpark 1, Enschede | 47 | 47 | 0 |
| Plan Prins Bernhardpark 2, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Prins Bernhardpark 12, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Prins Bernhardpark 14, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Prins Bernhardpark 6, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Roolvinkweg 10, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Roolvinkweg 14, Enschede | 49 | 49 | 0 |
| Roolvinkweg 16, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Roolvinkweg 30, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 15, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Snellenweg 34, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 35, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Snellenweg 35A, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Snellenweg 36, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 38, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 4, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 40, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Snellenweg 41, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Vergertweg 135, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Vergertweg 145, Enschede | 45 | 45 | 0 |
| Vergertweg 170, Enschede | 45 | 46 | -1 |
| Vergertweg 180, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 182, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 184, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 200, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 222, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 224, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 240, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vergertweg 242, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Visschedijkweg 1, Deurningen OZ | 44 | 44 | 0 |
| Visschedijkweg 3, Deurningen OZ | 44 | 43 | 1 |
| Vliegveldstraat 22, Deurningen | 44 | 44 | 0 |
| Vliegveldstraat 61, Deurningen | 48 | 48 | 0 |
| Vliegveldweg 221, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vliegveldweg 225, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Vliegveldweg 229, Enschede | 47 | 47 | 0 |
| Weerseloseweg 352, Enschede | 49 | 49 | 0 |

| Adres | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) |
|---|---|---|---|
| Weerseloseweg 353, Enschede | 47 | 47 | 0 |
| Weerseloseweg 355, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Weerseloseweg 356, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Weerseloseweg 358, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Weerseloseweg 380, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Weerseloseweg 380A, Enschede | 46 | 46 | 0 |
| Weerseloseweg 394, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Weerseloseweg 400, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Wiefkerpad 40, Enschede | 47 | 47 | 0 |
| Wiefkerweg 10, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Wiefkerweg 18, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Wiefkerweg 20, Enschede | 48 | 48 | 0 |
| Wiefkerweg 9, Enschede | 50 | 50 | 0 |
| Zandsteenweg 11, Deurningen OZ | 43 | 43 | 0 |
| Zandsteenweg 6 SCHU, Deurningen | 44 | 44 | 0 |
| Zandsteenweg 6, Deurningen | 44 | 44 | 0 |

Tabel 6 $LA_{max}$-resultaten in de toetspunten rond het plangebied voor de BP-2 inrichting en voor het VKA voor de dagperiode met proefdraaien en de avond/nachtperiode zonder proefdraaien. De toetspunten zijn gesorteerd op straatnaam.

| Adres | Inclusief proefdraaien (dag) | | | Exclusief proefdraaien (av/nacht) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) | BP-2 dB(A) | VKA dB(A) | BP-2 - VKA dB(A) |
| Bergweg 261 A, Enschede | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Bergweg 261 B, Enschede | 49 | 49 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Bergweg 261, Enschede | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Bergweg 300, Enschede | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Bergweg 350, Enschede | 54 | 54 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Bergweg 395, Enschede | 56 | 56 | 0 | 56 | 56 | 0 |
| Bergweg 425, Enschede | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Bergweg 475, Enschede | 55 | 55 | 0 | 47 | 47 | 0 |
| Beuvinkweg 10, Enschede | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Beuvinkweg 40, Enschede | 51 | 51 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Beuvinkweg 8, Enschede | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Fokkerweg 13, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Fokkerweg 15, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |

| Adres | Inclusief proefdraaien (dag) | | | Exclusief proefdraaien (av/nacht) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA |
| | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| Fokkerweg 17, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Fokkerweg 19, Enschede | 58 | 58 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Fokkerweg 20, Enschede | 56 | 56 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Fokkerweg 21, Enschede | 59 | 59 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Fokkerweg 23, Enschede | 59 | 59 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Fokkerweg 25, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Fokkerweg 26, Enschede | 57 | 57 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Fokkerweg 27, Enschede | 59 | 59 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Fokkerweg 29, Enschede | 59 | 59 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Fokkerweg 5, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Fokkerweg 50, Enschede | 59 | 59 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Fokkerweg 52, Enschede | 59 | 59 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Hartjesbosweg 6, Enschede | 60 | 60 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Hengelosestraat 20, Deurningen | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Het Beuvink 2, Deurningen | 53 | 53 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Het Beuvink 2A, Deurningen | 53 | 53 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Het Beuvink 4, Deurningen | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Het Beuvink 6, Deurningen | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Hofmeijerweg 115, Enschede | 58 | 58 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Hofmeijerweg 117, Enschede | 57 | 57 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Ledeboerweg 18, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Ledeboerweg 18A, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Lonnekerveldweg 7, Enschede | 57 | 57 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Nieuwe grensweg 13A, Deurningen | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Noordergrensweg 2, Deurningen OZ | 53 | 53 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Noordergrensweg 51, Enschede | 56 | 56 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Noordergrensweg 53, Enschede | 55 | 55 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Noordergrensweg 55, Enschede | 56 | 56 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Oldenzaalsestraat 1047, Enschede | 51 | 51 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Oude Deventerweg 151, Enschede | 56 | 56 | 0 | 56 | 56 | 0 |
| Oude Deventerweg 153, Enschede | 56 | 56 | 0 | 56 | 56 | 0 |
| Oude Deventerweg 175, Enschede | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 1, Deurningen | 53 | 53 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 10, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 11, Deurningen | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 11A, Deurningen | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 12, , Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |

| Adres | Inclusief proefdraaien (dag) | | | Exclusief proefdraaien (av/nacht) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA |
| | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| Oude Postweg 13, Deurningen | 57 | 57 | 0 | 57 | 57 | 0 |
| Oude Postweg 14, Deurningen | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Oude Postweg 15, Deurningen | 58 | 58 | 0 | 58 | 58 | 0 |
| Oude Postweg 16, Deurningen | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Oude Postweg 17, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 19, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 2, Deurningen | 65 | 65 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 20, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Oude Postweg 22, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 47 | 47 | 0 |
| Oude Postweg 24, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Oude Postweg 26, Deuringen OZ | 50 | 50 | 0 | 46 | 46 | 0 |
| Oude Postweg 2A, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 3, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 4, Deurningen | 56 | 56 | 0 | 56 | 56 | 0 |
| Oude Postweg 5, Deurningen | 52 | 52 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Oude Postweg 7, Deurningen | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Oude Postweg 8, Deurningen | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Oude Postweg 9, Deurningen | 55 | 55 | 0 | 55 | 55 | 0 |
| Plan Fokkerweg 1, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Plan Fokkerweg 2, Enschede | 58 | 58 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Plan Fokkerweg 3, Enschede | 58 | 58 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Plan Prins Bernhardpark 1, Enschede | 54 | 54 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Plan Prins Bernhardpark 2, Enschede | 54 | 54 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Prins Bernhardpark 12, Enschede | 53 | 53 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Prins Bernhardpark 14, Enschede | 53 | 53 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Prins Bernhardpark 6, Enschede | 53 | 53 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Roolvinkweg 10, Enschede | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Roolvinkweg 14, Enschede | 53 | 53 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Roolvinkweg 16, Enschede | 54 | 54 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Roolvinkweg 30, Enschede | 54 | 54 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Snellenweg 15, Enschede | 54 | 54 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Snellenweg 34, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Snellenweg 35, Enschede | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Snellenweg 35A, Enschede | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Snellenweg 36, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Snellenweg 38, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Snellenweg 4, Enschede | 54 | 54 | 0 | 49 | 49 | 0 |

| Adres | Inclusief proefdraaien (dag) | | | Exclusief proefdraaien (av/nacht) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA | BP-2 | VKA | BP-2 - VKA |
| | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) | dB(A) |
| Snellenweg 40, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Snellenweg 41, Enschede | 54 | 54 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 135, Enschede | 54 | 54 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 145, Enschede | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 170, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vergertweg 180, Enschede | 55 | 55 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 182, Enschede | 56 | 56 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 184, Enschede | 56 | 56 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 200, Enschede | 56 | 56 | 0 | 48 | 48 | 0 |
| Vergertweg 222, Enschede | 57 | 57 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vergertweg 224, Enschede | 57 | 57 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vergertweg 240, Enschede | 57 | 57 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vergertweg 242, Enschede | 57 | 57 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Visschedijkweg 1, Deurningen OZ | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Visschedijkweg 3, Deurningen OZ | 49 | 49 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vliegveldstraat 22, Deurningen | 59 | 59 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vliegveldstraat 61, Deurningen | 63 | 63 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Vliegveldweg 221, Enschede | 55 | 55 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Vliegveldweg 225, Enschede | 55 | 55 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Vliegveldweg 229, Enschede | 56 | 56 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Weerseloseweg 352, Enschede | 61 | 61 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Weerseloseweg 353, Enschede | 59 | 59 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Weerseloseweg 355, Enschede | 58 | 58 | 0 | 52 | 52 | 0 |
| Weerseloseweg 356, Enschede | 61 | 61 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Weerseloseweg 358, Enschede | 61 | 61 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Weerseloseweg 380, Enschede | 60 | 60 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Weerseloseweg 380A, Enschede | 60 | 60 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Weerseloseweg 394, Enschede | 60 | 60 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Weerseloseweg 400, Enschede | 62 | 62 | 0 | 58 | 58 | 0 |
| Wiefkerpad 40, Enschede | 52 | 52 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Wiefkerweg 10, Enschede | 54 | 54 | 0 | 54 | 54 | 0 |
| Wiefkerweg 18, Enschede | 52 | 52 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Wiefkerweg 20, Enschede | 52 | 52 | 0 | 51 | 51 | 0 |
| Wiefkerweg 9, Enschede | 53 | 53 | 0 | 53 | 53 | 0 |
| Zandsteenweg 11, Deurningen OZ | 49 | 49 | 0 | 49 | 49 | 0 |
| Zandsteenweg 6 SCHU, Deurningen | 50 | 50 | 0 | 50 | 50 | 0 |
| Zandsteenweg 6, Deurningen | 51 | 51 | 0 | 51 | 51 | 0 |

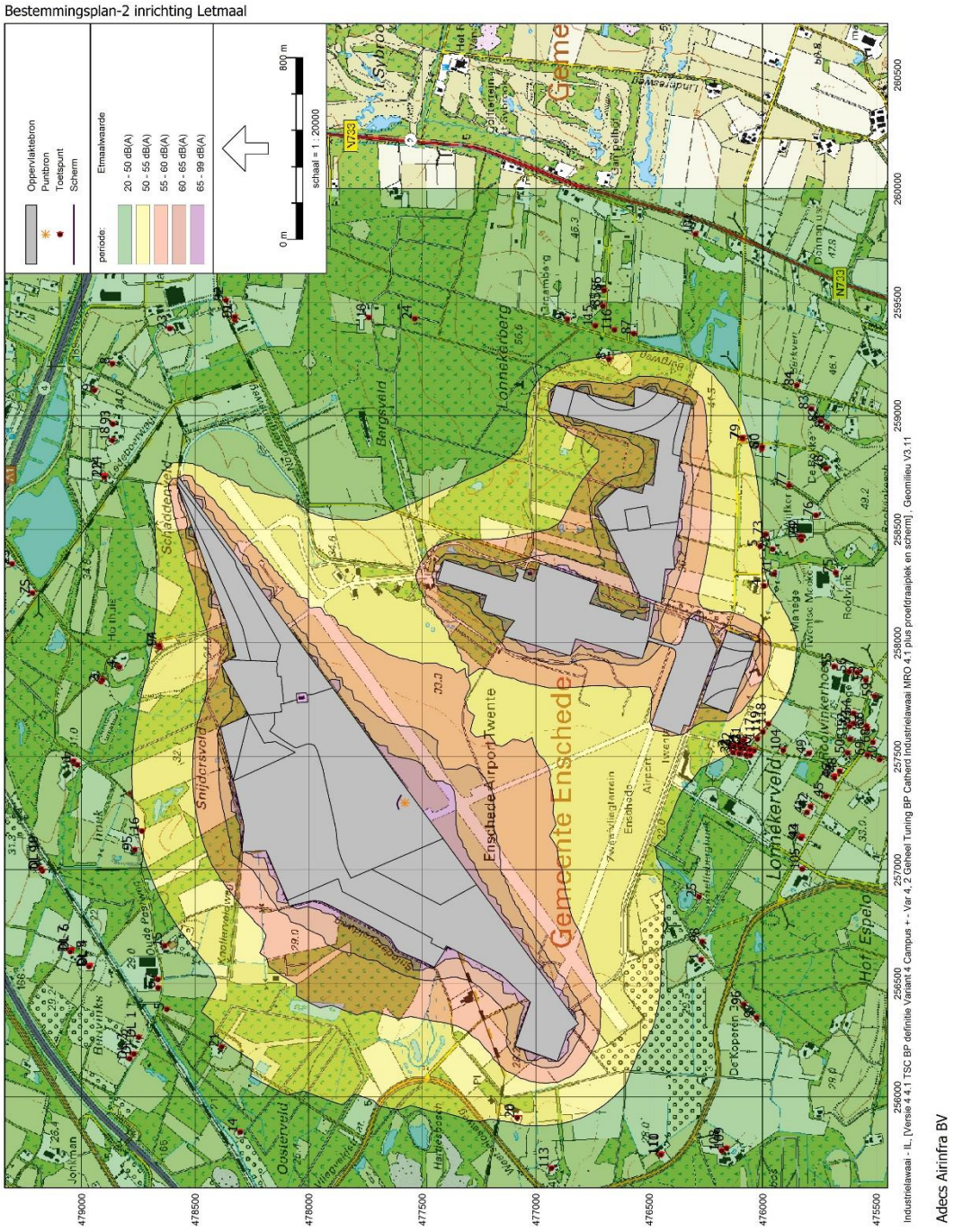
Tabel 7 Deelgebieden BP-2 inrichting, respectievelijk: naam deelgebied, de maximaal toegestane bedrijfscategorie binnen het deelgebied, oppervlak van het deelgebied, oppervlak binnen deelgebied dat niet bruikbaar is voor uitgifte in verband met hoogtevlak, percentage niet uitgeefbaar/bruikbaar in verband met tuning oppervlakken aan campusinrichtingoppervlakken (met lege gebieden tussen de deelgebieden), percentage niet bruikbaar in verband met te hoge stikstofemissie door omzetting deel TSC-gebied naar categorie 4.1, effectief bruikbaar/uitgeefbaar na tuning campusoppervlakken en $NO_x$-emissies, geluiddemping resulterend uit de beperking in effectieve bruikbaarheid/uitgeefbaarheid, voorgenomen verdere beperking in uitgiftepercentage van de deelgebieden (Plangebied Midden 100%, Noord 32,5%), effectief resulterende bruikbaarheid/uitgeefbaarheid voor berekening emissieoppervlakken van de plangebieden. De totale oppervlakken voor BP-2 inrichtingen en VKA zijn vrijwel gelijk. Het verschil komt exact voort uit de beperking van het oppervlak binnen plangebied Noord voor maximaal categorie 5.1 ter compensatie van de omzetting deel TSC-gebied naar categorie 4.1.

| **Deelgebied(en)** | **Max cat** | **Oppervlak** | **Oppervlak Hoogte-vlak<1,5 m** | **Na tuning Geluid Max** | **Na tuning $NO_x$ Max** | **Effectief na tuning Max** | **Geluid-demping** | **Uitgifte voornemen Max** | **Effectief Max** | **Effectieve Emissie-oppervlak** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **cat** | **ha** | **ha** | **%** | **%** | **%** | **dB(A)/m2** | **%** | **%** | **ha** |
| Al uitgegeven : | | | | **Bruikbaar percentages** | | | | | | |
| Midden-Oostkamp 2 | 2 | 1.0 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 1.0 |
| Midden-Oostkamp 3.2 | 3.2 | 1.1 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 1.1 |
| Midden-Oostkamp 4.1 | 4.1 | 5.5 | 0.0 | 80% | 100% | 80% | -0.97 | 100% | 80% | 4.4 |
| Midden-Oostkamp-4.2 O | 4.2 | 8.3 | 0.0 | 70% | 100% | 70% | -1.55 | 100% | 70% | 5.8 |
| Midden-Oostkamp-4.2 W | 4.2 | 6.4 | 0.0 | 80% | 100% | 80% | -0.97 | 100% | 80% | 5.1 |
| Midden-Hangar 11 | 4.2 | 1.0 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 1.0 |
| Midden-Parkeren | 2 | 7.7 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 7.7 |
| Midden-Strip | 4.2 | 19.7 | 0.0 | 87% | 100% | 87% | -0.60 | 100% | 87% | 17.1 |
| **Nog (verder) uit te geven:** | | | | Uitgeefbaar percentages | | | | | | |
| Deventerpoort | 3.2 | 0.9 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 0.9 |
| | 4.1 | 2.7 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 2.7 |
| | 4.2 | 0.9 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 100% | 100% | 0.9 |
| Noord-TSC | 3.2 | 7.8 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 32.5% | 32.5% | 2.5 |

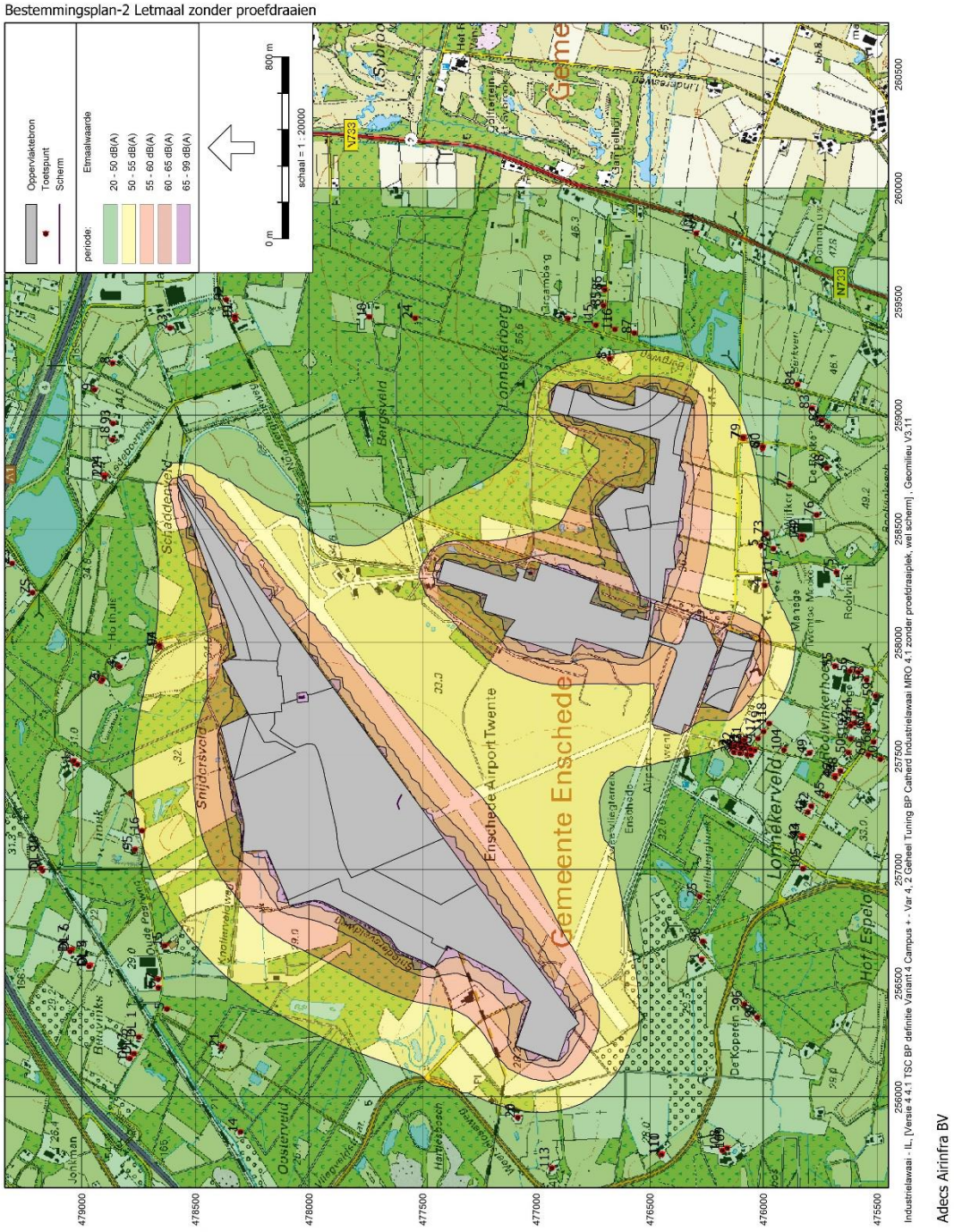
| Deelgebied(en) | Max cat | Oppervlak | Oppervlak Hoogte-vlak<1,5 m | Na tuning Geluid Max | Na tuning $NO_x$ Max | Effectief na tuning Max | Geluid-demping | Uitgifte voornemen Max | Effectief Max | Effectieve Emissie-oppervlak |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | cat | ha | ha | % | % | % | dB(A)/m2 | % | % | ha |
| Al uitgegeven : | | | | Bruikbaar percentages | | | | | | |
| Noord-TSC oefenvelden | 4.1 | 7.0 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 32.5% | 32.5% | 2.3 |
| Noord-Luchthavengeb oost | 4.1 | 6.9 | 1.1 | 90% | 100% | 90% | -0.46 | 32.5% | 29.3% | 5.9 |
| Noord-Luchthavengeb west | 5.3-4.1 | 26.4 | 0.8 | 90% | 100% | 90% | nvt | 32.5% | 29.3% | 3.9 |
| Noord-luchthavengeb | 5.1 | 6.8 | 0.3 | 96% | 76% | 73% | -1.37 | 32.5% | 23.7% | 1.6 |
| Noord-AMM Enschede | 4.2 | 45.1 | 0.8 | 93% | 100% | 93% | -0.32 | 32.5% | 30.2% | 13.6 |
| Noord-AMM Dinkelland | 3.2 | 1.7 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 32.5% | 32.5% | 0.5 |
| | 4.2 | 9.0 | 0.0 | 100% | 100% | 100% | 0.00 | 32.5% | 32.5% | 2.9 |
| | | | | | | | | | | |
| Totaal oppervlakken: | | 165.9 | 2.9 | | | | | | | 81.1 |
| Totaal oppervlakken VKA: | | 165.9 | 2.9 | | | | | | | 81.6 |

# Bijlage B Figuren

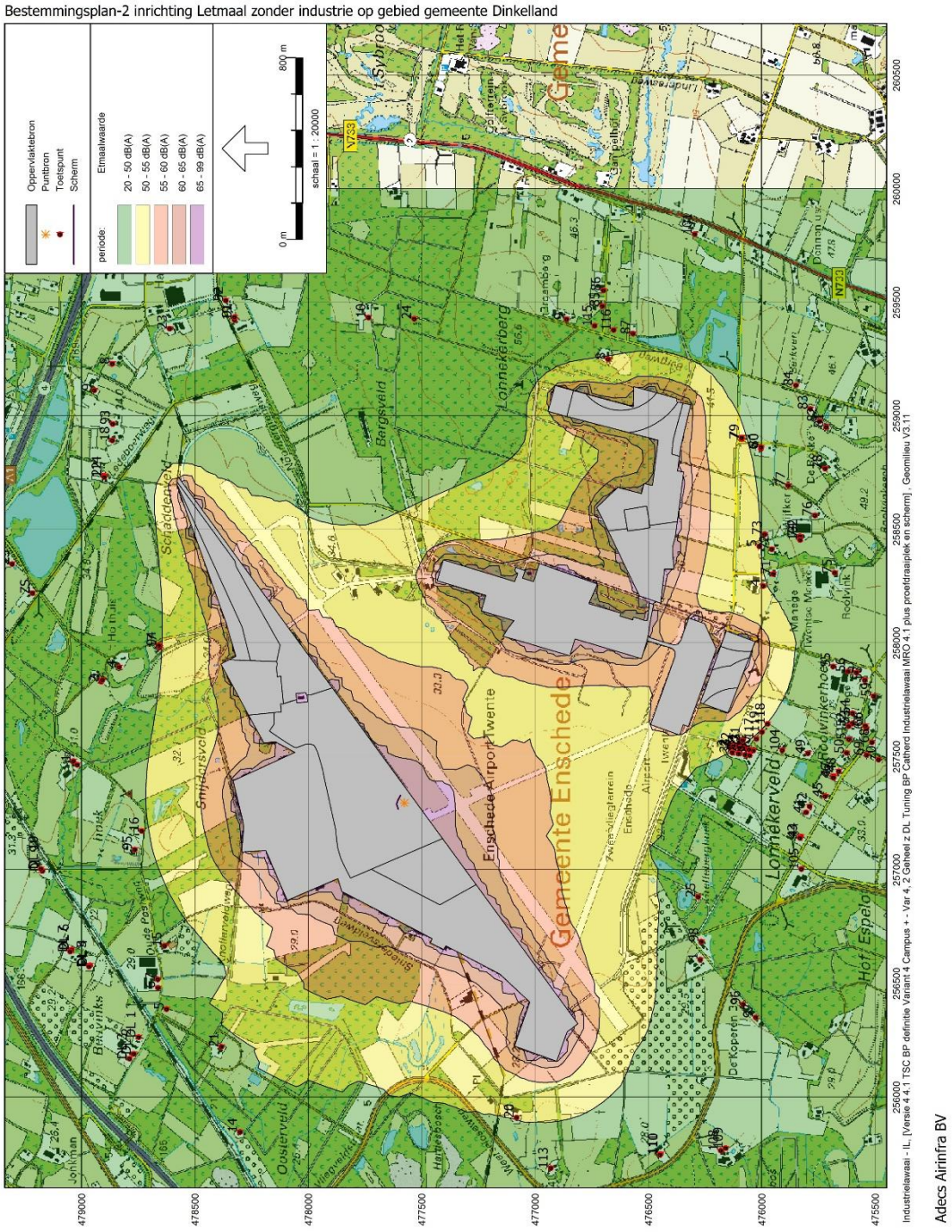
## Bestemmingsplan-2




Figuur 7 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de BP-2 inrichting met scherm.

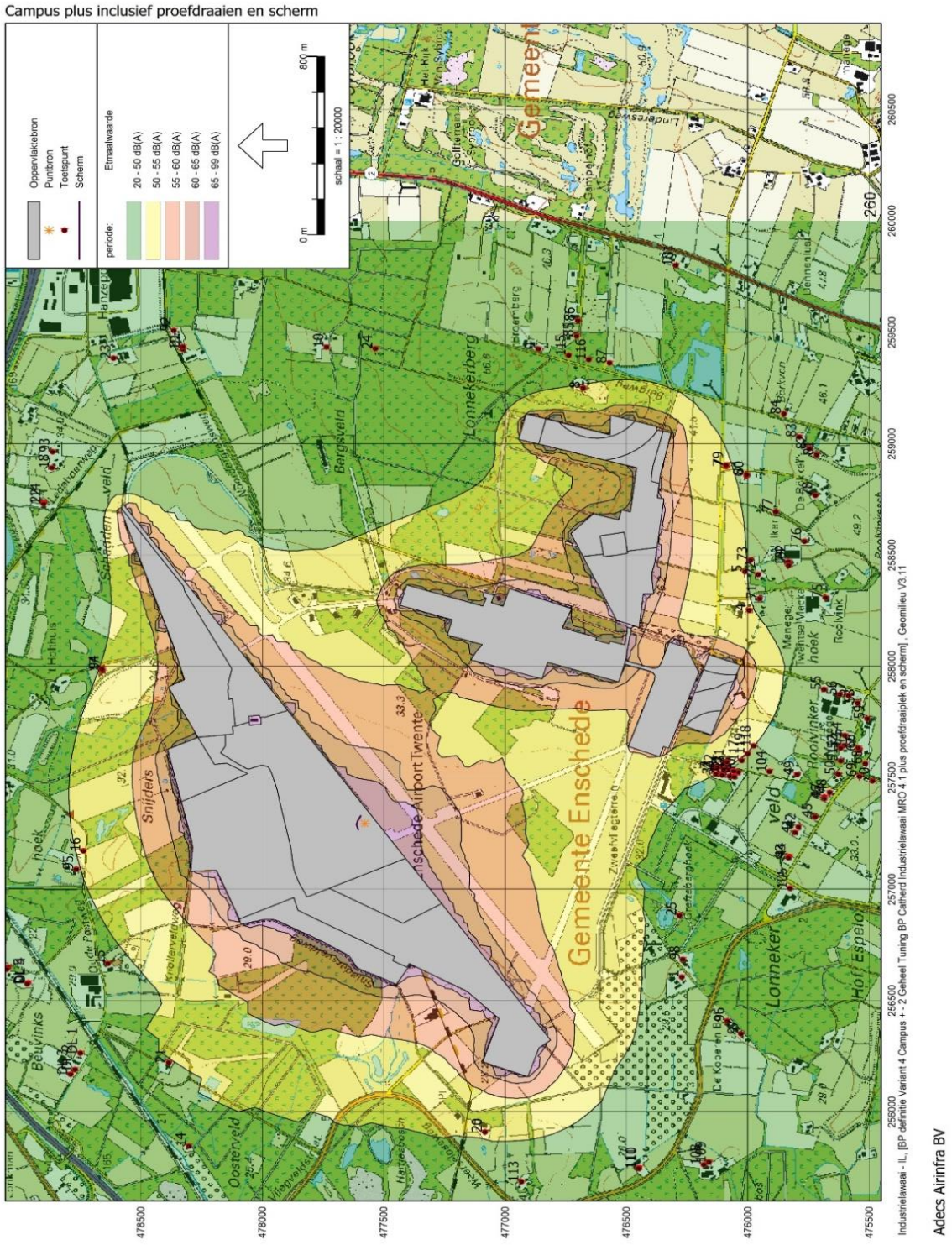



Figuur 8 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de BP-2 inrichting zonder proefdraaienbijdrage.

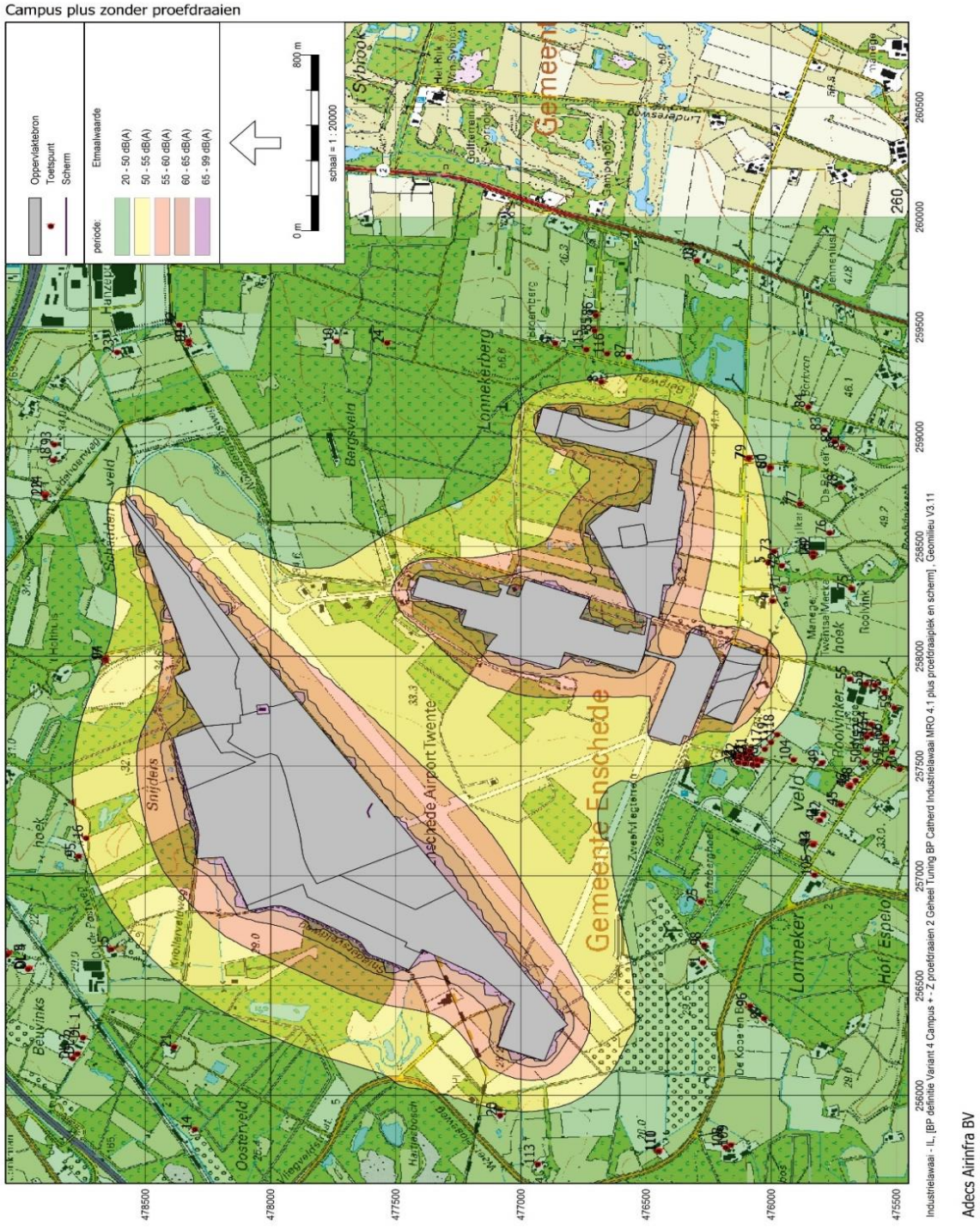



Figuur 9 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de BP-2 inrichting met proefdraaiplaats en scherm, met weglating van de bijdrage van de bedrijventerreinen binnen de gemeente Dinkelland.

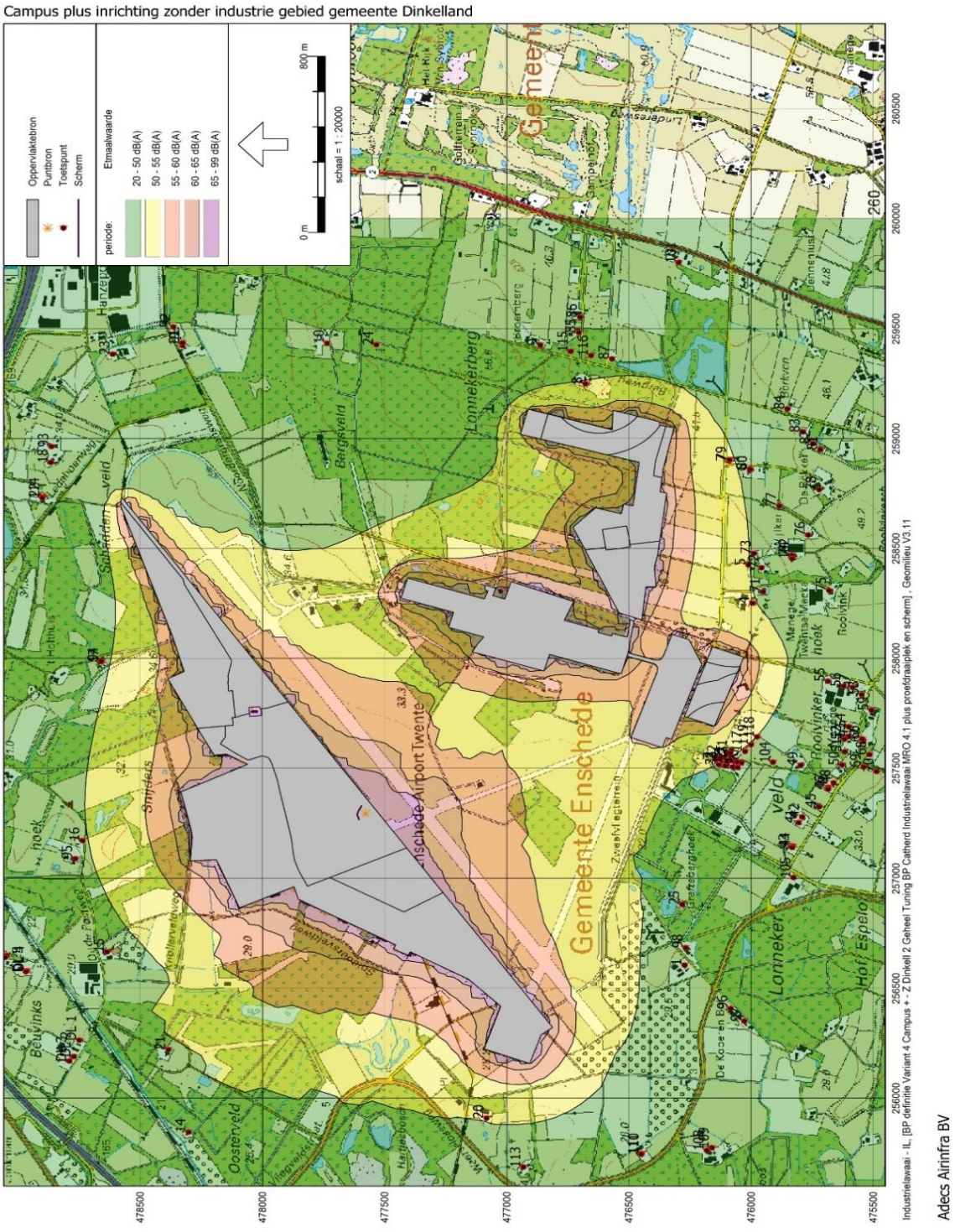
**Campusplus inrichting (VKA)**




Figuur 10 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplus inrichting met scherm.



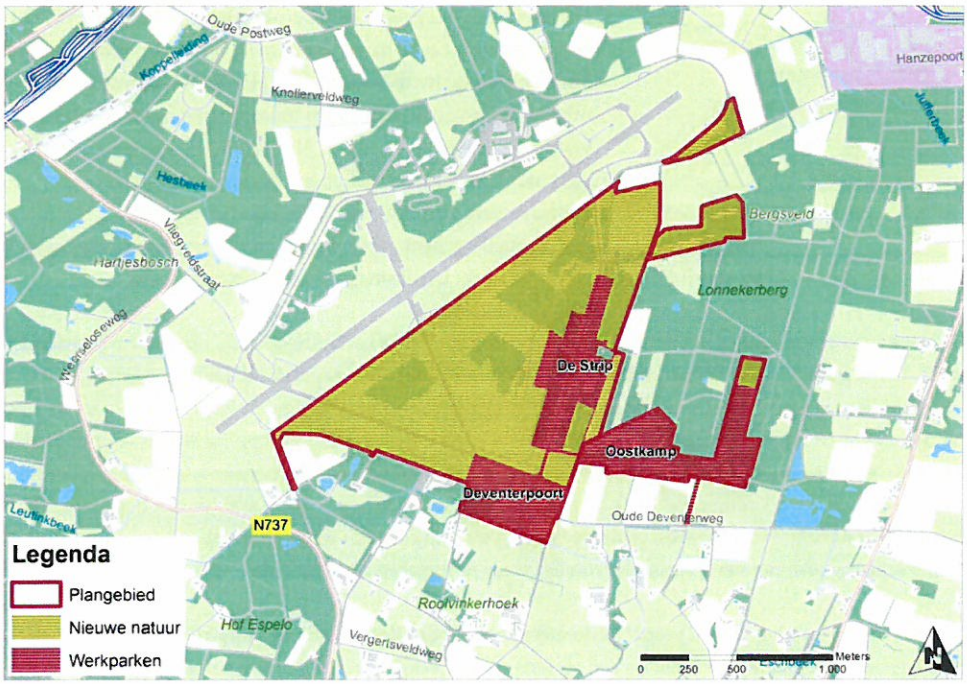

Figuur 11 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplus inrichting zonder proefdraaienbijdrage.




Figuur 12 $L_{etmaal}$-geluidsbelasting op de omgeving voor de campusplus inrichting met proefdraaiplaats en scherm, met weglating van de bijdrage van de bedrijventerreinen binnen de gemeente Dinkelland.

# 3 Voorgenomen activiteit en overige ontwikkelingen

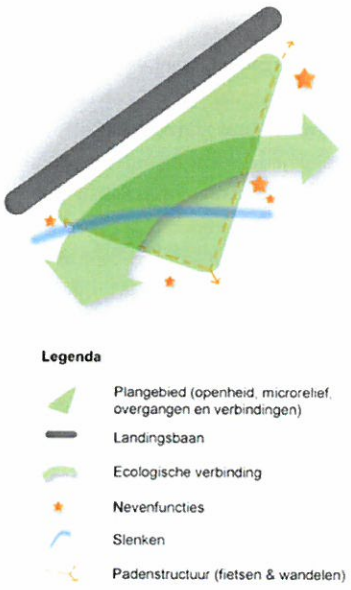
Dit hoofdstuk beschrijft de voorgenomen activiteit binnen het ADT-Middengebied, waar de m.e.r.-procedure betrekking op heeft. Dat betreft enerzijds de Nieuwe Natuur (paragraaf 3.1) en anderzijds de ontwikkeling van een aantal werkparken (paragraaf 3.2). Voor de Nieuwe Natuur zijn 4 scenario's opgesteld en onderzocht. Deze 4 scenario's zijn opgesteld om de mogelijkheden vanuit landschappelijk, recreatief en natuur perspectief te onderzoeken. Voor de werkparken zijn 2 varianten onderzocht. Een beschrijving van de scenario's en varianten is in de paragrafen 3.1 en 3.2 opgenomen.
Naast de voorgenomen activiteit wordt ingegaan op overige ontwikkelingen in het studiegebied, zoals de ontwikkeling van de luchthaven, bedrijvigheid en wonen, waar in paragraaf 1.1 al kort bij stil is gestaan.




Afbeelding 6 Voorgenomen activiteit

## 3.1 NIEUWE NATUUR

Voor de inrichting van de Nieuwe Natuur zijn vier scenario's onderzocht. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin beschreven is welke alternatieven en varianten in het MER zouden worden onderzocht, zijn drie scenario's (alternatieven) opgenomen. Een vierde scenario (zweefvliegen) is later toegevoegd naar aanleiding van de zienswijze van de Twentse Zweefvlieg Club. Dit verzoek is door het Bevoegd Gezag (gemeenteraad Enschede) gehonoreerd en als zodanig opgenomen in het raadsvoorstel met betrekking tot de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (zie Bijlage 7). Ongeveer 130 ha van de voormalige militaire luchtmachtbasis Twenthe wordt ontwikkeld als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. De scenario's verwoorden en verbeelden de centrale ambitie (zie hoofdstuk 2), waarbij per scenario accentverschillen ten aanzien van de thema's natuur, cultuurhistorie, landschap, recreatie, water en bodem zijn aangebracht. Bij de ontwikkeling van de scenario's is rekening gehouden met potenties voor natuurlijk gebied en de abiotische kenmerken van het gebied. Daarbij is gebruik gemaakt van een ecosysteemanalyse[5].




In de navolgende paragrafen worden de scenario's toegelicht. Bij ieder scenario is sprake van een gronddepot ten noorden van De Strip.

### 3.1.1 SCENARIO HEIDESLENKEN

In dit scenario wordt ingezet op het behoud en versterking van de openheid van het gebied, een kernkwaliteit van het gebied. Dit wordt gecombineerd met een optimale inrichting voor de ecologie om de biodiversiteit te stimuleren. Hierbij wordt ingezet op microreliëf, overgangen tussen nat-droog en open-gesloten, verbindingen en overgangen. Nevenfuncties zijn mogelijk mits passend bij de natuurdoeltypen voor dit gebied. Het watersysteem wordt hersteld door de Hesbeek en Blankenbellingsbeek in de vorm van slenken terug te brengen in het landschap. Ze zullen aansluiten op de Leutinkbeek. De drainage wordt geëxtensiveerd.

De slenken vormen laagtes in het landschap waarin natte heide kan ontwikkelen, op de hogere delen kan droge heide groeien. Nabij de landingsbaan ligt een zone met schraal grasland. Deze natuurtypen benadrukken de openheid. De openheid wordt versterkt door het verwijderen van enkele bosjes, aan de randen in het zuidelijk deel van het gebied komen kleine bosjes terug die stepping stones voor de fauna vormen. Boscompensatie vindt daarnaast plaats buiten het gebied, aan de noordoostzijde, ter versterking van de natuurontwikkeling rond de Jufferbeek. Het open landschappelijke karakter van het gebied wordt hiermee benadrukt. Het oost-west gerichte bekensysteem kenmerkt de landschappelijke richting. Op kleine schaal wordt het verdwenen microreliëf weer teruggebracht in de vorm van poelen en bomkraters.

In het centrum van het gebied wordt gestreefd naar het verwijderen van de verharding in de oude landingsbanen. De banen worden op een andere wijze vormgegeven, zodat de verwijzing naar de voormalige functie beleefbaar blijft en de zichtlijnen in stand worden gehouden. Een spottershill wordt,

[5] Dienst Landelijk Gebied, 31 maart 2011, *Natuurvisie Vliegveld Twente. Een praktische landschapsecologische systeemanalyse, resulterend in een visie op de kansen en knelpunten met betrekking tot de ontwikkeling van de EHS op het Vliegveld Twente.* Dit document is te vinden in de 'Bibliotheek' op www. adttwente.nl.

net als andere nevenfuncties, aan de rand van het gebied geplaatst. Met deze heuvel en het herstel van slenken en microreliëf kan tevens een gesloten grondbalans worden gerealiseerd. Langs de randen worden bestaande stroken verharding benut voor (thematische) routes. In de ecologische zone vindt beperkt medegebruik plaats, routes liggen vooral langs de randen. Voor de bestaande bebouwing in de randen wordt zoveel mogelijk een andere bestemming gezocht. Bebouwing in de ecologische zone vindt zijn herstemming uitsluitend in functies die de natuurdoeltypen ondersteunen.

### 3.1.2 SCENARIO LIJNENSPEL

In dit scenario vormen de landschappelijke en cultuurhistorische lijnen de identiteitsdragers van het gebied. Dit gebeurt door een zorgvuldige vormgeving van deze lijnen en een krachtige vormentaal. Deze lijnen worden onder andere gevormd door: de landingsbaan, Duitse rolbaan, Schietbaan, twee oude landingsbanen, De Strip, markegrens, Gronaubreuklijn, slenken en de landschappelijke gradiënt van hoog (beplante stuwwal) naar laag (open vliegveld). De plekken waar de lijnen elkaar kruisen vormen interessante plekken in het gebied en kunnen geaccentueerd worden. Het natuurlijke systeem (groen en blauw) vormt de basis waar deze lijnen als het ware overheen liggen.



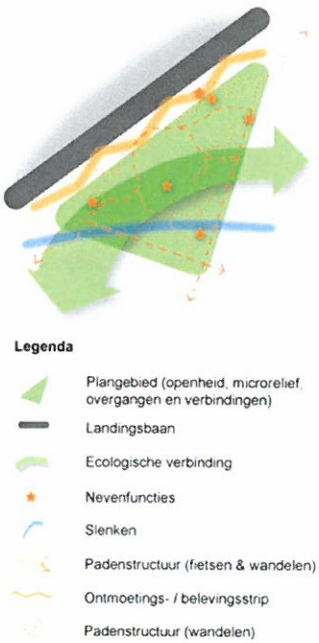

Ook in dit scenario wordt het watersysteem hersteld door de Hesbeek en Blankenbellingsbeek in de vorm van slenken terug te laten komen in het landschap. Ze sluiten aan op de Leutinkbeek. Door de oost-west richting van de slenken kruisen ze andere lijnen. Op deze kruisingen komen twee werelden samen. Ze zullen dan ook worden benadrukt door bijvoorbeeld een brug over de slenk. Ook het extensiveren van de drainage maakt deel uit van het herstel van het watersysteem. Historisch gezien kwam er heide voor in de omgeving. In dit scenario wordt ingezet op het herstel van het heidelandschap. Natte heide zal zich in en rond de slenken ontwikkelen, droge heide op de drogere hogere delen. De openheid blijft behouden door het behouden van schraal grasland rond de landingsbaan. Verdichting met bosjes vindt in het zuidelijk deel van het gebied plaats.

Bosjes worden zodanig gesitueerd dat enerzijds de openheid blijft gehandhaafd en anderzijds de (zicht)lijnen worden versterkt. Door de lijnen een eigen identiteit te geven wordt de herkenbaarheid en beleving ervan vergroot. Medegebruik en (thematische) routes worden gekoppeld aan dit lijnenspel. Er wordt ingezet op het vinden van nieuwe bestemmingen voor de bestaande bebouwing langs de lijnen in het gebied.

Het verdwenen microreliëf wordt hersteld door laagtes en hogere delen terug te brengen. Enkele spotterhills worden zodanig gesitueerd dat ze niet alleen gebruikt worden voor vliegtuigspotting, maar ook voor de beleving van de zichtlijnen en landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Tezamen met het herstellen van microreliëf kan een gesloten grondbalans worden gerealiseerd.

### 3.1.3 SCENARIO LANGSDIEK

Het scenario Langsdiek[6] staat in het teken van interactie, beleving en maximaal medegebruik van twee relatief weinig toegankelijke functies: het vliegveld en de Nieuwe Natuur. Deze functies liggen in een stedelijk uitloopgebied van Oldenzaal, Hengelo en Enschede. Daar waar vliegveld en Nieuwe Natuur aan elkaar grenzen wordt het gebied ingericht als ontmoetings-/ belevingsstrip, een langsdiek. Deze langsdiek sluit aan op de routestructuren in de omgeving, en krijgt een krachtige eigen identiteit. Vanaf de langsdiek kunnen bezoekers en gebruikers zowel de Nieuwe Natuur als het vliegveld beleven.



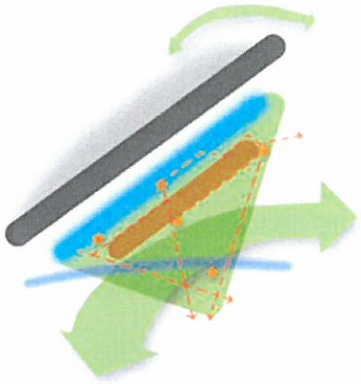

Het herstel van het watersysteem gebeurt door extensivering van de drainage. Het herstel van de Hesbeek wordt gecombineerd met opvang van hemelwater van de landingsbaan in de boulevard. De Blankenbellingsbeek wordt hersteld in de vorm van een slenk en sluit aan op het stroomgebied van de Leutinkbeek. In de natte laagtes ontwikkelt zich natte heide, op de drogere delen droge heide. Langs de landingsbaan komt schraal grasland voor.

De openheid blijft gewaarborgd als kernkwaliteit, de langsdiek vormt hierbinnen een krachtige drager. Nevenfuncties kunnen verspreid over het gebied worden gesitueerd evenals fijnmazige routestructuren, mits niet te grootschalig en verstorend voor de ecologische zone. Hergebruik van de bestaande bebouwing hoort hier ook bij. Het microreliëf wordt hersteld en draagt niet alleen bij aan het landschappelijk beeld, maar ook aan de recreatieve mogelijkheden. De langsdiek is ook de plaats voor een serie spottershills die als een soort land art kunnen worden vormgegeven. Hiermee kan een gesloten grondbalans worden gerealiseerd.

[6] Dit scenario had in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de naam "Schakel". Inhoudelijk zijn de scenario's gelijk.

### 3.1.4 SCENARIO ZWEEFVLIEGEN

Op verzoek van de Twentse Zweefvlieg Club (TZC) is in het m.e.r. ook een scenario opgenomen waarin een zweefvliegveld in het plangebied wordt geplaatst. Er wordt ingezet op behoud en versterking van de openheid van het gebied, een kernkwaliteit van het gebied, in combinatie met het zweefvliegen. Ecologie en zweefvliegen worden zorgvuldig ingepast in het groen-blauwe raamwerk. Hierbij wordt ingezet op verbindingen en overgangen zoals gradiënten van droog naar nat. Nevenfuncties zijn slechts beperkt mogelijk, mits gekoppeld aan bestaande lijnen en niet in strijd met de veiligheidseisen voor het zweefvliegen. Door de aanwezigheid van zowel het burgervliegveld als zweefvliegveld vormt het vliegen de identiteitsdrager in dit scenario. Dit uit zich door een zonering parallel aan de bestaande landingsbaan.



**Legenda**

- Plangebied (openheid, microrelief, overgangen en verbindingen)
- Landingsbaan
- Ecologische verbinding
- Nevenfuncties
- Slenken
- Padenstructuur (fietsen & wandelen)
- Zweefvliegterrein
- Combinatie slenk / sloot

Voor de inrichting van het zweefvliegveld zijn naast de door TZC aangedragen eisen ook de wettelijke eisen als uitgangspunten meegenomen. Het zweefvliegveld dient parallel aan de huidige landingsbaan te worden aangelegd met een veiligheidszone van ongeveer 400 meter tussen huidige landingsbaan en zweefvliegterrein. Om een zo robuust mogelijke ecologische verbinding te vormen met de benodigde rust, is het zweefvliegveld zo dicht mogelijk bij de huidige landingsbaan gesitueerd.

Herstel van het watersysteem vindt plaats door de Hesbeek en Blankenbellingsbeek in de vorm van slenken terug te brengen in het landschap en aan te sluiten op de Blankenbellingsbeek. De ruimte voor het herstel van de beken is zeer beperkt door de ligging van het zweefvliegterrein. De ligging en gewenste drooglegging van het zweefvliegveld (50 tot 70 cm onder maaiveld) maakt het niet mogelijk de slenk op de oorspronkelijke plek verder door te trekken.

Om de rust in het gebied zoveel mogelijk te borgen, vinden nevenfuncties zoveel mogelijk plaats langs de randen van het terrein, waarbij de veiligheidseisen rondom zweefvliegen in acht worden genomen. In het centrum van het gebied wordt ingezet op het verwijderen van de verharding uit de oude landingsbanen. De banen worden op een andere wijze vormgegeven, bijvoorbeeld als zandpaden, zodat de verwijzing naar de voormalige functie beleefbaar blijft en de zichtlijnen in stand worden gehouden.

Een spottershill wordt, net als andere nevenfuncties, aan de rand van het gebied geplaatst. De spottershill wordt tussen de beide vliegvelden gesitueerd. Het wordt een ontmoetingsplek om zowel het gemotoriseerde als geluidloze vliegen en het natuurgebied te beleven. Met deze heuvel en het herstel van slenken en microreliëf wordt ingezet op realisatie van een gesloten grondbalans.

Langs de randen worden bestaande stroken verharding benut voor (thematische) routes. In de ecologische zone vindt beperkt medegebruik plaats, routes liggen vooral langs de randen en worden gekoppeld aan bestaande netwerken voor fietsen, wandelen en ruitersport. Op het terrein zelf is niet voorzien in aanvullende fiets- en mountainbikeroutes. Voor de bestaande bebouwing in de randen wordt zoveel mogelijk een andere bestemming gezocht. Bebouwing in de ecologische zone vindt zijn herbestemming uitsluitend in functies die de natuurdoeltypen ondersteunen.

# 4 Overzicht effecten scenario's en varianten

## 4.1 WERKWIJZE EFFECTBEOORDELING

### 4.1.1 BEOORDELINGSMETHODE

In dit hoofdstuk (paragraaf 4.2) worden de effecten in beeld gebracht van de ontwikkeling van het ADT-Middengebied. Dit wordt gedaan door de effecten van de scenario's en varianten van de voorgenomen activiteit (zie hoofdstuk 3) te vergelijken met de referentiesituatie. De effecten van de scenario's voor de Nieuwe Natuur zijn beschreven in paragraaf 4.2.1. De effecten van de varianten voor de werkparken in paragraaf 4.2.2. Voor een uitgebreidere beschrijving van de effecten wordt verwezen naar hoofdstuk 6 in deel B van dit MER.

De effecten van de ontwikkeling van het ADT-Middengebied worden inzichtelijk gemaakt door scenario's en varianten van de voorgenomen activiteit te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie krijgt in het MER een neutrale score (0). De effecten worden kwalitatief beoordeeld, waar mogelijk onderbouwd met kwantitatieve gegevens. Bij het beoordelen van de effecten wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Tabel 3 Beoordelingsschaal

| Kwalitatieve score | Betekenis |
|---|---|
| +++ | Zeer positieve bijdrage / effecten |
| ++ | Positieve bijdrage / effecten |
| + | Licht positieve bijdrage / effecten |
| 0 | Neutrale effecten, gelijkblijvende bijdrage |
| - | Licht negatieve bijdrage / effecten |
| -- | Negatieve bijdrage / effecten |
| --- | Zeer negatieve bijdrage / effecten |

### 4.1.2 REFERENTIESITUATIE

De referentiesituatie is de situatie in 2030 wanneer het ADT-Middengebied niet wordt ontwikkeld, maar overige ontwikkelingen (zie paragraaf 3.3) wel plaatsvinden, conform de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De effecten van de scenario's en de varianten voor het ADT-Middengebied worden bepaald ten opzichte van deze referentiesituatie.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER (zie Bijlage 6) aangegeven dat de besluitvorming over de overige ontwikkelingen nog niet is afgerond. De Commissie m.e.r. adviseert daarom om deze activiteiten niet als autonome ontwikkeling aan te merken en met twee referentiesituaties te werken: één met en één zonder deze overige ontwikkelingen. In het raadsbesluit van de gemeente Enschede (zie Bijlage 7) over de reikwijdte en het detailniveau voor het MER is op basis van dit advies besloten de overige ontwikkelingen op te nemen in de referentiesituatie en in een gevoeligheidsanalyse te onderzoeken hoe de effecten van de ontwikkeling van het ADT-Middengebied wijzigen wanneer de overige ontwikkelingen geen doorgang vinden (zie paragraaf 4.2.3).

## 4.2 EFFECTBEOORDELING

Voor zowel de Nieuwe Natuur als de werkparken is een beoordelingskader gekozen, waarmee de effecten van de scenario's en varianten in beeld zijn gebracht en verschillen tussen scenario's en verschillen tussen varianten tot uitdrukking komen. Voor de werkparken zijn bijvoorbeeld geluid en verkeer relevant, omdat de activiteiten op de werkparken veel verkeer genereren en geluid produceren. De Nieuwe Natuur leidt niet tot dergelijke effecten. Voor de Nieuwe Natuur is het thema duurzaamheid meegenomen, omdat de vier scenario's daarin onderscheidend zijn. Voor de varianten van de werkparken is er geen verschil in duurzaamheid en daarmee is dat thema niet meegenomen bij de beoordeling.

### 4.2.1 EFFECTEN NIEUWE NATUUR

In de tabel op de volgende pagina zijn de kwalitatieve scores van de effecten van de vier scenario's voor de Nieuwe Natuur in het ADT-Middengebied weergegeven. Voor een toelichting op de criteria wordt verwezen naar de effectparagrafen in hoofdstuk 6.

Tabel 4 Effectbeoordeling Nieuwe Natuur

| Milieuaspect | Criterium | Referentie | Slenken | Lijnen | Langsdiek | Zweef |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Natuur | Doelrealisatie natuur | | | | | |
| | -Natuurdoeltypen | 0 | + | ++ | + | + |
| | - Duurzame instandhouding van Ff-wetsoorten | 0* | - | - - | - - | - - |
| | - Biodiversiteit | 0 | ++ | ++ | + | + |
| | Doelrealisatie: functioneren van verbindingen | | | | | |
| | - Functioneren bosverbinding | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | - Functioneren beekverbinding* | 0 | (0)** | (0)** | (0)** | (0)** |
| | Verdroging / vernatting | 0 | ++ | ++ | + | + |
| Externe veiligheid[8] | Plaatsgebonden risicocontour ($10^{-5}$, $10^{-6}$, $10^{-7}$ contour) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Groepsrisico | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| Landschap | Landschappelijke waarden | 0 | + | ++ | + | -- |
| | Landschapsbeleving | 0 | ++ | ++ | ++ | + |
| | Ruimtelijke kwaliteit | 0 | + | + | + | - |
| Cultuurhistorie | Historische geografie | 0 | + | ++ | + | + |
| | Historische (steden) bouwkunde | 0 | ++ | ++ | ++ | ++ |
| Archeologie | Aantasting bekende archeologische waarden | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Aantasting archeologische verwachtingswaarden | 0 | - - (WOII)*** | - - (WOII) | - - (WOII) | - - (WOII) |
| Bodem | Bodemkwaliteit | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Water | Beïnvloeding grondwaterkwantiteit: | | | | | |
| | - Herstel grondwatersysteem | 0 | +++ | ++ | ++ | + |
| | - Wijziging verhard oppervlak | 0 | ++ | + | 0 | ++ |
| | - Afkoppeling hemelwater naar watergangen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Effecten op landbouw en infrastructuur | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | - Effecten afwatering beken | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recreatie | Effect op recreatieve beleving en gebruik | 0 | ++ | ++ | ++ | + |
| Duurzaamheid | Mate van duurzaamheid | 0 | +++ | ++ | ++ | + |

*: Hierbij is de referentie: de opgave voor de totale gebiedsontwikkeling

**: Functioneren beekverbinding wel getoetst maar past niet in het gebied omdat het teveel water onttrekt

***: Betreft waarden uit de Tweede Wereldoorlog

### *Natuur*

*Doelrealisatie natuur*

Uitgangspunt is dat de natuurdoeltypen uit de scenario's realiseerbaar zijn, gezien de eisen aan hydrologie en beheer. Met dat uitgangspunt als basis zijn alle gewenste typen opgenomen in de scenario's en zijn de effecten positief beoordeeld. Uit de toetsing aan de hydrologische omstandigheden komt echter naar voren dat voor alle natuurdoeltypen inrichtingsmaatregelen nodig zijn (voornamelijk ontgravingen) en dat voor een aantal typen de lage zomerwaterstand een probleem geeft. Hiermee dient bij het samenstellen van het VKA (zie hoofdstuk 5) rekening te worden gehouden.

[8] Externe veiligheid is niet in het beoordelingskader van de Notitie R&D opgenomen, omdat toen niet duidelijk was of de activiteit zweefvliegen in een van de varianten onderzocht zou worden.

Uit de beoordeling blijkt dat alleen in het scenario Slenken het overgrote deel van opgave voor natuur wordt gehaald. Voor vogels waarvoor het gebied van regionaal belang is, voorzien de scenario's echter niet in ideale omstandigheden. In meer of mindere mate ontbreekt het in de scenario's aan aaneengesloten open vegetatie (met als voordeel verlaging van predatiedruk), of afscherming van de werkparken door opgaande begroeiing van de Nieuwe Natuur, of is er sprake van recreatiedruk in het gebied. Alle scenario's scoren om die reden negatief voor de duurzame instandhouding van FF-wetsoorten. Voor alle scenario's geldt dat voor de veldleeuwerik en geelgors de opgave vooralsnog niet geheel wordt behaald. Binnen de scenario's Slenken, Lijnen en in mindere mate Langsdiek is er nog ruimte voor optimalisatie door het aanpassen van de inrichting en het zoneren van recreatie. Voor het scenario Zweefvliegen is deze ruimte niet aanwezig.

Voor alle scenario's geldt een toename van de biodiversiteit, waarbij het scenario's Heideslenken en Lijnenspel het beste scoren. In het VKA en bij de verdere inrichting kan nog geoptimaliseerd worden, om zo de opgave voor natuur te kunnen realiseren.

*Doelrealisatie: functioneren van verbindingen*
Voor alle scenario's geldt dat het gebied als verbinding functioneert voor soorten van overgangen van bos naar open landschappen. De verbinding voor bossoorten functioneert echter onvoldoende. Om die reden is er ten opzichte van de referentiesituatie sprake van een neutrale score op het criterium functioneren van verbindingen. Dit zou in het VKA als optimalisatie meegenomen kunnen worden (zie hoofdstuk 5).

*Verdroging / vernatting natuur in de omgeving*
In alle scenario's wordt de drainage in het gebied buiten werking gesteld waardoor vernatting optreedt. Bij Heideslenken en Lijnenspel ontstaan mogelijkheden water langer vast te houden in de slenken en het wegzakken van de grondwaterstand in de zomer te beperken. In de scenario's Zweefvliegen en Langsdiek is de verbetering relatief klein doordat extra oppervlakkige afstroming plaatsvindt.

***Externe veiligheid***
Voor het scenario Zweefvliegen is er geen $10^{-5}$ en $10^{-6}$ contour voor plaatsgebonden risico. De $10^{-7}$ contouren liggen in het verlengde van de start- en landingsbaan voor het zweefvliegen. De contouren zijn van beperkte omvang en er liggen geen kwetsbare objecten. Het effect wordt als neutraal beoordeeld (0). Het risico op ongevallen met grotere groepen wordt iets verhoogd door het zweefvliegen. Dit effect is licht negatief (-).

***Landschap***
Het scenario Lijnenspel scoort het gunstigst voor landschap en het scenario Zweefvliegen het minst gunstig. Het herstel van het watersysteem, de aanvulling van bospercelen in de zuidoost hoek van het plangebied en het inspelen op bestaande kwaliteiten van het gebied hebben in alle scenario's een positief effect. Bij het scenario Lijnenspel wordt het beste voortgeborduurd op bestaande lijnen en worden nieuwe elementen zorgvuldig inpast. Bij het scenario Zweefvliegen wordt het terrein opgehoogd, waardoor een grootschalig nieuw ordenend object wordt geïntroduceerd dat niet past in het landschap. Dit wordt als zeer negatief beoordeeld en domineert de eerder genoemde positieve effecten.

De landschapsbeleving in het gebied wordt vergroot doordat het gebied toegankelijk wordt voor recreanten. Het effect in het scenario Zweefvliegen is minder positief, omdat de wandelroute over het zweefvliegterrein niet toegankelijk is wanneer het zweefvliegterrein gebruikt wordt.

In de scenario's Heideslenken, Lijnenspel en Langsdiek wordt in even grote mate gebruik gemaakt van bestaande lijnen en wordt het microreliëf terug gebracht. De versterking van het bos in de zuidoosthoek en

het weer zichtbaar maken van de waterlopen door middel van slenken hebben een positief effect. Door de claim van het zweefvliegveld en de restruimtes die het zweefvliegveld creëert, scoort dat scenario minder positief.

Voor alle scenario's zijn de overgangen tussen de Nieuwe Natuur en de werkparken een aandachtspunt, doordat ze vrij abrupt zijn. Dit geldt met name voor Deventerpoort en de westelijke uitbreiding van De Strip.

*Cultuurhistorie*
Het scenario Lijnenspel scoort het gunstigst voor cultuurhistorie, het scenario Zweefvliegen het minst gunstig. Alle scenario's hebben positieve effecten door herstel van het microreliëf, het uitschakelen van de drainage en het behoud van de landingsbanen. Bij het scenario Lijnenspel zijn de effecten het grootst op historische geografie, doordat in de aanplant van het bos in het zuidoostelijke deel van het plangebied de oorspronkelijke verkavelingsstructuur het meest wordt hersteld. In het scenario Zweefvliegen worden de positieve effecten beperkt doordat het zweefvliegterrein de oude landingsbanen doorsnijdt.

*Archeologie*
De scenario's zijn voor archeologie niet onderscheidend. Er worden geen bekende archeologische waarden aangetast. Het gebied heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde voor resten uit de Tweede Wereldoorlog. Alle scenario's hebben door grondverzet negatieve effecten op eventueel aanwezige archeologische waarden uit deze periode.

*Bodem*
De scenario's zijn voor bodem niet onderscheidend. Bestaande verontreinigingen worden autonoom (door Defensie en ADT) gesaneerd in de referentiesituatie. Nieuwe verontreinigingen worden voorkomen.

*Water*
Door het buiten werking stellen van de drainage in het gebied herstelt het oorspronkelijke watersysteem zich en stijgen de grondwaterstanden. Het beïnvloedingsgebied is echter beperkt vanwege de slechte doorlatendheid van de bodem. Het scenario Heideslenken scoort het meest positief doordat het best wordt ingespeeld op het natuurlijk watersysteem. Het scenario Zweefvliegen scoort het minst doordat ter plekke van het (op te hogen) zweefvliegterrein geen mogelijkheden zijn voor herstel.

De scenario's zijn onderscheidend voor wat betreft de afname van verhard oppervlak. Door verwijdering van de oude landingsbaan bij Heideslenken en Zweefvliegen, neemt het verhard oppervlak af. In het scenario Lijnenspel gebeurt dat slechts deels, in het scenario Langsdiek niet.

De stijging van de grondwaterstanden kan effecten hebben op stedelijke functies en landbouw. De scenario's zijn hierin niet onderscheidend. Aan de zuidzijde van De Strip kunnen de stijgende grondwaterstanden problemen veroorzaken voor een aantal gebouwen en infrastructuur. Door de vernatting die ontstaat, ondervindt een aantal landbouwpercelen schade. Dit zijn met name de percelen ten noorden van het Bergsveld (niet meer intensief in landbouwkundig gebruik). Ook tussen het Oostkamp en de Oude Deventerweg ontstaat landbouwschade. Het effect is te mitigeren door drainage of ophoging.

In alle scenario's wordt de afwateringsrichting van het terrein van het vliegveld gewijzigd. In de scenario's watert het gebied niet meer af op de Hesbeek, maar op de Blankenbellingsbeek. In de beoordeling van de verschillende scenario's is er vanuit gegaan dat de afvoercapaciteit van de beken voldoende groot is om deze verandering van de afwatering zonder problemen te verwerken.

*Recreatie*

Alle scenario's zijn positief voor recreatie doordat het gebied toegankelijk wordt voor wandelaars, fietsers en paardrijders. Ook komen er spottershills. Het scenario Zweefvliegen wordt minder positief beoordeeld dan de andere drie scenario's, doordat het zweefvliegterrein niet altijd toegankelijk is. Zweefvliegen is op zichzelf wel een positieve recreatieve mogelijkheid.

*Duurzaamheid*

Duurzaamheid is een leidend principe geweest in alle scenario's. Het watersysteem wordt bijvoorbeeld zo goed mogelijk hersteld, door het buiten werking stellen van de drainage en ook mogelijkheden voor het zuiveren van het hemelwater van de landingsbaan, het verbinden van natuur, het vergroten van de biodiversiteit en het verantwoord materiaalgebruik zit in alle scenario's. De effecten zijn dan ook niet erg onderscheidend. Er zijn wel enkele verschillen tussen de scenario's. In het scenario Zweefvliegen bijvoorbeeld moet de zweefvliegbaan worden opgehoogd. Dit geeft lokaal een verdroging en een versnippering in de oppervlakte met een hersteld watersysteem en is in die zin dus minder duurzaam. De baan kan ook niet mee in het integrale begrazingsbeheer en moet dan ook zeer regelmatig gemaaid worden. Extra inzet van machines ten behoeve van het beheer is minder duurzaam. Ook de extra verkeersbewegingen als gevolg van het zweefvliegterrein is niet erg duurzaam.
In het scenario Heideslenken heeft het watersysteem voorrang bij kruising met paden en wordt bijvoorbeeld een voorde aangelegd. In de andere scenario's worden bruggen of duikers aangebracht. Dit extra materiaalgebruik is minder duurzaam. Het scenario Heideslenken is ook vooral vanuit de aansluitingen op het natuurlijke systeem ontworpen en heeft de nevenfuncties zoveel mogelijk aan de rand, waardoor er kerngebied voor de natuur ontstaat. Dit is gunstig voor de biodiversiteit.

# 5 Voorkeursalternatief ADT-Middengebied

Dit hoofdstuk beschrijft het voorkeursalternatief (VKA) voor de ontwikkeling van het ADT-Middengebied en de milieueffecten ervan. In paragraaf 5.1 wordt ingegaan op het VKA voor de Nieuwe Natuur. In paragraaf 5.2 wordt het VKA voor de werkparken beschreven. Paragraaf 5.3 beschrijft de effecten van het VKA (voor zowel de Nieuwe Natuur als de werkparken).

*Werkwijze*
Het VKA voor de Nieuwe Natuur is samengesteld op basis van de effectbeschrijving in hoofdstuk 4 van schetsontwerpen van de vier scenario's voor de Nieuwe Natuur. Dat VKA is uitgewerkt in een voorontwerp (VO), dat ter inzage heeft gelegen. Op basis van binnengekomen reacties en aanvullend onderzoek is het VO op een aantal punten aangepast tot een definitief ontwerp (DO).
Het VKA voor de werkparken is samengesteld op basis van de effectbeschrijving in hoofdstuk 4 van de werkparken. Het kader voor dat VKA wordt gevormd door het Ontwikkelingsplan van januari 2012, waarin onder andere is aangegeven zoveel mogelijk gebruik te willen maken van bestaande bebouwing en infrastructuur en waarin richtinggevende uitspraken staan ten aanzien van bedrijvigheid. Er zijn uitgangspunten gehanteerd voor de bedrijfscategorieën die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt en (in combinatie met uitspraken uit het Ontwikkelingsplan) een indicatie geven welke activiteiten kunnen worden verwacht danwel worden toegestaan.
Voor de totale ontwikkeling (Nieuwe Natuur en werkparken) zijn de effecten beschreven. Daarbij is het beoordelingskader aangehouden uit hoofdstuk 4.

## 5.1 VKA NIEUWE NATUUR

In hoofdstuk 4 zijn de effecten beschreven voor van scenario's voor de Nieuwe Natuur. Op basis van die resultaten is een VKA gekozen, waarvoor een VO is opgesteld. Het VO is vervolgens getoetst op milieueffecten, waarna een aantal aanpassingen in het ontwerp heeft plaats gevonden. Een en ander heeft geresulteerd in een DO van het VKA voor de Nieuwe Natuur. Navolgende twee paragrafen gaan in op het VO, respectievelijk het DO van de Nieuwe Natuur.

### 5.1.1 VOORONTWERP NIEUWE NATUUR

*Overwegingen VKA Nieuwe Natuur*
Bij de keuze voor het VKA voor de Nieuwe Natuur, die uitgewerkt is in een VO, hebben de volgende factoren een rol gespeeld:

- In hoeverre voldoen de scenario's aan de gestelde doelen voor natuur.
- Effectbeoordeling vier scenario's voor de Nieuwe Natuur.
- Aandachtspunten vanuit de effectbeoordeling.

- Overige overwegingen.

*In hoeverre voldoen de scenario's aan de gestelde doelen voor natuur*
Bij het aspect natuur is beoordeeld in hoeverre de verschillende scenario's voldoen aan de doelstellingen voor de Nieuwe Natuur (zie effecten natuur hoofdstuk 4). Hieruit blijkt dat de scenario's Heideslenken en Lijnenspel het meest voldoen aan de gestelde doelen, terwijl het scenario Zweefvliegen het minst voldoet aan deze doelen.

*Effectbeoordeling scenario's*
Op basis van de effectbeoordeling uit hoofdstuk 4 is in Tabel 5 per aspect een rangorde van de scenario's aangegeven.

Tabel 5 Rangorde scenario's op basis van effecten

| Aspect | 1. (meest positief) | 2. | 3. | 4. (minst positief) |
|---|---|---|---|---|
| Verkeer | Niet onderscheidend | | | |
| Geluid | Niet onderscheidend | | | |
| Lucht | Niet onderscheidend | | | |
| Natuur | ▪ Heideslenken<br>▪ Lijnenspel | ▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen | |
| Externe veiligheid | ▪ Heideslenken<br>▪ Langsdiek<br>▪ Lijnenspel | ▪ Zweefvliegen | | |
| Landschap | ▪ Lijnenspel | ▪ Heideslenken<br>▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen | |
| Cultuurhistorie | ▪ Lijnenspel | ▪ Heideslenken<br>▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen | |
| Archeologie | Niet onderscheidend | | | |
| Bodem | Niet onderscheidend | | | |
| Water | ▪ Heideslenken | ▪ Lijnenspel | ▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen |
| Wonen en werken | Niet onderscheidend | | | |
| Recreatie | ▪ Heideslenken<br>▪ Lijnenspel<br>▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen | | |
| Duurzaamheid | ▪ Heideslenken | ▪ Lijnenspel<br>▪ Langsdiek | ▪ Zweefvliegen | |

De scenario's zijn niet onderscheidend voor verkeer, geluid, lucht, bodem, archeologie en wonen & werken. Voor de andere thema's geldt dat de scenario's Slenken en Lijnen beter scoren dan het scenario Langsdiek en Zweefvliegen. Overall scoort het scenario Zweefvliegen het minst gunstig.

Het scenario Slenken scoort het best op natuur, water en duurzaamheid. Er wordt namelijk het beste ingespeeld op het herstel van het natuurlijk watersysteem, er wordt voorrang gegeven aan voordes i.p.v. duikers, er is het meeste afname van verhard oppervlak, er zijn meer mogelijkheden om water langer in het gebied vast te houden en er is het meeste ruimte voor soorten van de Flora & Fauna-wet. Het scenario Lijnen scoort het beste op landschap en cultuurhistorie. Er wordt het beste ingespeeld op bestaande cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied, doordat voortgeborduurd is op bestaande lijnen en nieuwe elementen zorgvuldig ingepast zijn. De scenario's Slenken en Lijnen scoren op vrijwel alle andere aspecten gelijk ten opzichte van elkaar, maar beter ten opzichte van het scenario

Langsdiek. Dit komt met name door het feit dat er in het scenario Langsdiek minder mogelijkheden zijn voor het langer vasthouden van het water in het gebied en er geen afname plaatsvindt van het verhard oppervlak.

Het scenario Zweefvliegen scoort het slechtst op natuur, doordat er o.a. minder mogelijkheden zijn voor het vergroten van de biodiversiteit en er verreweg het minste ruimte voor soorten van de FF-wet is. Daarnaast dient het terrein opgehoogd te worden, om de vereiste drooglegging van de baan te behalen, danwel gedraineerd te worden. Door de ophoging van het terrein, de vegetatie (kort gemaaid gras) en het beheer (regelmatig maaien) vormt het zweefvliegterrein een grootschalig nieuw ordenend object in het natuurgebied dat niet past bij de maat, schaal en vorm van het landschap. In dit gedeelte van het gebied kan het oorspronkelijke microreliëf niet teruggebracht worden en worden de oude start- en landingsbanen doorsneden. Onder andere hierdoor scoort de zweefvliegvariant minder op het aspect landschap en cultuurhistorie. Ter plaatse van het zweefvliegterrein is geen mogelijkheid voor herstel van het watersysteem, waardoor op het aspect water slecht gescoord wordt. Ook scoort het scenario slechter op het aspect recreatie. Ondanks dat zweefvliegen op zich een recreatieve activiteit is, kan het zweefvliegterrein niet door overige recreanten betreden worden op het moment dat dit in gebruik is als zweefvliegveld. Dit zal zich met name in het weekend voordoen, wanneer ook de meeste recreanten verwacht worden.

De zweefvliegvariant is het minst duurzaam. De vereiste ophoging geeft lokaal verdroging en een versnippering in de oppervlakte met een hersteld watersysteem.

*Aandachtspunten vanuit de effectbeoordeling*
Tijdens de effectbeoordeling zijn vanuit een aantal aspecten aandachtspunten benoemd voor de verdere uitwerking van het VKA. Deze zijn hieronder samengevat:

- Natuur:
  - Door uit te gaan van het herstel van het watersysteem conform scenario Heideslenken en vervolgens te bepalen welke natuurbeheertypen op welke locatie zullen ontstaan, kan optimaal gebruik gemaakt worden van de potenties van het gebied.
  - Aandachtspunt voor uitwerking van het VKA zijn verstoringsgevoelige vogels. Aanbevolen wordt om nader onderzoek te doen naar de gevoeligheid van een aantal vogels voor recreatie en activiteiten in de werkparken en zo nodig maatregelen te treffen om de verstoring te verminderen. Mogelijkheden om verstoring te verminderen zijn het reduceren van de geluidverstoring vanuit de werkparken en een recreatieve zonering aanbrengen in de tijd (bv. niet in het broedseizoen) en ruimte (bv. locaties recreatiepaden en spottershills).
- Landschap:
  - Voor alle scenario's geldt dat de overgangen tussen de Nieuwe Natuur en de werkparken vrij abrupt zijn. Dit geldt met name voor Deventerpoort en de westelijke uitbreiding van De Strip.

*Overige overwegingen*
Ten aanzien van het beheer op het detailniveau van de ontwikkelde scenario's is geen onderscheid te maken tussen de scenario's Heideslenken, Lijnenspel en Langsdiek. Bij scenario Zweefvliegen moet frequent gemaaid worden, omdat de begroeiing van het zweefvliegterrein maximaal 15 cm mag zijn. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de zweefvliegvereniging waardoor de beheerkosten in dit scenario lager zijn dan in de overige scenario's waar uitgegaan wordt van gemengde begrazing door runderen en paarden en/of schapen.

Naar aanleiding van bovenstaande constateringen is voor het VKA gekozen voor een combinatie van de scenario's Heideslenken en Lijnenspel en zijn de aandachtspunten die tijdens de effectbeschrijving naar voren zijn gekomen, meegenomen bij de uitwerking tot het VKA voor de Nieuwe Natuur.



Afbeelding 15 Voorontwerp Nieuwe Natuur

***Beschrijving VKA Nieuwe Natuur***

Onderstaande afbeelding geeft het VO van het VKA voor de Nieuwe Natuur weer. In bijlage 4 is de kaart inclusief legenda opgenomen. Na de afbeelding volgt een toelichting.

Gekozen is voor een combinatie van de scenario's Heideslenken en Lijnenspel, waarbij het watersysteem wordt overgenomen uit scenario Heideslenken en de recreatieve voorzieningen en landschapsbeleving uit het scenario Lijnenspel. Gezien de bezwaren vanuit natuur, landschap en recreatie, is het opnemen van een zweefvliegterrein geen reële optie. De gestelde doelen voor natuur en beleefbaarheid van het landschap zijn naar verwachting niet haalbaar bij realisatie van een zweefvliegterrein.

Uitgangspunt voor het VKA is het herstel van het natuurlijk watersysteem. Vervolgens is op basis daarvan bepaald welke natuurbeheertypen op welke locatie mogelijk zijn. Op deze wijze wordt optimaal gebruik gemaakt van de potenties van het gebied. De bosverbindingen worden gesitueerd tussen De Strip en Deventerpoort (zuidoostzijde).

In het VKA wordt ingespeeld op de bestaande lijnen in het gebied. Daarnaast worden andere elementen zoals de spottershills zorgvuldig ingepast in het landschap, passend bij de maat, schaal en vorm van het landschap (microreliëf). Verder is in de uitwerking van het VKA gezocht naar een goede locatie voor de Gradiëntlijn die loopt vanaf de Lonnekerberg (stuwwal, hoog, besloten) naar het open lager gelegen gebied.

Bij de uitwerking van het VKA is (vooruitlopend op het onderzoek naar verstoring van een aantal vogels) gezocht naar mogelijkheden om verstoring van leefgebieden van beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen. Dit is mogelijk door recreatief medegebruik waar nodig te faseren of te beperken (tijd en locatie routes). Daarnaast is bij het VKA een duidelijke hiërarchie gebruikt bij het bepalen van de inrichting:

1. Herstel van het watersysteem.
2. Creëren van natuurbeheertypen in de Nieuwe Natuur.
3. Recreatief medegebruik.

Het voorkeursalternatief is grotendeels gebaseerd op het scenario Heideslenken. Het verschil met Heideslenken zit vooral in de aanleg van een bovenloopje van de Jufferbeek. Daarnaast is een tweede slenk voorzien die loopt vanuit het kwelgebied in het Noordoosten van het terrein en die uiteindelijk aansluit op de zuidelijke slenk. Ook is de drainagesloot langs het vliegveld, wat een maatregel was in Heideslenken, verwijderd. Verder zijn ten opzichte van het scenario Heideslenken een aantal verhogingen voorzien in het maaiveld die dienen als spottershills/uitkijkposten en gronddepot.

De karakteristieke openheid wordt behouden en versterkt door het kappen van enkele bosjes die centraal in het gebied liggen en door het behoud van schraal grasland rond de landingsbaan en de heideontwikkeling. Verdichting met bos vindt in het zuidelijke deel van het gebied plaats en vormt daarmee een sterke tegenhanger van de grote open ruimte. Bospartijen worden zodanig gesitueerd dat (zicht)lijnen worden versterkt. Het oost-west gerichte bekensysteem kenmerkt de landschappelijke richting. Dit watersysteem wordt hersteld door middel van slenken. Over het groen-blauwe netwerk liggen enkele (zicht)lijnen die allen een eigen identiteit krijgen. Deze lijnen krijgen daarnaast een plek in de recreatieve netwerken voor wandelen en fietsen.

Bovengenoemde lijnen kruisen het watersysteem in het gebied. Op deze kruispunten is speciale aandacht voor de beleving van het watersysteem. Het watersysteem krijgt voorrang boven de lange lijnen, zonder deze lijnen aan te tasten. Beleving van het watersysteem ter plekke van de kruisingen wordt gerealiseerd door het realiseren van een voorde of door het toepassen van een ander verhardingsmateriaal en brugleuningen.

De ecologische en landschappelijke verankering met de omgeving wordt vormgegeven door een robuuste bosverbinding in het zuidwestelijk deel van het gebied te realiseren. Voor de graslanden en heide is in mindere mate een rechtstreekse aansluiting met het omringende gebied gerealiseerd. De voorgestelde wandelpaden, ruiterroutes, MTB- en fietsroutes sluiten aan op de routenetwerken in de omgeving, waardoor het routenetwerk wordt uitgebreid en het plangebied met de omgeving recreatief wordt verbonden.

In de zuidwesthoek wordt een natte verbinding gerealiseerd met de Blankenbellingsbeek. In de noordoosthoek wordt aangesloten op de Jufferbeek. In het Inrichtingsplan Enschede Noord wordt deze beek vernatuurlijkt. Om een verbinding te vormen met de Jufferbeek, worden de schrale graslanden doorgezet richting de Jufferbeek. Ook heideontwikkeling kan hier plaats vinden. Daarnaast wordt een natte verbinding gerealiseerd tussen het brongebied op de Lonnekerberg en de Jufferbeek. In het westelijke deel van het plangebied wordt een retentievoorziening gerealiseerd (laagte in het landschap), waarin beide slenken samenkomen, alvorens ze het plangebied uit gaan.

### 5.1.2 DEFINITIEF ONTWERP NIEUWE NATUUR

Op 1 februari 2013 is door het Dagelijks Bestuur van Area Development Twente (ADT) mede namens Gedeputeerde Staten van Overijssel het VO voor de inrichting van de Nieuwe Natuur als onderdeel van de provinciale Ecologische Hoofd Structuur (EHS) vastgesteld. Het ontwerp heeft van 2 maart 2013 tot 30 maart 2013 ter inzage gelegen op het provinciehuis, stadskantoor van Enschede en het kantoor van ADT waarbij organisaties en het publiek in de gelegenheid zijn gesteld hierop een reactie te geven. Bovendien is op 12 maart 2013 door ADT een inloopmiddag georganiseerd waar een toelichting is gegeven op het plan. Vervolgens is het plan op 8 april 2013 gepresenteerd in de raadscommissie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente. In deze "Nota van wijziging"[9] zijn de binnengekomen reacties en de resultaten van aanvullend uitgevoerde onderzoeken samengevat, die zo nodig hebben geleid tot aanpassingen van het VO naar het DO.

De Nota van wijziging geeft, naast de bevindingen in dit MER voor het onderdeel natuur, de volgende punten aan:

- Op basis van de reacties van organisaties en publiek zijn geen aanpassingen van het VO naar het DO gebleken.
- Naar aanleiding van natuuronderzoek ten behoeve van onderliggend MER is geconcludeerd dat het VO op onderdelen aanpassing behoeft waarbij meer rekening wordt gehouden met de duurzame instandhouding van de Veldleeuwerik (zie ook Sovon onderzoek hieronder) en de Poelkikker. Dit betekent het aanpassen in oppervlakten van natuurdoeltypen, verminderen van routestructuren en uitbreiding van het aantal kikkerpoelen in het gebied.
- In opdracht van ADT is door "Sovon Vogelonderzoek Nederland" onderzocht in hoeverre het VO voor de Nieuwe Natuur past bij de duurzame instandhouding van aanwezige vogelsoorten in het te ontwikkelen gebied waar vanuit de FF-wet rekening mee gehouden moet worden.
  - Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat incidentele geluidsbelastingen van startende en landende vliegtuigen, concerten en motorraces een invloed hebben op broedvogels. Het is echter niet met zekerheid te zeggen dat deze vorm van geluidsverstoring géén invloed heeft. Om die reden wordt een monitoringsprogramma geadviseerd. Het reguliere gebruik van het terrein zal geen geluidsbelasting opleveren waarbij een invloed van geluidsbelasting op broedvogels wordt verwacht.
  - Er zal bewegingsverstoring optreden door bedrijfsmatige bewegingen (auto's, fietsers, voetgangers) en door recreatie (wandelaars, fietsers, vliegtuigspotters) waardoor een deel van het terrein ongeschikt of verminderd geschikt wordt voor broedvogels. De bewegingsverstoring nabij gebouwen kan worden beperkt door te zorgen dat deze niet zichtbaar zijn vanuit het open terrein, bijvoorbeeld door de aanplant van een dichte bosstrook.
  - De zone nabij opgaande structuren (bebouwing, bos, bomenrijen) is ongeschikt als broedhabitat voor vogels van open terrein als gevolg van het verhoogde predatierisico. Verkleining van de open ruimte door aanplant van bomenrijen dient dan ook zoveel mogelijk voorkomen te worden, behalve nabij gebouwen (zie punt hiervoor).

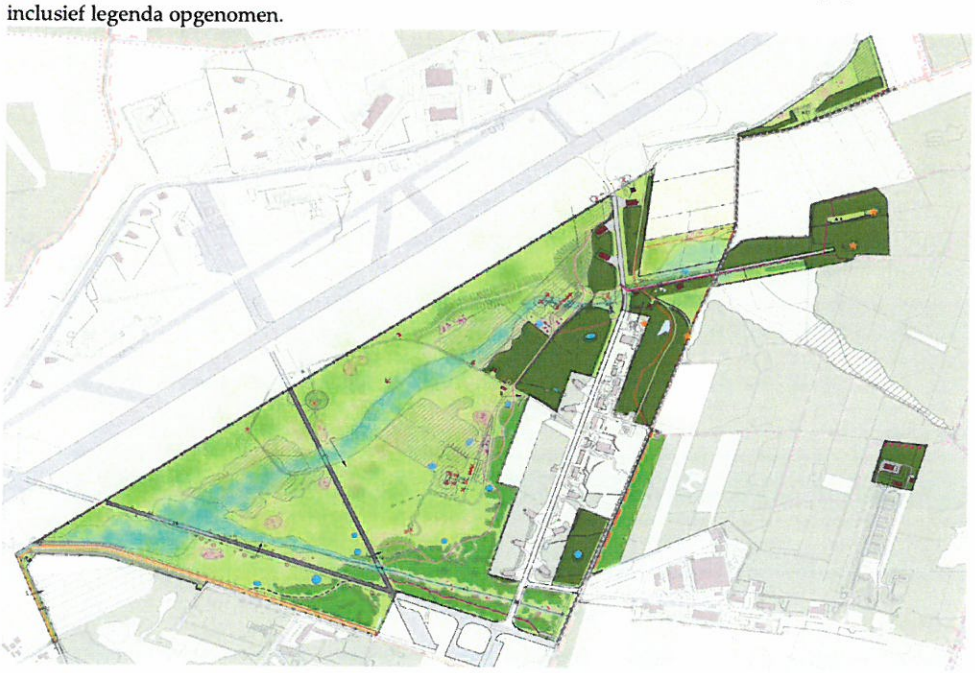
[9] Ontwerp inrichting EHS "Nota van wijziging" van Voorlopig naar Definitief Ontwerp, ADT/20131010

- Op de voormalige militaire luchtmachtbasis Twenthe komen van verschillende broedvogelsoorten belangwekkende populaties voor. Voor vier van de vijf onderzochte soorten wordt in de toekomst een afname van de huidige populatie verwacht. Voor de struweelvogels Braamsluiper, Grasmus, Geelgors en Kneu is deze verwachte afname (deels) te mitigeren door de aanplant van doorndragende struiken en de ontwikkeling van structuurrijke bosrand met struiken. Voor de Veldleeuwerik wordt aangeraden om een zo groot mogelijke oppervlakte bloemrijk grasland zoals die nu voorkomt op de voormalige militaire luchtmachtbasis duurzaam in stand te houden. De huidige populatie Veldleeuweriken op de voormalige militaire luchtmachtbasis is waarschijnlijk het belangrijkste bolwerk in oost-Nederland. Voor instandhouding van dit bolwerk zou de oppervlakte bloemrijk, open grasland zo groot mogelijk moeten blijven en bijvoorbeeld worden uitgebreid naar het agrarisch gebied ten westen van het huidige vliegveld om de huidige populatieomvang te behouden.

In het DO voor de Nieuwe Natuur zijn op hoofdlijnen de volgende aanpassingen gedaan ten opzichte van het VO:

- Vergroten van het aandeel van de natuurdoeltypen "schraal-, kruidenrijk/bloemrijk grasland" en verkleinen van het aandeel natuurdoeltype "beek en bron".
- Aanbrengen van verschuivingen in de schakering van verschillende natuurdoeltypen.
- Aanpassen van bosstructuren.
- Aanpassen van toeristisch- recreatieve routestructuren.
- Realisatie van drie extra kikkerpoelen.

Onderstaande afbeelding geeft het DO van het VKA voor de Nieuwe Natuur weer. In bijlage 4 is de kaart inclusief legenda opgenomen.



Afbeelding 16 Definitief ontwerp Nieuwe Natuur

Commissie voor de
**milieueffectrapportage**

# Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 september 2016 / projectnummer: 3059









# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Overijssel, de gemeente Enschede en Area Development Twente (ADT) hebben plannen om het terrein van de voormalig militaire luchtbasis Twenthe te ontwikkelen tot een Technology Base Twente (TecBT). Ten zuidoosten van de start- en landingsbaan is de ecologische hoofdstructuur (EHS) reeds gerealiseerd. De locaties Deventerpoort, De Strip en Oostkamp worden ontwikkeld als werkparken met een belangrijke leisure-functie. Om de gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken moeten verschillende ruimtelijke besluiten[1] worden genomen. Het voornemen bevat verschillende planonderdelen zoals een luchthavengebied met vliegfunctie, bedrijvigheid en de aansluiting van de N737.
De effecten van deze ontwikkelingen zijn onder de noemer gebiedsontwikkeling luchthaven Twente uitgewerkt in een Milieueffectrapport (MER). Het coördinerend bevoegd gezag, de provincie Overijssel, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')[2] gevraagd het integrale MER voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente te toetsen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De Commissie constateert dat met deze integrale MER de samenhang van de verschillende gebiedsontwikkelingsactiviteiten goed is beschreven. Daarbij is ondermeer ingegaan op de samenhang tussen natuurontwikkeling, recreatief gebruik, evenementen, de ontwikkeling van diverse bedrijfsmatige functies van Technology Base Twente (TecBT) en de rol van de luchthaven voor de ontwikkelingen in dit gebied. Het voornemen en de locatiekeuze zijn voldoende onderbouwd, daarbij zijn de stappen van de ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Het MER gaat in op de vraag naar luchthaven gerelateerde bedrijvigheid en onderbouwt de gekozen locatie nabij de voormalige militaire luchtbasis. Ten behoeve van de inpassing van deze activiteiten is aangegeven hoe rekening moet worden gehouden met de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied.
In het MER zijn verschillende alternatieven uitgewerkt, waarbij voor de onderdelen uit TecBT de hoeken van het speelveld zijn onderzocht en voor het Middengebied het voorkeursalternatief voor de (reeds uitgevoerde) natuurontwikkeling is beschreven. De effecten op leefomgeving, verkeer en ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie, belevingswaarde etc.) zijn goed en correct weergegeven.

**De Commissie oordeelt dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over verschillende ruimtelijke besluiten en daarbij het milieubelang volwaardig mee te wegen. De Commissie maakt daarbij één voorbehoud en wel dat voorafgaand aan de besluitvorming expliciet duidelijk moet worden gemaakt hoe het project is opgenomen in het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Daarbij moet aannemelijk worden gemaakt dat de benodigde ontwikkelingsruimte aanwezig is voor het voornemen. Indien niet kan worden**

---

[1] zie ook bijlage 1 het gaat om een Provinciaal ruimtelijke visie (Overijssel), de gemeentelijke Structuurvisies (Enschede) en vier omgevingsplannen/bestemmingsplannen (drie voor Enschede en één voor Dinkelland) en een Luchthavenbesluit. De gemeente Dinkelland is formeel gezien initiatiefnemer van de wijziging van het bestemmingsplan, maar treedt inhoudelijk en praktisch niet als op als initiatiefnemer van de gebiedsontwikkeling.

[2] De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 3059 in te vullen in het zoekvak.

**aangetoond dat ruimte aanwezig is en dat de ontwikkelingen opgenomen zijn in het PAS zullen mitigerende maatregelen dan wel alternatieven moeten worden uitgewerkt waarmee aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden met zekerheid kan worden uitgesloten.**

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel nader toe en gaat daarbij in op de effecten van stikstofdepositie en de relatie met de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Hoofdstuk 2 gaat daarnaast ook in op de voorgeschiedenis van de gebiedsontwikkeling en de gekozen integrale aanpak van het MER. De Commissie ontving tijdens de toetsing achtergrondinformatie en nieuwe informatie die zij heeft betrokken bij de toetsing van het MER. Eén van deze stukken betreft een aanvulling op het MER-rapport die ingaat op de wijziging van de milieucategorieën ten behoeve van de ontwikkeling van Twente Safety Campus (TSC/TRONED).
In hoofdstuk 3 plaatst de Commissie overige opmerkingen bij het MER en geeft ze aandachtspunten voor vervolgtrajecten en de vervolgbesluitvorming. Daarbij gaat zij in op de effectbeschrijving natuur en ruimtelijke kwaliteit en de effecten op verkeer en geluid.

# 2. Toelichting op het oordeel

## 2.1 Natura 2000 – effecten stikstofdepositie

Het effect van stikstofdepositie is integraal beoordeeld voor het gehele plan. De ontwikkelingen in dit plan leiden tot negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie. Het gaat dan onder andere om de gebieden Lonnekermeer, Landgoederen Oldenzaal, Dinkelland, Lemselermaten, Achter de Voort, Agelerbroek en Voltherbroek en Bergvennen en Brecklenkampseveld. In het MER worden deze effecten beschreven en op basis van de kaarten met AERIUS-berekeningen[3] is een beeld gegeven van de omvang van de depositie. Deze varieert van een toename van circa 24 mol/hectare per jaar op het Lonnekermeer tot een toename van ongeveer 1 mol/hectare per jaar op Bergvennen en Brecklenkampseveld. Op verder weg gelegen gebieden treden ook kleinere depositietoenames op (zie hiervoor de bijlagen met AERIUS-berekeningen bij het MER en de Passende beoordeling).
De initiatiefnemer heeft aangegeven dat via de beschikbare maatregelen uit het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) ruimte moet worden gemaakt voor de uitvoering van de gebiedsontwikkelingen. De Commissie merkt op dat indien deze ruimte niet beschikbaar is de gebiedsontwikkelingen zonder (mitigerende) maatregelen en/of alternatieven niet uitvoerbaar zijn.

De Commissie constateert dat het MER en de Passende beoordeling nog niet aannemelijk maken dat de ontwikkelingsruimte aanwezig is in het PAS. Daarnaast is ook nog niet duidelijk of en hoe de gebiedsontwikkelingen zijn geborgd in het PAS. Het MER en de Passende beoordeling geven daar geen expliciete duidelijkheid over.[4] Buiten de mogelijkheden die het PAS kan

[3] Rekenprogramma stikstofdepositie van het PAS

[4] De Commissie constateert dat de verwijzingen naar de beschikbaarheid van ontwikkelruimte in het PAS in het MER (deel A en deel B) en de Passende beoordeling onduidelijk zijn of elkaar tegen spreken.

bieden zijn geen mitigerende maatregelen of alternatieven uitgewerkt waarmee negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen worden voorkomen.

> De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming expliciet aan te geven hoe het voornemen is opgenomen in het PAS. Dit kan door aan te tonen dat nog voldoende ontwikkelruimte in het PAS aanwezig is voor het voornemen, laat dit zien met een uitdraai uit AERIUS. Geef ten slotte aan op welke manier de ontwikkelruimte is toegekend aan het voornemen. Indien de benodigde ruimte niet beschikbaar is, dan wel onvoldoende, laat dan zien of uitvoerbare alternatieven beschikbaar zijn en/of dat via mitigerende maatregelen de effecten kunnen worden weggenomen.

## 2.2 Voorgeschiedenis en aanpak van het MER

De gebiedsontwikkelingen, zoals in het nu voorliggende MER beschreven, zijn in het verleden in afzonderlijke m.e.r.-procedures aangekondigd. In 2012 heeft de Commissie een advies gegeven over de ontwikkelingen in het ADT-Middengebied en in 2015 heeft zij een advies gegeven over de ontwikkeling van Technology Base Twente (Noordelijk gebied en luchthaventerrein). Deze laatste m.e.r.-procedure is gestart nadat in 2015 was besloten niet verder te gaan met de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven. Na dit besluit zijn de verschillende gebiedsontwikkelingen in één MER rapport uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten. Ten opzichte van de eerdere plannen voor een grote commerciële burgerluchthaven en grootschalige leisure aan de noordkant van het plangebied constateert de Commissie dat de schaal van de luchtvaartactiviteiten nu veel beperkter is en dat leisure is geconcentreerd in het gebied aan de zuidkant. Deze wijziging leidt tot aanzienlijk kleinere 'luchtvaartcontouren', nieuwe industrie-contouren en daarmee een verandering van de claim aan milieugebruiksruimte in het studiegebied. Deze wijzigingen zijn ook doorvertaald naar de voorliggende ontwerp-besluiten.

De Commissie is positief over de integrale aanpak van het MER, omdat de verschillende onderdelen van de gebiedsontwikkeling met elkaar samenhangen, elkaar beïnvloeden of afhankelijk van elkaar zijn. Een integrale beschrijving van de referentiesituatie, de alternatieven en de effecten op het milieu geven daarom voor de besluitvormers en belanghebbenden een goed beeld van de totale verandering in het gebied. Het MER kan daardoor als hét platform functioneren voor samenhang tussen de verschillende te nemen besluiten. Bijvoorbeeld in de geïntegreerde geluidscontour voor diverse activiteiten, de eenduidigheid in het streven naar kwaliteit voor alle deelgebieden en functies in het plangebied en duidelijkheid over waar en hoe de verschillende ingrepen en activiteiten elkaar kunnen beïnvloeden. Belangrijk is ook dat door de vroegtijdige besluitvorming en uitvoering van de EHS en de aandacht voor het landschap in de overige delen van het plangebied reeds een fysieke grondslag is gelegd voor een aantrekkelijke en duurzame ontwikkeling.
In het MER is er terecht voor gekozen - juist met het oog op de samenhang - om de effectbeschrijving en -beoordeling zowel op het niveau van het gehele plan- en studiegebied te doen als op het niveau van de verschillende deelgebieden. De daarbij gemaakte keuzen, zoals verkeer alleen op het niveau van het gehele plangebied en geluid op beide niveaus, komen de Commissie als logisch over.

## 2.3 Geraadpleegde (achtergrond-)informatie

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie een toelichting gekregen van de initiatiefnemer en de bevoegde gezagen.[5] Na deze toelichting heeft de Commissie nadere achtergrondinformatie en nieuwe informatie ontvangen die zij heeft betrokken bij de toetsing van het MER, het betreft de volgende informatie:

- Bijlage met relevante informatie uit het MER ADT-middengebied van 14 mei 2014. Het gaat hier om informatie voor de beoordeling van de 4 varianten die hebben geleid tot het voorkeursalternatief voor de EHS/NNN;
- De ontwerp-bestemmingsplannen van de gemeenten Dinkelland en Enschede, het ontwerp-ruimtelijk plan van de provincie Overijssel en het ontwerp-luchthavenbesluit;[6]
- Oplegnotitie betreffende aanvullingen op het MER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente. Arcadis, 2-8-2016, inclusief Gevoeligheidsanalyse optimaliseren Twente Safety Campus categorie 4.1 in plaats van 3.1. Adecs, 2-8-2016;
- Zienswijzen die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

- De Commissie adviseert deze informatie openbaar te maken, voorzover dit nog niet is gedaan, en te betrekken bij de besluitvorming over de verschillende plannen en besluiten.

Hierna wordt ingegaan op de aanvullende informatie over de natuurontwikkeling in het Middengebied en de ontwerp-besluiten. In Paragraaf 2.3 wordt ingegaan op de wijziging van de milieucategorieën ten behoeve van TSC en in hoofdstuk 3 paragraaf geluid gaat de Commissie in op de aanvullende informatie over gehinderden en ernstig gehinderden.

### Natuurontwikkeling ADT-Middengebied

Op basis van de informatie over de EHS-varianten uit het MER ADT-Middengebied uit 2014 concludeert de Commissie dat in het voorkeursalternatief voor de EHS logische en navolgbare keuzes zijn gemaakt. Het besluit over de EHS is inmiddels al genomen en de uitvoering is ook al afgerond. De informatie in het MER dient daarom alleen nog maar voor de juridisch-planologische bekrachtiging van dit besluit.

- De Commissie adviseert de informatie over de EHS-ontwikkeling uit 2014 als bijlage bij het besluit toe te voegen.

### Ontwerp-besluiten

De Commissie heeft de ontwerp-besluiten van de gemeenten Dinkelland en Enschede en van de provincie Overijssel (ruimtelijke visie en luchthavenbesluit) zoals ook openbaar gemaakt op de site van ruimtelijkeplannen.nl bekeken. Zij constateert dat het voorkeursalternatief zoals beschreven in het MER overeenkomt met de voorliggende ontwerpbesluiten. Zij concludeert op basis daarvan dat het MER ten grondslag kan liggen aan de besluiten ten behoeve van de gebiedsontwikkelingen.

---

[5] 22 juni 2016 toelichting bevoegd gezag en initiatiefnemer op het MER gebiedsontwikkeling luchthaven Twente.

[6] Deze ontwerp-besluiten zijn ook ter inzage gelegd en gepubliceerd op ruimteljikeplannen.nl

## 2.4 Uitbreiding activiteiten Twente Safety Campus (TSC/TRONED)

Tijdens de toelichting van 22 juni 2016 heeft ADT aangegeven dat de huidige milieuvergunning van TSC activiteiten tot milieucategorie 3.1 toelaat. In het MER (en ontwerp-bestemmingsplan) is dan ook uitgegaan van die categorie. Voor de doorontwikkeling van TSC worden voorbereidingen getroffen de huidige milieuvergunning aan te passen naar categorie 4.1 om ook veiligheidstrainingen te kunnen faciliteren met stoffen waarvoor een hogere milieucategorie noodzakelijk is. Dit betekent aanpassing van de milieucategorieën binnen het plangebied Noord. De milieu-effecten van deze aanpassing van categorieën en gebruik zijn beschreven in een aanvulling. Uitgangspunt daarbij is dat aanpassing geen nadeliger milieueffecten mag hebben dan in het MER beoordeeld.
De Commissie concludeert dat de aanvulling over de wijziging van de milieucategorieën voldoet aan dit uitgangspunt. Dit is gedaan door inwaarts te zoneren en daarbij delen van het terrein te wijzigen naar een deels hogere en deels lagere milieucategorie en activiteiten te verplaatsen.

- De Commissie adviseert de aanvulling over de aanpassing van de milieucategorieën ten behoeve van de activiteiten van TSC/TRONED openbaar te maken en te betrekken bij de besluitvorming. De Commissie merkt op dat de wijzigingen in milieucategorieën geen invloed hebben op de activiteiten waarvoor het luchthavenbesluit wordt vastgesteld.

# 3. Overige opmerkingen en aandachtspunten voor het vervolgtraject en de vervolgbesluiten

De Commissie wil met de aanbevelingen in dit hoofdstuk een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming en vervolgbesluiten. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

## 3.1 Natuur

De beschrijving van de kwaliteiten van het gebied en de effecten op natuur komen op verschillende plekken in het MER en de Passende beoordeling aan de orde. De teksten zijn helder en de huidige situatie is goed geïnventariseerd en beschreven. Het valt de Commissie wel op dat effecten op natuur relatief negatief worden gescoord. De achtergrond daarvan is dat uitgegaan wordt van de worst case situatie terwijl op onderdelen over de feitelijke dosis-effect relaties nog relatief veel onbekend is. De beoordelaars zijn dan aan de veilige kant gaan zitten.

## 3.2 Verkeer

Het MER brengt duidelijk in beeld dat de gebiedsontwikkelingen kunnen leiden tot verkeersknelpunten. De aansluiting van de N737 is onderdeel van het voornemen en op een aantal plaatsen in het wegennet worden al maatregelen getroffen om het wegennet te verbeteren.

Dit voorkomt echter niet dat het verkeer in de spits op een aantal kruispunten vastloopt, deze effecten zijn in het MER goed beschreven.
Bij grote evenementen zullen er serieuze verkeersproblemen ontstaan. Deze verkeersproblemen vragen om een specifieke aanpak. Het is niet zinvol om de wegen op het verkeer van evenementen te dimensioneren. Dit vraagt juist om inzet van specifieke maatregelen. Deze kunnen zijn: tijdelijk anders instellen van verkeerslichten, inzet verkeersregelaars, goede informatievoorziening over vervoermogelijkheden, inzet van bussen, overloopparkeerplaatsen etc.. Het gaat te ver om dit in een MER uit te werken, het is wel een aandachtspunt bij de vergunningverlening van evenementen.

De Commissie constateert dat de gemeente in het ontwerp-bestemmingsplan heeft geborgd dat bij de vergunningverlening van (grote) evenementen specifieke maatregelen moeten worden genomen waarmee verkeersoverlast in het studiegebied kan worden beperkt.

## 3.3 Ruimtelijke kwaliteit

De effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn adequaat beschreven. Het opsplitsen in 'landschappelijke waarden' (uitgaande van het 'unieke Twentse landschap'), 'landschappelijke beleving' (mate van toegankelijkheid), 'ruimtelijke kwaliteit', historische geografie' en '(stede)bouwkundige waarden' zorgt wel voor verschillende invalshoeken, maar ook een ruime overlap in effectbeoordeling. Dit is echter geen bezwaar want deze effecten worden vooral per deelgebied, lokaal onderzocht en beschreven. Dat is een belangrijke bijdrage van dit MER.

Verder bevat het MER een Beeldkwaliteitsplan en de uitwerking ervan in een Beleidsregel Ruimtelijke kwaliteit. Rekening houdend met flexibiliteit en organische ontwikkeling bevat dit Beeldkwaliteitsplan en de Beleidsregel duidelijke kwalitatieve en kwantitatieve richtlijnen voor de verdere uitwerking en uitvoering van de verschillende onderdelen van het ontwikkelingsplan. De Commissie beschouwt dit als een goed instrument.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming aan te geven in hoeverre deze (met name de kwantitatieve) richtlijnen worden overgenomen in het bestemmingsplan.

## 3.4 Geluid

Het MER gaat voor geluid in op het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de voorgenomen activiteiten. Daarbij is rekening gehouden met het cumulatieve geluidseffect van wegverkeer, industrie en bedrijven, luchtvaart en leisure (recreatie en evenementen). De Commissie constateerde dat weliswaar het aantal ernstig gehinderden was beschreven, maar dat het aantal gehinderden niet was meegenomen in het MER en heeft dit op 16 juni 2016 tijdens een gesprek medegedeeld aan bevoegd gezag en initiatiefnemer. Naar aanleiding van deze opmerkingen zijn in de aanvulling berekeningen van het aantal gehinderden meegenomen. Daarnaast is in de aanvulling een (door de initiatiefnemer zelf) geconstateerde omissie in de berekening van het aantal ernstig gehinderden gecorrigeerd.

De Commissie constateert dat op basis van deze nieuwe informatie over het aantal gehinderden en correctie van het aantal ernstig gehinderden de conclusies uit het MER niet wijzigen. De conclusies geven geen gewijzigd beeld in de vergelijking van de alternatieven. Wel merkt

de Commissie op dat door de omissie het aantal ernstig gehinderden in de gecorrigeerde berekening relatief gezien weliswaar beperkt wijzigt (0,4% ten opzichte van de referentie), maar dat het absoluut gezien gaat om een wijziging van 3.445 ernstig gehinderden naar 4.762 ernstig gehinderden in geval van het VKA. In absolute zin betekent dit een sterke stijging ten opzichte van eerder gepubliceerde resultaten.

- De Commissie adviseert de informatie over het aantal gehinderden en de correctie in de berekening van het aantal ernstig gehinderden openbaar te maken en te betrekken bij de besluitvorming.

De Commissie merkt op dat het MER de gecumuleerde effecten van geluid goed beschrijft. Bij de toetsing aan de grenswaarden vinden geen overschrijdingen plaats. Op basis van het MER kan echter wel worden geconstateerd dat de gebiedsontwikkelingen zorgen voor een relatief grote toename van geluid. Het huidige plangebied is relatief stil en de toevoeging van activiteiten zorgt voor een toename. Daarnaast neemt het gebied waarin de effecten van geluid merkbaar zijn ook in omvang aanzienlijk toe. Het aspect geluid wordt in het MER dan ook negatief gescoord.
De Commissie constateert dat het aantal maatregelen om de effecten van geluid te beperken gering zijn. Dit heeft te maken met het absolute geluidniveau van de geluidseffecten, de effecten blijven onder de grenswaarden, zodat de wettelijke noodzaak ontbreekt. Binnen het studiegebied vindt echter wel een opvulling plaats tot aan de grenswaarden waardoor als het ware een geluidsdeken over het studiegebied komt te liggen.

- De Commissie adviseert, voor zover dit binnen de bevoegdheid van de gemeente ligt, om bij de verdere invulling van de bedrijventerreinen en de vergunningverlening voor bedrijven en evenementen de best beschikbare technieken voor geluidreducerende maatregelen te onderzoeken. Daar waar de gemeente deze bevoegdheid niet heeft adviseert de Commissie de mogelijkheden voor het toepassen van geluidreducerende maatregelen te bevorderen.

# BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeente Enschede, Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel en Area Development Twente (ADT).

**Bevoegd gezag:**
Provinciale Staten van de provincie Overijssel (coördinerend bevoegd gezag), gemeenteraden van Enschede en Dinkelland.

**Besluit:**
Wijziging van de Provinciaal Ruimtelijke visie, Gemeentelijke Structuurvisies en gemeentelijke omgevingsvisies/bestemmingsplannen en vaststellen van een Luchthavenbesluit.

**Categorie Besluit m.e.r.:**
plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorieën D6.2, C11.3 en D32.7, D9, D10 en D43 en project-m.e.r. vanwege deze categorieën.
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** De Provincie Overijssel, de gemeenten Enschede en Dinkelland, en Area Development Twente (ADT) willen de voormalige militaire luchtmachtbasis Twenthe ontwikkelen tot een gebied voor recreatie, natuur en (luchtvaartgerelateerde) bedrijven. Onderdeel van dit plan is Technology Base (TecBT) en de natuurontwikkeling in het Middengebied.

**Bijzonderheden:** De plannen voor ADT-Middengebied gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en het Ontwikkeling Technology Base Twente zijn samengevoegd tot één plan onder de titel Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. Voor dit plan is één milieueffectrapport opgesteld en ter inzage gelegd.

**Procedurele gegevens:**
Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 5 juni 2015 t/m 16 juli 2015
Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 8 juni 2015
Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 2 september 2015
Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 17 mei 2016
Kennisgeving MER: 23 juni 2016
Ter inzage legging MER: 24 juni 2016 t/m 4 augustus 2016
Toetsingsadvies uitgebracht: 6 september 2016

**Samenstelling van de werkgroep:**
Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dhr. drs. S. Dirksen
dhr. ing. N. Faber
dhr. ir. W.H.A.M. Keijsers
dhr. drs. R. Meeuwsen (secretaris)
dhr. ir. H. Otte
mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**
Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie

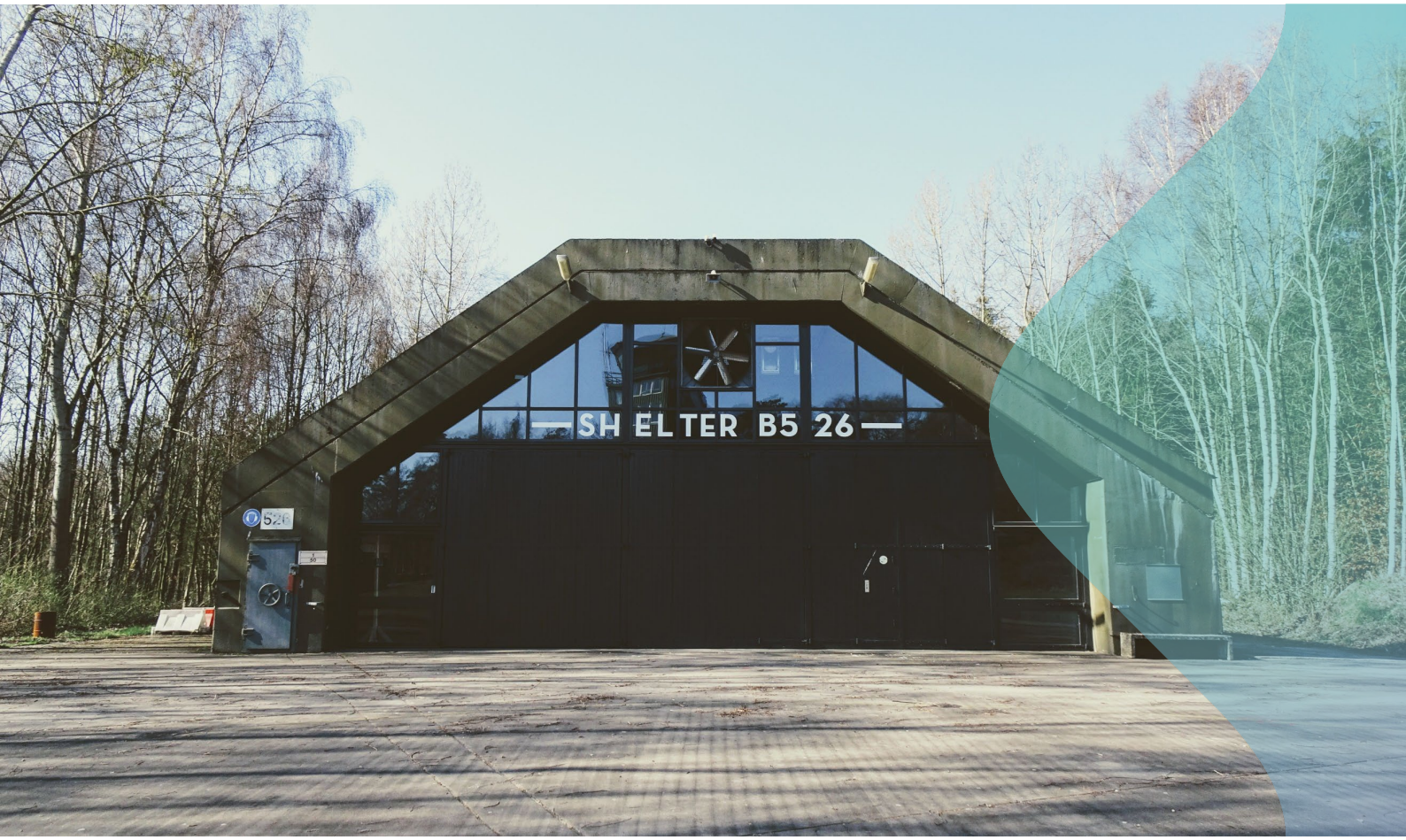
**Betrokken documenten:**
U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3059 in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 19 augustus 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Bezoekadres**
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

**Postadres**
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl




# Mer-Notitie

Oplegnotitie bij het MER 2016

**15 september 2021**

**Kenmerk** R005-1277178RLX-V04-los-NL

# Verantwoording

| | |
|---|---|
| **Titel** | Mer-Notitie |
| **Opdrachtgever** | Technology Base |
| **Projectnummer** | 1277178 |
| **Aantal pagina's** | 41 |
| **Datum** | 15 september 2021 |
| **Handtekening** | Ontbreekt in verband met digitale verwerking. |
| | Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven. |

# Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

**Kenmerk** R005-1277178RLX-V04-los-NL

# Inhoud


1 Inleiding ..... 4

1.1 Geschiedenis ..... 5

1.2 Leeswijzer ..... 6

2 Wettelijke kaders ..... 7

2.1 Omgevingsvergunning VTE ..... 7

2.2 Bestemmingsplan ..... 7

2.3 Besluit milieueffectrapportage ..... 7

2.4 Wet natuurbescherming ..... 8

3 Terminologie en afbakening deelgebieden MER 2016, omgevingsvergunning VTE en bestemmingsplan ..... 9

3.1 Deelgebieden MER 2016 ..... 9

3.2 Deelgebieden omgevingsvergunning VTE ..... 10

3.3 Deelgebieden bestemmingsplan ..... 11

3.4 Definitieve terminologie deelgebieden ..... 11

4 Toelichting MER 2016 en beoogde wijzigingen ..... 13

4.1 Plangebied Noord ..... 14

4.2 Plangebied Midden ..... 14

4.3 Beoogde wijzigingen ten opzichte van MER 2016 ..... 15

5 Effectbeoordeling ..... 20

6 Overzicht effecten op milieuaspecten ..... 24

6.1 Verkeer ..... 24

6.2 Geluid ..... 26

6.3 Luchtkwaliteit ..... 28

6.3.1 Luchtkwaliteit ..... 28

6.3.2 Geurhinder ..... 29

6.4 Natuur ..... 30

6.4.1 Verstoring ..... 30

6.4.2 Vermesting en verzuring (Stikstofdepositie) ..... 32

6.5 Overige milieuaspecten ..... 37

7 Conclusie beoordeling milieuaspecten ..... 39

# 1 Inleiding

De gemeenteraad van Enschede heeft de afgelopen jaren de bestemmingsplannen vastgesteld waarmee invulling werd gegeven aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. De bestemmingsplannen voor het noordelijk deelgebied (Technology Base/luchthaven) en de woongebieden zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het middendeel is medio 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) vernietigd. Dit was een direct gevolg van de uitspraak van de ABRvS van 29 mei 2019 inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

*Nieuw bestemmingsplan*
De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan voor. In de toelichting op het nieuwe bestemmingsplan Midden is meer informatie te vinden over de totstandkoming van de plannen voor de voormalige vliegbasis. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan[1]. Voor De MASS-radar en de NNN voorziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE.

VTE exploiteert circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in Enschede. Sinds 2014 zijn en worden er op basis van omgevingsvergunningen (waaronder een projectafwijkingsbesluit voor Hangar 11) al verschillende activiteiten georganiseerd, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op hoofdlijnen de volgende activiteiten mogelijk op het terrein van VTE:

- Leisure
- Evenementen
- Statische en tijdelijke opslag

*Aanvraag vergunningen*
Naast een nieuw bestemmingsplan heeft VTE onder andere ook een omgevingsvergunning voor milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig om gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan gaat bieden. De procedures voor de vaststelling van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning milieu en andere benodigde besluiten, zoals de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb), worden gecoördineerd behandeld.

[1] In het bestemmingsplan Midden dat in 2019 is vernietigd was Deventerpoort (terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld

*Mer-notitie*
Voorliggende Mer-notitie heeft betrekking op zowel het nieuwe bestemmingsplan als de aanvraag omgevingsvergunning VTE. Aandachtspunt is dat de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid voor nieuwbouw geen onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvraag VTE. Voor het overige sluiten de aangevraagde activiteiten van de aanvraag om omgevingsvergunning aan bij hetgeen in het nieuwe bestemmingsplan wordt toegestaan. Wanneer in de toekomst sprake zal zijn van nieuwbouw, zullen daarvoor de benodigde vergunningenprocedures worden doorlopen. In de milieuonderzoeken is uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden (inclusief nieuwbouw). De activiteiten waarvoor een vergunning wordt aangevraagd passen binnen deze kaders. De onderzoeken kunnen om die reden ook ten grondslag worden gelegd aan de vergunningaanvraag.

In deze Mer-notitie wordt nagegaan of de beoogde activiteiten van VTE en de beoogde bestemmingen binnen het bestemmingsplan geen andere of grotere milieueffecten teweeg brengen ten opzichte van het door Arcadis in juni 2016 uitgevoerde PlanMER/ ProjectMER[2] (hierna MER 2016). Voorliggende Mer-notitie is dus te beschouwen als een oplegnotitie die bij het MER 2016 wordt gevoegd. Het MER 2016 en de voorliggende Mer-notitie liggen tevens ten grondslag aan de omgevingsvergunningaanvraag van VTE. Aangezien een MER voorligt is een m.e.r-beoordeling voor de omgevingsvergunning niet meer nodig.

Voorafgaand aan de indiening van de omgevingsvergunningaanvraag wordt door de aanvrager een schriftelijke mededeling gedaan aan Burgemeester en Wethouders, waarin wordt aangegeven dat het MER 2016 met de voorliggende Mer-notitie aan de omgevingsvergunningaanvraag ten grondslag wordt gelegd.

## 1.1 Geschiedenis

In 2003 heeft het kabinet besloten om de militaire luchtmachtbasis Twenthe te sluiten. Daarna is onderzocht welke ontwikkelingen in het gebied een economische en duurzaamheidsimpuls aan de regio zouden kunnen geven en welke rol de doorontwikkeling van de luchthaven daarbij kan spelen. Het gehele terrein van de voormalige militaire luchtmachtbasis Twenthe heeft een oppervlakte van circa 431 hectare en is gelegen ten noorden van Enschede, ten oosten van Hengelo en ten zuiden van Oldenzaal op de grens tussen de gemeente Dinkelland en Enschede. Op het terrein wordt onderscheid gemaakt tussen de twee plangebieden Noord en Midden. In 2016 is gekozen voor één integraal MER voor de totale gebiedsontwikkeling Luchthaven Twenthe, dus de Plangebieden Noord en Midden tezamen.

In maart 2018 heeft de gemeenteraad van Enschede de bestemmingsplannen voor Noord en Midden vastgesteld. Het bestemmingsplan voor Noord is inmiddels onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan voor Midden is (uitsluitend) naar aanleiding van de PAS-uitspraak (Programmatische Aanpak Stikstof) d.d. 29 mei 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd.

[2] ProjectMER / PlanMER Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente d.d. 9 juni 2016

Met het oog op een nieuw bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning milieu is onderzocht of de destijds verrichte milieuonderzoeken nog steeds een toereikende en actuele onderbouwing geven voor enerzijds de beoogde bestemmingen binnen het bestemmingsplan en anderzijds de beoogde activiteiten van VTE (zoals aan te vragen in de omgevingsvergunning).

## 1.2 Leeswijzer

In voorliggende notitie worden in hoofdstuk 2 eerst de relevante wettelijke kaders toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de definiëring van de van toepassing zijnde gebieden en het verschil in terminologie tussen het MER 2016, de aan te vragen omgevingsvergunning en het bestemmingsplan. Daarna wordt, in hoofdstuk 4 ingegaan op de structuur van het MER 2016 en worden de verschillende deelgebieden van het plangebied Midden conform het MER 2016 beschreven. Hierbij wordt ook ingegaan op de beoogde wijzigingen in de activiteiten die op grond van het bestemmingsplan worden toegestaan c.q. waarvoor vergunning wordt aangevraagd. In hoofdstuk 5 wordt beschreven op welke wijze de wijzigingen zijn beoordeeld en in hoofdstuk 6 volgt een effectbeschrijving per milieuaspect. Hoofdstuk 7 bevat de conclusies over de milieueffecten.

# 2 Wettelijke kaders

## 2.1 Omgevingsvergunning VTE

Het kader voor de besluitvorming voor het initiatief ter plaatse van VTE wordt gevormd door de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (verder Wabo). Voor het initiatief is een omgevingsvergunning milieu noodzakelijk, ex artikel 2.1, lid e van de Wabo.

## 2.2 Bestemmingsplan

De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan voor. In de toelichting op het nieuwe bestemmingsplan Midden is meer informatie te vinden over de totstandkoming van de plannen voor de voormalige vliegbasis. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan[3]. Voor De MASS-radar en de NNN voorziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE. Deze Mer-notitie gaat in het vervolg alleen in op de milieueffecten ten gevolge van de activiteiten op het terrein van VTE.

## 2.3 Besluit milieueffectrapportage

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer is het verplicht een milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen indien sprake is van een activiteit, zoals genoemd in bijlage C of D van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.).

Het Besluit m.e.r. kent een m.e.r.-beoordelingsplicht voor activiteiten die zijn beschreven in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel D.

Ter plaatse van VTE worden geen activiteiten beoogd zoals vermeld in onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) Wel worden activiteiten beoogd die zijn vermeld in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r., te weten:

- **Categorie D 10:** De aanleg, wijziging of uitbreiding van:
  - skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen
  - jachthavens
  - vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen
  - permanente kampeer- en caravanterreinen, of
  - themaparken
- **Categorie D 43:** De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen

[3] In het bestemmingsplan Midden dat in 2019 is vernietigd was Deventerpoort (terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld

Categorie D10 is van toepassing op de beoogde activiteiten ter plaatse van VTE. Er worden evenementen en leisure activiteiten voorzien, zodat VTE kan worden gezien als een themapark. Jaarlijks worden meer dan 250.000 bezoekers voorzien en daarmee is categorie D10 van toepassing op de activiteiten van VTE.

Categorie D43 is van toepassing op de beoogde activiteiten ter plaatse van VTE. VTE kan niet uitsluiten dat er meer dan 8 uur per week op het terrein motorvoertuigen getest worden. Daarbij is van belang dat in D43 wordt gesproken over motorvoertuigen. Dat kunnen ook andere motorvoertuigen zijn dan die met verbrandingsmotoren zijn uitgerust (met elektromotoren uitgeruste motorvoertuigen). In het beoogde bestemmingsplan zijn permanente activiteiten (leisure) met verbrandingsmotoren uitgesloten. Permanente activiteiten met elektromotoren zijn wel toegestaan.

Het MER 2016 en de voorliggende Mer-notitie worden ten grondslag gelegd aan de omgevingsvergunningaanvraag. Een m.e.r-beoordeling is derhalve niet nodig.

## 2.4 Wet natuurbescherming

In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Indien op voorhand niet kan worden uitgesloten dat een project significante effecten teweeg kan brengen op Natura 20000-gebieden, is een vergunning nodig op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb-vergunning). Veel van de Natura 2000-gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstof. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot ‘significante effecten’ op de beschermde natuurgebieden. Daarom dient voor nieuwe projecten onderzocht te worden of er sprake kan zijn van een toename van depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden.

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State in een uitspraak over het PAS geoordeeld dat er geen gebruik meer kan worden gemaakt van de passende beoordeling en de ontwikkelingsruimte van het PAS.
Bij een toename van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op een overbelast stikstofgevoelig habitattype of leefgebied kan een significant effect niet op voorhand worden uitgesloten. In dat geval is een passende beoordeling nodig voor het bestemmingsplan, de Wnb-vergunning aanvraag dan wel in het kader van een verklaring van geen bedenkingen van GS in een omgevingsvergunningprocedure.

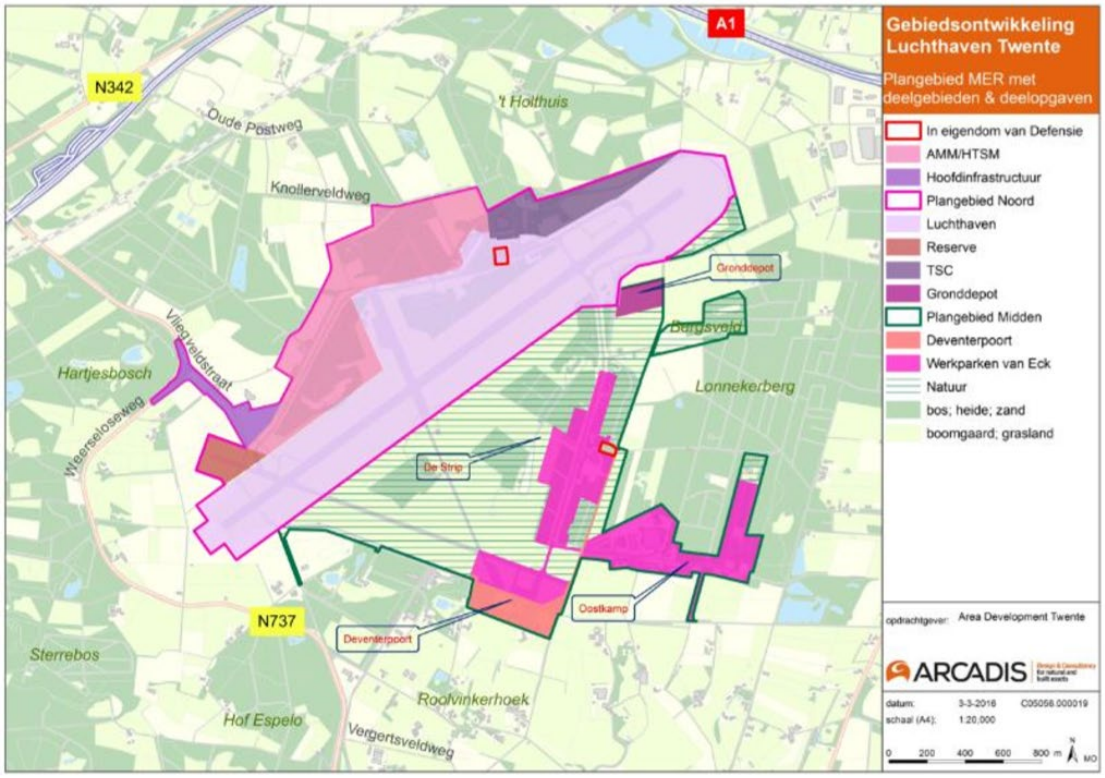
# 3 Terminologie en afbakening deelgebieden MER 2016, omgevingsvergunning VTE en bestemmingsplan

In dit hoofdstuk worden de in de vergunningaanvraag en het in procedure te brengen bestemmingsplan afgebakende deelgebieden vergeleken met de gebiedsindeling die het vertrekpunt vormde voor het MER 2016. Om een correcte en navolgbare vergelijking te maken dient de afbakening van de te beschouwen gebieden helder te zijn en de terminologie eenduidig. In de eerste paragraaf (par. 3.1) worden de relevante gebieden uit het MER 2016 inzichtelijk gemaakt. Vervolgens worden de deelgebieden zoals deze worden opgenomen in de aan te vragen omgevingsvergunning voor VTE en het bestemmingsplan inzichtelijk gemaakt. Ten slotte wordt aangegeven welke terminologie uiteindelijk in voorliggende Mer-notitie voor de verschillende deelgebieden gehanteerd gaat worden.

## 3.1 Deelgebieden MER 2016

In onderstaande figuur 3.1 is het volledige gebied weergeven waarop het MER 2016 betrekking heeft. In hoofdlijnen vallen Plangebied Noord (zie roze begrenzing) en Plangebied Midden (groene begrenzing) te onderscheiden. Voor voorliggende Mer-notitie is alleen Plangebied Midden van belang. Dit wordt in het volgende hoofdstuk nader toegelicht.

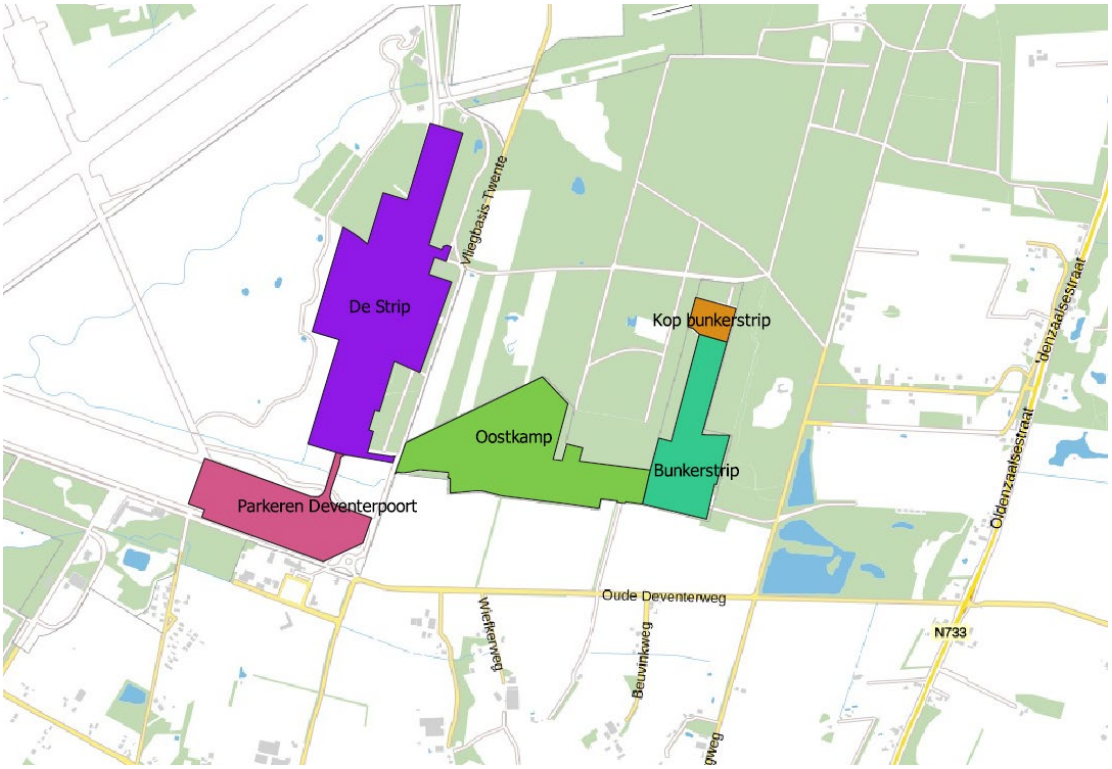
Plangebied Midden is vervolgens onder te verdelen in een deel natuur, een deel Werkparken Van Eck en de Deventerpoort. De Werkparken Van Eck kunnen weer worden onderverdeeld in De Strip en Oostkamp (inclusief de bunkerstrip). In paragraaf 4.2 worden de in het MER 2016 beoordeelde activiteiten ter plaatse van Plangebied Midden beschreven.




*Figuur 3.1 Plangebieden Noord en Midden conform MER 2016*

## 3.2 Deelgebieden omgevingsvergunning VTE

In de aan te vragen omgevingsvergunning voor VTE wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende deelgebieden. In onderstaande figuur zijn de verschillende deelgebieden die onderdeel uit maken van de inrichting van VTE inzichtelijk gemaakt.




*Figuur 3.2 Plattegrond van VTE inclusief deelgebieden conform de omgevingsvergunning*

Hieruit volgt dat het terrein van VTE in de volgende deelgebieden is onder te verdelen:

- De Strip
- Oostkamp
- Bunkerstrip en Kop bunkerstrip
- Parkeren Deventerpoort

## 3.3 Deelgebieden bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden dezelfde deelgebieden aangehouden als beschreven in bovenstaande paragraaf 3.2.

## 3.4 Definitieve terminologie deelgebieden

Uit de voorgaande paragrafen valt te herleiden dat voor verschillende deelgebieden andere benamingen worden gehanteerd. In deze paragraaf wordt de terminologie en afbakening voor de deelgebieden aangegeven die in het vervolg van deze notitie gebruikt gaat worden.

In het MER 2016 wordt binnen Plangebied Midden gesproken over Natuur en Werkparken van Eck. De benaming voor de natuurgebieden blijft ongewijzigd. Werkparken van Eck (totaal) wordt gewijzigd naar terrein VTE. Dit geldt ook voor het voorkeursalternatief (hierna VKA) Werkparken, dat in voorliggende Mer-notitie wordt gewijzigd naar VKA terrein VTE.

Het terrein VTE kan verder worden onderverdeeld in de volgende deelgebieden:

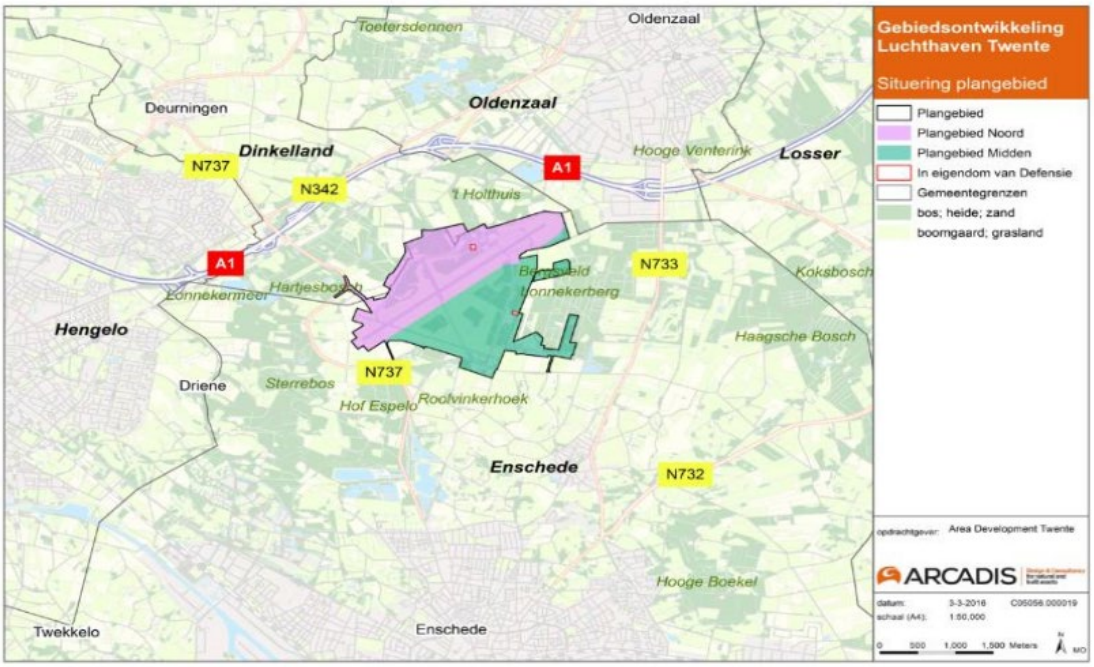
- De Strip
- Oostkamp
- Bunkerstrip en Kop bunkerstrip
- Parkeren Deventerpoort

Het deelgebied Parkeren Deventerpoort verdient nog een nadere toelichting. In het MER 2016 omvat de Deventerpoort het noordelijker gelegen verharde terrein waar geparkeerd kan worden (zie figuur 3.2 roze deel) en het zuidelijker gelegen bedrijvenenclave deel (dit deel is niet ingekleurd in figuur 3.2; in figuur 3.1 aangegeven als Deventerpoort in zalmroze kleur). In de omgevingsvergunning van VTE en het bestemmingsplan wordt nu alleen ingegaan op het noordelijke deel; hierna Parkeren Deventerpoort genoemd. Het zuidelijke deel is door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van dit zuidelijke deel nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit zuidelijke deel een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

# 4 Toelichting MER 2016 en beoogde wijzigingen

De opgave in het MER 2016 was het beoordelen van de milieueffecten van de integrale gebiedsontwikkeling Luchthaven Twenthe voor de plangebieden Noord als Midden, zie afbeelding 4.1. Tegelijkertijd moest de milieubeoordeling geschikt zijn als onderbouwing voor de verschillende te nemen besluiten voor de afzonderlijke plangebieden. Om deze reden is destijds in het MER bij de effectbeoordeling van de milieuaspecten wel onderscheid gemaakt in de effecten van de integrale Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twenthe, de effecten van de deelopgaven in Plangebied Noord en de effecten van de deelopgaven in Plangebied Midden. Voor het geheel is uiteindelijk een voorkeursalternatief (hierna VKA MER 2016) samengesteld waarin alle deelopgaven voor Plangebied Noord en Plangebied Midden zijn opgenomen.

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 hebben de aan te vragen omgevingsvergunning van VTE en de voorgenomen bestemmingsplanherziening alleen betrekking op Plangebied Midden. De activiteiten van VTE vallen volledig onder Werkparken van Eck (hierna terrein VTE), zoals wordt beschreven in het MER 2016 (zie ook hoofdstuk 3). Het bestemmingsplan is zowel van toepassing op de gerealiseerde natuur als het terrein van VTE. De focus van voorliggende Mer-notitie ligt echter volledig op het terrein van VTE en de daar voorziene ontwikkelingen. Voor de volledigheid worden de Natuurontwikkeling (NNN) en Plangebied Noord nog wel in het kort toegelicht, maar verder niet nader beschouwd.




*Figuur 4.1 Plattegrond Luchthaven Twenthe inclusief verdeling in plangebied noord en midden*

## 4.1 Plangebied Noord

Plangebied Noord bestaat uit het luchthavengebied (zie bovenstaande figuur 4.1 paarse gebied), een gedeelte dat wordt ingericht voor bedrijvigheid, waaronder de Twente Safety Campus en een stuk van de ontsluiting op de N737. Binnen het luchthavengebied is, naast de ruimte die nodig is voor de vliegfunctie ten behoeve van Business Aviation en General Aviation, ruimte voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid en voor het testen en vliegen met drones.

## 4.2 Plangebied Midden

De ontwikkelingen in Plangebied Midden bestaan uit de reeds gerealiseerde natuur in aansluiting op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het VTE-terrein, waaronder de volgende deelgebieden vallen: De Strip, Oostkamp, (kop) bunkerstrip en parkeren Deventerpoort. De gerealiseerde natuur en de gebieden die vallen onder terrein VTE vormen samen het gebied waarop het nieuwe bestemmingsplan betrekking heeft.

In het MER 2016 is een integraal VKA MER 2016 uitgewerkt voor de plangebieden Noord en Midden. Binnen Plangebied Midden is een VKA uitgewerkt voor zowel de ontwikkeling van natuur (VKA Natuur) als het terrein van VTE (VKA Werkparken). De terminologie en afbakening voor het terrein van VTE is nader toegelicht in hoofdstuk 3. In het MER 2016 zijn deze voorkeursalternatieven op de milieueffecten onderzocht. In voorliggende notitie wordt onderzocht of de voorziene wijzigingen (zie paragraaf 4.3) binnen het plangebied Midden impact hebben op de onderzochte milieueffecten en daarmee de conclusies van het MER 2016.

*Natuur*

Met de provincie Overijssel heeft de gemeente Enschede afgesproken dat voor 1 januari 2016 het natuurterrein zou worden ingericht. Anno 2021 is het natuurterrein (NNN) dan ook volledig ingericht. Alleen het bestemmingsplan dat de juridische borging aan de natuurontwikkeling biedt dient nog te worden vastgesteld. In voorliggende notitie zijn geen wijzigingen voorzien binnen het VKA Natuur uit het MER 2016. Dit gebied wordt dan ook niet nader beschouwd in deze notitie.

*Terrein VTE (voormalige benaming: Werkparken Van Eck)*

In het MER 2016 zijn voor de ontwikkeling van VTE het Ontwikkelingsplan 2012-2016 en de Nota van Uitgangspunten Middengebied 2015 als kader gehanteerd. Op het VTE-terrein wordt ruimte geboden aan leisure, evenementen en bedrijvigheid. Hierbij wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande bebouwing en infrastructuur met hier en daar ruimte voor nieuwbouw. Voor De Strip, Oostkamp, (kop) Bunkerstrip en Parkeren Deventerpoort wordt een dynamische en flexibele ontwikkeling voorgestaan. In de Nota van Uitgangspunten van april 2015 zijn destijds door de gemeente Enschede, de kaders voor de beoogde ontwikkelingen uitgewerkt. Deze kaders zijn weergegeven in tabel 4.1, afkomstig uit het MER 2016.

*Tabel 4.4.1 Kaders voor VTE conform MER 2016*

| Deelgebied | Kaders VTE conform MER 2016 |
|---|---|
| De Strip | • Voormalige taxibaan met bijbehorende gebouwen aangewezen voor leisure/innovatieve bedrijvigheid met een accent op automotive en evenementen.<br>• Gebruik taxibaan als niet openbaar testgebied voor bijvoorbeeld remproeven van autobanden, testen van solarwagens en presentaties van voertuigen (beeld en filmopnamen).<br>• Ruimte voor voorzieningen als trainingsparcours.<br>• Openluchtactiviteiten e.a. vormen van leisure zoals sportieve activiteiten.<br>• Bedrijvigheid t/m cat. 4.2 |
| Oostkamp en (kop) bunkerstrip | • Oostelijk terrein met hangars (Oostkamp) en voormalig munitiebunkerpark (bunkerstrip) aangewezen voor leisure, evenementen en innovatieve op food gerichte bedrijvigheid.<br>• Het oostelijk deel (bunkerstrip) rond de munitiebunkers ontwikkeling tot bedrijvigheid, leisure (zoals buitensporten) en evenementen<br>• Westelijk deel (Oostkamp) rond de grote hangars als evenementenlocatie gebruik makend van bestaande bebouwing en infrastructuur (verbouwen/aanbouwen/vernieuwen is toegestaan).<br>• In het midden en zuidelijk deel (bunkerstrip) is ruimte voor bedrijvigheid in bestaand vastgoed.<br>• Bedrijvigheid t/m cat. 4.2. |
| VTE (Werkparken Van Eck totaal) | • Begrenzing van het aantal activiteiten/evenementen zoals hierboven beschreven op basis van:<br>- Max. milieucat. 4.2<br>- Maximaal 500.000 bezoekers per jaar<br>- Geluidscontour van maximaal 50 dB(A) die voor het gebied De Strip en Oostkamp wordt vastgesteld<br>- Begrenzing 12x piekbelastingen |
| *Deventerpoort** | • *Herstructurering bestaande bedrijvencluster, aangewezen voor leisure/bedrijvigheid*<br>• *Reguliere bedrijvigheid t/m cat. 4.2* |

** Deventerpoort wordt verder niet als zodanig beschouwd. Het zuidelijk gedeelte waar het bedrijvencluster is gelegen maakt geen onderdeel uit van de aan te vragen omgevingsvergunning of het bestemmingsplan. Het is hier volledigheidshalve opgenomen. Het noordelijk gelegen verharde gedeelte maakt overigens wel onderdeel uit van de aan te vragen vergunning en het bestemmingsplan en wordt ook wel Parkeren Deventerpoort genoemd (onderdeel van het terrein van VTE)*

## 4.3 Beoogde wijzigingen ten opzichte van MER 2016

In bovenstaande paragraaf zijn de kaders uit het MER 2016 beschreven. De effecten van de beoogde wijzigingen moeten passen binnen die uit het MER 2016, om dit MER 2016 ook ten grondslag te kunnen leggen aan de voorliggende bestemmingsplanwijziging en omgevingsvergunningaanvraag VTE. Van belang is dat de wijzigingen niet leiden tot wezenlijk andere of grotere nadelige milieueffecten en dat deze binnen de bandbreedtes van de effectbeschrijvingen blijven die zijn beschreven in het MER 2016. In deze notitie wordt beoordeeld of dat het geval is.

In onderhavige paragraaf wordt toegelicht welke wijzigingen ten opzichte van de in het MER 2016 beoordeelde ontwikkeling plaats gaan vinden.

Ter plaatse van VTE is een aantal wijzigingen voorzien. Het gaat daarbij vooral om een beperking ten opzichte van de activiteiten die het vertrekpunt vormden voor het MER 2016. Deze wijzigingen zijn opgenomen in tabel 4.2.

Op voorhand wordt opgemerkt dat de beoogde wijzigingen ofwel niet leiden tot wezenlijke verschillen ofwel een beperktere ontwikkelingsruimte bieden dan de ontwikkelingen die in het MER 2016 zijn onderzocht. Daarnaast zijn er aanpassingen in de verkeersafwikkeling voorzien, deze worden na tabel 4.2 nader toegelicht. De wijziging van verkeersstromen heeft zijn weerslag op een aantal milieuaspecten. Daarnaast wordt ook een aantal wijzigingen binnen het bestemmingsplan voorzien, die voornamelijk een positief effect hebben op de conclusies uit het MER 2016 (zoals beperkingen in bouwmogelijkheden en het gebruik van bepaalde delen van het terrein). Wat wel een grote impact heeft, is de situatie rondom het PAS en de Wet natuurbescherming (Wnb). Zoals hiervoor is aangegeven, noodzaakt de PAS-uitspraak tot een herbeoordeling van de effecten van stikstofdepositie.

In onderstaande tabel 4.2 zijn de beoogde wijzigingen in de te beoordelen activiteiten ten opzichte van het MER 2016 inzichtelijk gemaakt. Daarnaast zijn in tabel 4.3 ook enkele specifieke wijzigingen binnen het bestemmingsplan benoemd die niet in detail in het MER 2016 zijn beschreven, maar wel relevant worden geacht. Benadrukt wordt dat de beoogde wijzigingen met name een verlichting zijn van wat eerder werd mogelijk gemaakt.

*Tabel 4. 4.2 Kader voor VTE conform MER 2016 en de beoogde wijzigingen 2020*

| Deelgebied | Kader VTE conform MER 2016 | Beoogde wijzigingen 2020 |
|---|---|---|
| De Strip | • Voormalige taxibaan met bijbehorende gebouwen aangewezen voor leisure/innovatieve bedrijvigheid met een accent op automotive en evenementen.<br>• Gebruik taxibaan als niet openbaar testgebied voor bijvoorbeeld remproeven van autobanden, testen van solarwagens en presentaties van voertuigen (beeld en filmopnamen).<br>• Ruimte voor voorzieningen als trainingsparcours.<br>• Openluchtactiviteiten e.a. vormen van leisure zoals sportieve activiteiten.<br>• Bedrijvigheid t/m cat. 4.2 | • Leisure in de vorm van automotive met verbrandingsmotoren is geheel uitgesloten<br>• Bedrijvigheid anders dan behorende bij evenementen/leisure is beperkt tot statische en tijdelijke opslag (maximaal 4 ha voor geheel VTE) |
| Oostkamp en (kop) bunkerstrip | • Oostelijk terrein met hangars (Oostkamp) en voormalig munitiebunkerpark (bunkerstrip) aangewezen voor leisure, evenementen en innovatieve op food gerichte bedrijvigheid.<br>• Het oostelijk deel (bunkerstrip) rond de munitiebunkers ontwikkeling tot bedrijvigheid, leisure (zoals buitensporten) en evenementen.<br>• Westelijk deel (Oostkamp) rond de grote hangars als evenementenlocatie gebruik makend van bestaande bebouwing en infrastructuur (verbouwen/aanbouwen/vernieuwen is toegestaan).<br>• In het midden en zuidelijk deel (bunkerstrip) is ruimte voor bedrijvigheid in bestaand vastgoed.<br>• Bedrijvigheid t/m cat. 4.2 | • Oostkamp en bunkerstrip worden als twee separate deelgebieden gezien en hierna ook zo behandeld.<br>• De milieucategorie ter plaatse van de Oostkamp blijft ongewijzigd, echter de milieucategorie ter hoogte van de bunkerstrip wordt verlaagd naar milieucategorie 3.1, waarbij de kop van de bunkerstrip maximaal categorie 2 is.<br>• Bedrijvigheid anders dan behorende bij evenementen/leisure is beperkt tot tijdelijke opslag voor Oostkamp en de bunkerstrip (maximaal 4 ha voor geheel VTE) en statische opslag voor de bunkerstrip. |
| Werkparken Van Eck totaal | • Begrenzing van het aantal activiteiten/evenementen zoals hierboven beschreven op basis van:<br>- Max. milieucat. 4.2<br>- Maximaal 500.000 bezoekers per jaar<br>- Geluidscontour van maximaal 50 dB(A) die voor het gebied De Strip en Oostkamp wordt vastgesteld<br>- Begrenzing 12x piekbelastingen | • Milieucategorie wijzigt ter plaatse van de gehele bunkerstrip inclusief de kop van de bunkerstrip. De geluidscontour wordt lichtelijk gewijzigd door wijzigingen aan de milieucategorie ter plaatse van de (kop) bunkerstrip |

| Deelgebied | Kader VTE conform MER 2016 | Beoogde wijzigingen 2020 |
|---|---|---|
| Deventerpoort, locatie zie figuur 1.1 | • Herstructurering bestaande bedrijvencluster, aangewezen voor leisure/bedrijvigheid<br>• Reguliere bedrijvigheid t/m cat. 4.2 | • Het bestaande bedrijvencluster Deventerpoort maakt geen onderdeel uit van de inrichting VTE. Beleidsmatig is al besloten dat herstructurering tot bedrijventerrein niet meer van toepassing is. Omdat er nog geen andere invulling van Deventerpoort bekend is, blijft dit gedeelte verder buiten beschouwing.<br>• Het verharde platform tussen Deventerpoort en De Strip maakt wel onderdeel uit van de inrichting VTE. Hier worden naast het hoofdzakelijk gebruik als parkeerplaats beperkte mogelijkheden (maximaal categorie 2) voor activiteiten geboden. |
| Entree VTE (geen deelgebied VTE) | • Geen verkeerskundige voorzieningen in de vorm van een midden geleider | • Verkeerskundige voorziening: Verkeer afkomstig van VTE heeft niet de gelegenheid rechtsaf te slaan richting de N737 en verkeer dat vanaf de zuidzijde (Vliegveldweg) komt kan niet linksaf het VTE terrein oprijden. |

*Toelichting Entree terrein VTE*

Ten gevolge van de situatie rondom het PAS zijn er enkele keuzes gemaakt, met name op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn er aanpassingen voorzien. Deze aanpassingen worden voornamelijk net buiten het terrein van VTE gerealiseerd. Bij de entree van het VTE terrein wordt een midden geleider gerealiseerd om de verkeersafwikkeling te laten plaatsvinden richting de N733. Dit betreft een relevante wijziging ten opzichte van het MER 2016.

*Tabel 4. 4.3 Specifieke wijzigingen voorzien binnen het bestemmingsplan met een mogelijke uitwerking op de conclusies van het MER 2016*

| Uitgangspunten Bestemmingsplan 2016 | Uitgangspunten Bestemmingsplan 2020 |
|---|---|
| • Bedrijven die voor hun bedrijfsvoering zijn aangewezen op de bestaande voorzieningen, infrastructuur en/of gebouwen, op het gehele terrein tot de maximaal toegestane milieucategorie | • Maximaal 4 hectare tijdelijke opslag (waarvan maximaal 50% buiten gebouwen)<br>• Statische opslag in de Bunkerstrip |
| • Maximale milieucategorie voor de Munitiebunkerstrip is deels 3.2, 4.1 en 4.2 | • Maximale milieucategorie voor de Bunkerstrip wordt enkel 3.1 en op de kop milieucategorie 2 |
| • Maximale bouwhoogte voor nieuwe gebouwen:<br>- 20 meter op de westzijde van De Strip<br>- 20 meter voor de oostzijde van De Strip en Oostkamp<br>• - 12 meter voor de bunkerstrip | • Maximale bouwhoogte voor nieuwe gebouwen:<br>- 4 meter op de westzijde van De Strip<br>- 15 meter voor de oostzijde van De Strip en Oostkamp<br>- 8 meter voor de Bunkerstrip |
| • Maximaal bebouwd oppervlak van 63.000 $m^2$ | • Maximaal bebouwd oppervlak verkleind naar 50.000 $m^2$, eventuele nieuwbouw wordt opgesplitst naar deelgebieden:<br>- De westzijde van De Strip: uitbreiding met maximaal 1.000 $m^2$<br>- De oostzijde van De Strip: uitbreiding met maximaal 3.500 $m^2$<br>- Op Oostkamp: uitbreiding met maximaal 6.500 $m^2$ |
| • Horeca in de oude brandweerkazerne | • Geen horeca in de oude brandweerkazerne |
| • Het gebruik van quads, crossmotoren en karts met verbrandingsmotor voor recreatieve doeleinden is buiten gebouwen niet toegestaan (behoudens de 12 evenementendagen) | • Leisure in de vorm van automotive met verbrandingsmotoren is geheel uitgesloten |

# 5 Effectbeoordeling

In het MER 2016 is voor het VKA terrein VTE[4] (tabel 6-4 uit deel A MER 2016, onder de oude benaming VKA Werkparken) en het VKA MER 2016 (tabel 7-12 uit deel A MER 2016) voor een aantal milieuaspect/criteria een effectbeoordeling uitgevoerd. In het MER 2016 zijn dus de milieueffecten van het terrein van VTE lokaal beoordeeld in het VKA terrein VTE[4] en voor de overige milieuaspecten integraal beoordeeld in het VKA MER 2016.

In deze Mer-notitie ligt de focus op de milieueffecten ten gevolge van beoogde wijzigingen voorzien ter plaatse van VTE (zie paragraaf 4.3).

In onderstaande tabel is aangegeven welke milieuaspecten/criteria ten opzichte van het VKA terrein VTE[4] lokaal worden beoordeeld en welke milieuaspecten/criteria integraal beoordeeld worden ten opzichte van het VKA MER 2016.

*Tabel 5.1 Overzicht welke milieuaspecten/criteria t.o.v. lokaal VKA terrein VTE[4] en t.o.v. VKA MER 2016 integraal worden beoordeeld*

| Milieuaspect | Criterium | Beoordeling ten opzichte van VKA terrein VTE[4] (lokaal) | Beoordeling ten opzichte van VKA MER 2016 (integraal) |
|---|---|---|---|
| Verkeer | Belastbaarheid van het wegennet | JA | NEE |
| | Belastbaarheid van kruispunten | JA | NEE |
| | Robuustheid wegennet | NEE | JA |
| | Verkeersveiligheid | NEE | JA |
| Geluid | Woningen binnen 50 dB(A) Letmaalcontour (industrie) | NEE | JA |
| Luchtkwaliteit | NO2 - jaargemiddelde concentratie | NEE | JA |
| | PM10 - jaargemiddelde concentratie | NEE | JA |
| | PM10 - overschrijdingen grenswaarde 24uur-gemiddelde | NEE | JA |
| | PM2.5 - jaargemiddelde concentratie | NEE | JA |
| | Geurhinder | NEE | JA |

[4] Het VKA terrein VTE kent in het MER 2016 de benaming VKA Werkparken. Voor eenduidigheid in deze Mer-notitie is de benaming voor het VKA Werkparken veranderd in VKA terrein VTE, zoals is toegelicht in paragraaf 3.4

| Milieuaspect | Criterium | Beoordeling ten opzichte van VKA terrein VTE[4] (lokaal) | Beoordeling ten opzichte van VKA MER 2016 (integraal) |
|---|---|---|---|
| Natuur | Verstoring<br>• Optische verstoring<br>• Lichtverstoring<br>• Geluidverstoring | JA | NEE |
| | Ruimtebeslag | NEE | JA |
| | Barrièrewerking en verbindingen | NEE | JA |
| | Vernatting en verdroging | NEE | JA |
| | Vermesting en verzuring (Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden) | NEE | JA |
| | Doelrealisatie natuur | NEE | JA |
| Landschap | Landschappelijke waarde | JA | NEE |
| | Landschapsbeleving | JA | NEE |
| | Ruimtelijke kwaliteit | JA | NEE |
| Cultuurhistorie | Historische geografie | JA | NEE |
| | Historische (steden) bouwkunde | JA | NEE |
| Archeologie | Aantasting bekende archeologische waarden | JA | NEE |
| | Aantasting archeologische verwachtingswaarden | JA | NEE |
| Water | Beïnvloeding waterkwaliteit & waterkwantiteit (grond- en oppervlaktewater | JA | NEE |
| | Beïnvloeding waterkwantiteit (grond- en oppervlaktewater | JA | NEE |
| Externe veiligheid | Plaatsgebonden risico en groepsrisico | NEE | JA |
| Bodem | Milieuhygiënische bodemkwaliteit | NEE | JA |
| Ruimte gebruik | Wonen en werken bedrijvencluster | JA | NEE |

De beoogde wijzigingen (paragraaf 4.3) kunnen positief/negatief/neutraal worden beoordeeld en kunnen dus positief/negatief/neutraal scoren ten opzichte van het VKA terrein VTE[4] (tabel 6-4 uit deel A MER 2016) en het VKA MER 2016 (tabel 7-12 uit deel A MER 2016). Het aspect stikstofdepositie vormt een uitzondering aangezien de beoordeling in 2016 heeft plaatsgevonden conform de PAS-systematiek, waarvan geen gebruik meer kan worden gemaakt. De effecten van stikstofdepositie zijn in voorliggende Mer-notitie alsnog beoordeeld. Aangezien de beoordeling in het MER 2016 integraal heeft plaatsgevonden is dat in deze Mer-notitie ook gedaan.

Het gehanteerde beoordelingskader in deze Mer-notitie is gebaseerd op de vigerende wet- en regelgeving. De relevante wet- en regelgeving is beschreven in de geactualiseerde milieuonderzoeken of aangegeven in de ongewijzigde onderzoeken van het MER 2016 (zie onderstaande tabellen).

Daarnaast wordt voor de effectbeoordeling onderscheid gemaakt tussen relevante aspecten en overige aspecten. De beoogde wijzigingen (zie paragraaf 4.3) hebben namelijk niet op alle milieuaspecten een effect. De milieuaspecten waarop geen effect wordt verwacht vallen onder de overige aspecten. Milieuaspecten waar wel een effect wordt verwacht worden uitgebreider toegelicht en vallen onder relevante milieuaspecten. Hieronder volgt een indeling van de milieuaspecten. In hoofdstuk 6 worden de milieuaspecten nader onderzocht/toegelicht en gescoord ten opzichte van het MER 2016.

*Tabel 5.2 Relevante milieuaspecten*

| Milieuaspect | Beoordelingskader beschreven in: |
|---|---|
| Verkeer | Rapport met kenmerk 007324.20210218.N1.01 |
| Geluid | |
| - Directe geluidhinder | Rapport met kenmerk E 1081-20-RA |
| - Indirecte geluidhinder | Rapport met kenmerk E 1081-22-RA |
| Luchtkwaliteit | Rapport met kenmerk R002-1277178RLX-V05-efm-NL |
| Geur | Kwalitatieve beschouwing in voorliggende notitie |
| Natuur | |
| - Verstoring | Rapport met kenmerk R001-1277632AIH-V02-ssc-NL |
| - Verzuring en vermesting (stikstofdepositie) | Rapport met kenmerk R002-1277632AIH-V02-ssc-NL |

*Tabel 5.3 Overige milieuaspecten (geen effect van wijzigingen verwacht)*

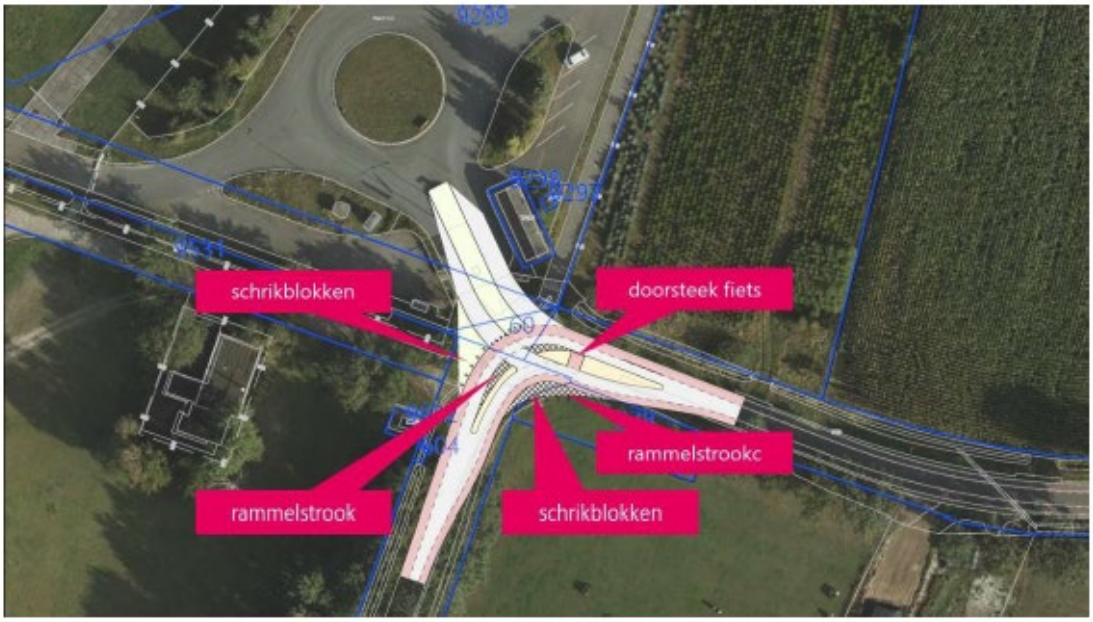
| Milieuaspect | Beoordelingskader beschreven in |
|---|---|
| Externe veiligheid | MER 2016 deel B, hoofdstuk 5 |
| Natuur (ruimte beslag, barrière werking en verbindingen, verdroging en vernatting, Doelrealisatie natuur) | MER 2016 deel B, hoofdstuk 6 |
| Landschap en cultuur historie | MER 2016 deel B, hoofdstuk 7 |
| Archeologie | MER 2016 deel B, hoofdstuk 8 |
| Bodem | MER 2016 deel B, hoofdstuk 9 |
| Water | MER 2016 deel B, hoofdstuk 10 |
| Ruimtegebruik | MER 2016 deel B, hoofdstuk 11 |

# 6 Overzicht effecten op milieuaspecten

In voorliggend hoofdstuk worden de effecten ten gevolge van de beoogde wijzigingen nader inzichtelijk gemaakt. De impact van de wijzigingen wordt per milieuaspect beschreven en vervolgens getoetst ten opzichte van het MER 2016 (VKA terrein VTE[4] of VKA MER 2016).

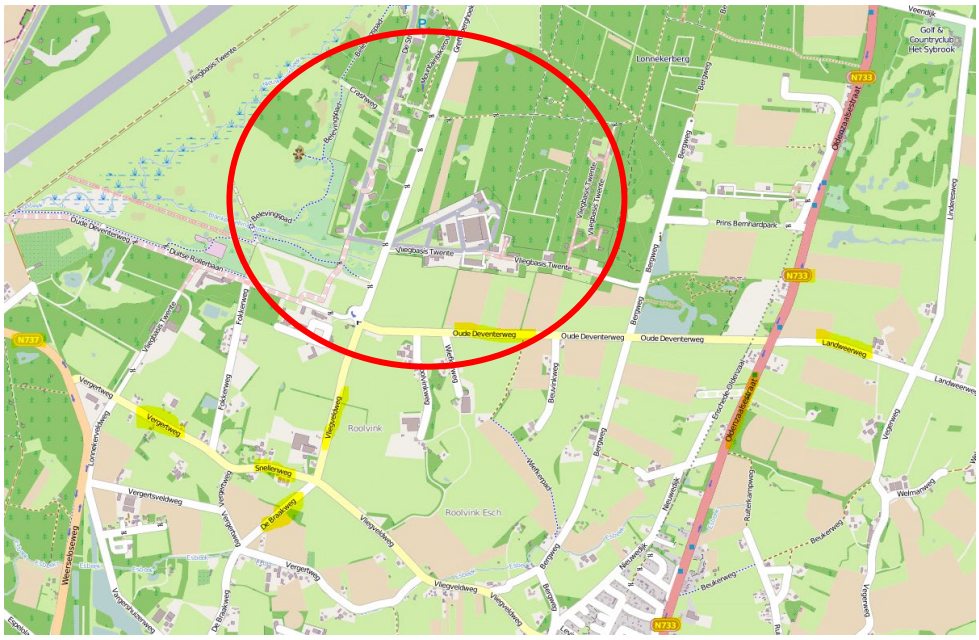
## 6.1 Verkeer

Door adviesbureau Goudappel is onderzoek verricht om inzage te verkrijgen in de verkeerseffecten ten gevolge van de activiteiten van VTE. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een verkeersmodel. Met dit verkeersmodel is onderzocht hoe het aankomende en vertrekkende verkeer van VTE bijdraagt aan de lokale verkeersintensiteit en verspreid over het verkeersnetwerk. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Twente - Variant Enschede (d.d. 6 januari 2021). In het verkeersonderzoek (kenmerk 007324.20210218.N1.01 d.d. 18 februari 2021) zijn de gevolgde aanpak, de uitgangspunten en de resultaten beschreven.




*Figuur 6.1 Schetsontwerp aanpassing kruispunt middels een middengeleider*

Op basis van de beschreven verkeerseffecten is het alternatief met afslagverbod en aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE als voorkeursalternatief gekozen (middengeleider, zie bovenstaande figuur). In dit alternatief rijdt er nog amper verkeer via de N737 ten behoeve van de activiteiten ter plaatse van VTE. Daarnaast is met de keuze van deze verkeersmaatregel nagenoeg geen effect op de verkeersintensiteit in Lonneker te verwachten. Het verkeer van Oldenzaal richting noordwest Enschede kan de gebruikelijke route via de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en De Braakweg blijven volgen.




*Figuur 6.2 Overzicht en ligging van de benoemde wegen(geel gemarkeerd) ten opzichte van VTE (rood omcirkeld)*

Op basis van het verkeersonderzoek van Goudappel kan met betrekking tot het aspect verkeer het volgende geconcludeerd worden:

- Belastbaarheid wegennet en kruispunten: Door het gekozen voorkeursalternatief neemt de verkeersdruk op N733 wel toe, maar op de N737 juist af. Ter plaatse van Lonneker en Oldenzaal wordt een verwaarloosbaar effect verwacht. De verhoogde druk op de N733 heeft een negatief effect op de afwikkeling van het verkeer op de N733. Deze verhoogde verkeersdruk zal alleen tijdens grote evenementen optreden. Voor deze grote evenementen zal een verkeers- en vervoersplan worden opgesteld, om de afwikkeling van het verkeer in goede banen te leiden. Door het gebruik van een verkeer- en vervoersplan kan de druk op het wegennetwerk tijdens een groot evenement goed gereguleerd worden en is de score ten opzichte van het VKA terrein VTE[4] als neutraal beoordeeld (score 0)
- Robuustheid wegennet: Door het stimuleren van het vertrekkende verkeer via de N733 neemt de robuustheid en de verkeersveiligheid van het wegennet op de N733 af, maar op de N737 juist toe. Door het toepassen van de midden geleider heeft het vertrekkende verkeer geen ander alternatief bij een eventuele obstructie richting de N733. Dit betekent op de wegen richting de N733 een verslechtering ten opzichte van het VKA MER 2016. Door het gebruik van een verkeers- en vervoersplan bij grote evenementen kunnen de verkeersstromen en eventuele obstructies goed worden gereguleerd en kunnen de negatieve effecten worden gemitigeerd. De robuustheid van het wegennet scoort derhalve neutraal ten opzichte van het VKA MER 2016 (score 0)
- Verkeersveiligheid: Door de toename van het verkeer op en richting de N733 neemt de kans op ongelukken hier toe. Andersom betekent dit dat de verkeersveiligheid op de N737 juist zal toenemen door een afname van het verkeer.

In het VKA MER 2016 is met name ingegaan op de verkeersafwikkeling over de N737, aangezien dit destijds een aandachtspunt was. Door de beoogde wijzigingen neemt het verkeer op de N737 af en op de N733 toe. Dit betekent een verslechtering van de verkeersveiligheid ter plaatse van de N733. Door het gebruik van een verkeers- en vervoersplan bij grote evenementen kunnen de verkeersstromen goed worden gereguleerd en neemt de verkeersveiligheid sterk toe, het aspect verkeersveiligheid scoort derhalve neutraal ten opzichte van het VKA MER 2016 (score 0)

Opgemerkt wordt dat alle voornoemde criteria (belastbaarheid, robuustheid en verkeersveiligheid) reeds negatief scoren in zowel het VKA terrein VTE[4] als het VKA MER 2016. De effecten van de beoogde wijzigingen zijn niet negatiever dan de in het MER 2016 beschreven effecten. Dit betekent dat de effecten van de beoogde wijzigingen passen binnen de effecten zoals beschreven in het MER 2016.

## 6.2 Geluid

*Directe hinder*
Door adviesbureau Peutz is een onderzoek verricht naar de directe geluidhinder ten gevolge van de activiteiten van VTE. Het onderzoek is verricht in het kader van de aanvraag van een vergunning ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), voor de activiteit milieu. Onderdeel van het onderzoek is toetsing aan een voorgestelde zone industrielawaai ex. Wet geluidhinder (Wgh) waarmee op dat punt het onderzoek mede ten grondslag kan worden gelegd aan de vaststelling van het bestemmingplan.

Bij VTE is een grote diversiteit aan evenementen en leisure mogelijk. Gezien deze constatering zijn enkele varianten beschouwd die representatief zijn voor de evenementen en leisure die op het VTE-terrein kunnen plaatsvinden. Hierbij is mede aangesloten bij een aantal activiteiten die reeds, binnen de thans geldende maatwerkvoorschriften, hebben plaatsgevonden en nog plaatsvinden op het VTE-terrein. Er is wel rekening gehouden met de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Voor de representatieve bedrijfssituatie zijn zowel de te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus als de maximale geluidniveaus als inpasbaar aan te merken.

Op basis van het onderzoek kan verder worden geconcludeerd dat de beschouwde muziekevenementen (incidentele bedrijfssituatie) voldoen aan normstelling die voorzien is in het nog op te stellen en vast te stellen bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat verder wordt voldaan aan de grenswaarden van de algemeen in dit kader gehanteerde en geaccepteerde nota ‘Evenementen met een luidruchtig karakter’ van de Inspectie Milieuhygiëne Limburg.
Uit het onderzoek valt op te maken dat de te toetsen geluidbelasting in geen van de gevallen ter plaatse van de zonegrens de aldaar maximaal toegestane waarde van 50 dB(A) overschrijdt. Binnen de voorziene zone zijn geen geluidgevoelige bestemmingen gelegen.

De aangevraagde situatie voldoet daarmee aan de randvoorwaarden van de voorziene zone ingevolgde de Wgh. Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat de conclusies voor het aspect geluid ten opzichte van de conclusies in het MER 2016 niet zijn gewijzigd. Dit betekent een neutrale beoordeling (score 0).

*Indirecte hinder*
Door adviesbureau Peutz is een onderzoek verricht naar de indirecte geluidhinder ten gevolge van de activiteiten van VTE. Op basis van de rekenresultaten kan in eerste instantie worden geconcludeerd dat de woningen waarbij sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn beperkt tot de invloedssfeer van de Oude Deventerweg. Zoals te verwachten treden de hoogste geluidbelastingen op bij de woningen gelegen aan de Oude Deventerweg 151 en 153. Als gevolg van de overige wegen is geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Navolgende tabel geeft een overzicht van de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden inclusief de hoogst berekende geluidbelasting.

*Tabel 6.1 Woningen boven de voorkeursgrenswaarde inclusief hoogst berekende geluidbelasting*

| Omschrijving | $L_{etmaal}$ [dB(A)] |
|---|---|
| Oude Deventerweg 151 | 65 |
| Oude Deventerweg 153 | 65 |
| Wiefkerweg 10 | 51 |
| Beuvinkweg 8 | 51 |
| Beuvinkweg 10 | 52 |
| Oldenzaalsestraat 1009 | 56 |

Binnen de systematiek van de Schrikkelcirculaire dient in principe bij deze woningen bezien te worden in hoeverre bij de aangegeven geluidbelastingen voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A). Mocht de actuele geluidwering niet afdoende zijn dient terzake een redelijk isolatieaanbod te worden gedaan.

In dit kader wordt volledigheidshalve opgemerkt dat voor Wiefkerweg 10, en Beuvinkweg 8 en 10 geldt dat uitgaande van een redelijk tot goede bouwkundige staat van de woning normaliter reeds een afdoende gevelwering zal worden gerealiseerd. Verder zijn de betreffende woningen naar verwachting reeds akoestisch geïsoleerd in relatie tot de voormalige vliegbasis en zijn bij Oldenzaalsestraat 1009 reeds maatregelen getroffen in relatie tot de N733 en recent aangelegde rotonde.

In het akoestisch onderzoek zijn een maximum aantal bezoekers per etmaalperiode benoemd, zodat de maximaal aanvaardbaar te achten geluidbelasting van 65 dB(A) op de gevels van woningen niet wordt overschreden. Er is een vervoersplan nodig vanaf 21.500 bezoekers indien deze zowel in de dag (07.00 - 19.00 uur) aankomen als weer vertrekken, indien in de avond (19.00 - 23.00 uur) sprake is van meer dan 4.750 vertrekkende bezoekers, dan wel in de nacht (23.00 - 07.00 uur) sprake is van meer dan 3.000 vertrekkende bezoekers.

Mocht bij een evenement sprake zijn van zowel aankomst als vertrek in de avond dient een vervoersplan te worden ingesteld vanaf 2.375 bezoekers.

Om duidelijke kaders voor initiatiefnemers van evenementen te hanteren en onduidelijkheden rondom evenementen met vertrekkend verkeer in meerdere etmaalperioden te voorkomen, heeft VTE ervoor gekozen om vanaf de volgende aantallen bezoekers een vervoersplan op te stellen:

*Tabel 6.2 Drempelwaarden voor het instellen van een vervoersplan*

| Drempelwaarde vervoersplan (aantal bezoekers) | Etmaalperiode | |
|---|---|---|
| | Aankomst | Vertrek |
| 21.500 | 07.00 - 19.00 uur | 07.00 - 19.00 uur |
| 4.750 | 07.00 - 19.00 uur | 19.00 - 23.00 uur |
| 3.000 | 07.00 - 19.00 uur | 23.00 - 07.00 uur |
| 2.375 | 19.00 - 23.00 uur | 19.00 - 23.00 uur |
| 2.375 | 19.00 - 23.00 uur | 23.00 - 07.00 uur |

** Er zullen geen evenementen aanvangen in de nachtperiode, dit is daarom buiten beschouwing gelaten*

Bij toepassing van een vervoersplan kan worden gedacht aan het in de nabijheid van de A1 inrichten van een transferium, waarna via (elektrische) pendelbussen de bezoekers naar het VTE-terrein worden gereden. Ook kan worden gedacht aan een vervoersplan, waarbij middels bijvoorbeeld combitickets wordt bereikt dat met merendeel van de bezoekers met busvervoer komt.

Gezien het bovenstaande en het instellen van drempelwaarden voor een vervoersplan kan worden gesteld dat de conclusies voor het aspect geluid ten opzichte van de conclusies in het MER 2016 niet zijn gewijzigd. Dit betekent een neutrale beoordeling (score 0).

## 6.3 Luchtkwaliteit

### 6.3.1 Luchtkwaliteit

Op het terrein van VTE zijn diverse stookinstallaties ten behoeve van ruimteverwarming aanwezig en worden voor het terreinonderhoud enkele mobiele werktuigen ingezet. Tijdens evenementen of leisure activiteiten worden ook mobiele werktuigen en optioneel aggregaten ingezet. Daarnaast ontstaan tijdens grote evenementen veel verkeersbewegingen van en naar het VTE-terrein.
Om de effecten van deze emissiebronnen inzichtelijk te maken is door TAUW een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.

De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd voor het luchtkwaliteitsonderzoek:

- Het berekenen van de voor luchtkwaliteit relevante emissies van $NO_2$ en fijnstof naar de buitenlucht in de aan te vragen situatie
- Het uitvoeren van verspreidingsberekeningen voor de stoffen $NO_2$ en fijnstof (in de fracties $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$) in het kader van de Wet luchtkwaliteit

- Het beoordelen van de resultaten aan de hand van de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wm)

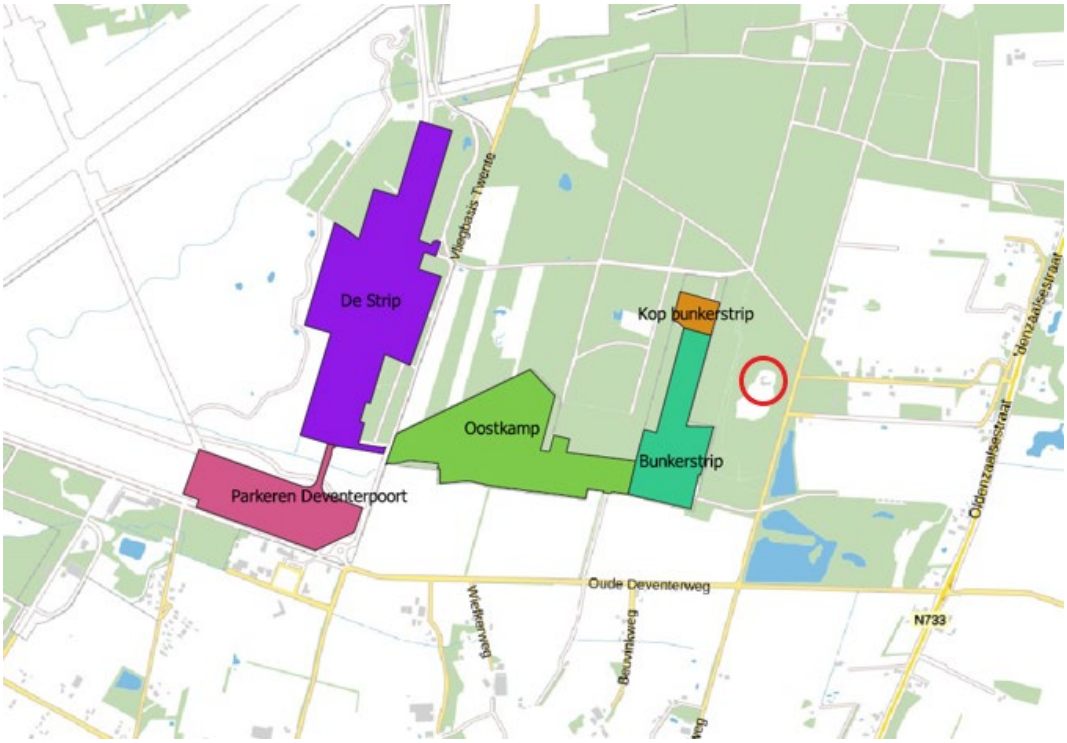
*Jaargemiddelde concentraties stikstofoxiden en fijnstof*
Uit het onderzoek volgt dat de bijdrage van VTE voor $NO_2$ niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Ook voor $PM_{10}$ wordt de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m$^3$ en de daggemiddelde grenswaarde niet overschreden. De jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$ blijft tevens ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m$^3$. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de activiteiten van VTE nog steeds voldoen aan de eisen de gelden op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Er is sprake van een beperkte toename van stikstofoxide en fijnstof concentraties ten opzichte van de lokale achtergrondconcentraties. Deze conclusie wijkt niet af van de conclusie uit het MER 2016. Dit betekent dat voor het aspect luchtkwaliteit het milieueffect niet is gewijzigd en de score neutraal kan worden toegewezen ten opzichte van het VKA MER 2016 (score 0)

### 6.3.2 Geurhinder

Bij de bereiding van voedsel en maaltijden ontstaan geuremissies tijdens bak-, braad- en frituurprocessen. Op het terrein van VTE vindt voedselbereiding plaats in gebouw C20 en H11. Daarnaast kunnen mobiele etenskramen worden ingezet binnen de deelgebieden De Strip, Bunkerstrip of ter plaatse van gebouw H11 (Oostkamp).

De stationaire en mobiele emissiebronnen zijn voorzien van een vetvangend filter. Bij plaatsing van een mobiele etenskraam op de Bunkerstrip tijdens een evenement wordt rekening gehouden met voldoende afstand tot de oostelijke inrichtingsgrens. Gezien de grootte van de evenementenlocatie, de landelijke omgeving en de ruime afstand tot nabij gelegen geurgevoelige objecten (dichtstbijzijnde woning op circa 175 meter bezien van de bunkerstrip, zie onderstaande figuur) wordt er geen waarneembare geuremissie verwacht buiten de inrichtingsgrens. De conclusies voor het aspect geur wijzigen derhalve niet en de score is neutraal ten opzichte van het VKA MER 2016 (score 0).




*Figuur 6.3 Ligging dichtstbijzijnde woning aangegeven met rode cirkel*

## 6.4 Natuur

Voor het aspect natuur zijn de beoordelingscriteria ‘verstoring van soorten’ en ‘vermesting en verzuring van Natura 2000-gebieden’ middels onderzoeken nader onderzocht. Onderstaand wordt ingegaan op deze beoordelingscriteria.

### 6.4.1 Verstoring

TAUW heeft middels een natuurtoets een actualisatie uitgevoerd naar de mogelijke effecten op beschermde flora en fauna. De beoogde ontwikkelingen zijn eerder onderzocht in de volgende twee rapporten:

- Effecten van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente op beschermde soorten (Wansink, 2018)
- Natuurtoets soortenbescherming voor 12 evenementdagen Evenementenlocatie Vliegveld Twenthe (Reimerink & van Hooff, 2018)

Uit de actualisatie blijkt dat voor de meeste soorten de situatie ten opzichte van 2018 ongewijzigd is gebleven. Voor buizerd, sperwer, groene specht, zwarte specht en grote vos is de situatie wel gewijzigd maar leidt dit niet tot aanpassingen van de conclusies of maatregelen uit de onderzoeken van Wansink (2018) en Reimerink & van Hooff (2018). Voor al deze soorten gelden de volgende conclusies:

- De Wnb staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg
- Voor activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd geldt geen ontheffingsplicht

Voor de soorten in onderstaande tabel is de situatie gewijzigd én zijn aanvullende maatregelen nodig voor het bestemmingsplan. Door het nemen van deze maatregelen staat de Wnb de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Voor de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd is geen ontheffing nodig. Voor geen enkele soort is sprake van een overtreding van de Wnb. Hierbij is uitgegaan dat kamperen alleen is toegestaan op verhardingen en grasvelden.

*Tabel 6.3 Aanvullende maatregelen bestemmingsplan*

| Beschermde soorten | Maatregel bestemmingsplan |
|---|---|
| Bunzing, egel, hermelijn, wezel | Werkzaamheden buiten verhardingen of grasvelden (inclusief grondwerkzaamheden);<br>• van tevoren ingreeplocatie onderzoeken door ter zake kundige op verblijfplaatsen van beschermde soorten.<br>• Indien aanwezig locatie ontzien of ontheffing aanvragen.<br>Grootschalige buitenevenementen en grootschalige leisure activiteiten:<br>• van tevoren potentiële leefgebieden in kaart brengen door ter zake kundige.<br>• Op aanwijzing van ter zake kundige deze locaties ontzien met bijvoorbeeld hekken of vergelijkbare methode waardoor bezoekers deze terreinen niet kunnen betreden. |
| Oehoe | Voorafgaand aan werkzaamheden in bospercelen, elk grootschalig buitenevenement of elk grootschalige leisure activiteit in de periode januari t/m augustus: van tevoren plangebied onderzoeken door ter zake kundige op nesten van oehoe. Indien aanwezig bepaalt de ter zake kundige een aan te houden afstand. Binnen deze afstand vinden geen activiteiten plaats totdat de ter zake kundige heeft geconstateerd dat de oehoe niet meer op de locatie aan het broeden is<br><br>Het afsteken van vuurwerk is in de periode van 2 januari tot 15 mei niet toegestaan; buiten deze periode is het maximaal 12 dagen per kalenderjaar toegestaan, waarvan maximaal 2 dagen tussen 15 mei en 1 juli, altijd met een maximum van 15 minuten per dag. |
| Das | Voor de boszones met een dassenburcht gelden de volgende maatregelen: In deze boszones (zie figuur 4.1 rapport met kenmerk R001-1277632AIH-V01-ssc-NL) zijn nieuwbouw, en kappen/rooien van bomen en struweel niet toegestaan.<br><br>De boszones (zie figuur 4.1 rapport met kenmerk R001-1277632AIH-V01-ssc-NL) met de burchten worden voorafgaand aan grootschalige buitenevenementen of leisure activiteiten ontoegankelijk gemaakt voor bezoekers. Dit is eenvoudig te bewerkstelligen door het gebruik van hekken |

| Beschermde soorten | Maatregel bestemmingsplan |
|---|---|
| | en/of dichte takkenrillen in de bosranden met voldoende opening aan de onderkant. Dit gebeurt onder begeleiding van een deskundige waarbij zorg gedragen wordt dat de foerageergebieden bereikbaar blijven.<br><br>Voor de zone (zie figuur 4.2 rapport met kenmerk R001-1277632AIH-V01-ssc-NL) gelden de volgende maatregelen:<br>• Gebruik van de bunkers is toegestaan.<br>• Leisure en evenementen zijn toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.<br>• Gebruik van bestaande verharding is toegestaan van zonsopgang tot zonsondergang.<br>• Er is buiten de bunkers geen verlichting toegestaan.<br>• Het kappen van bomen en het verwijderen van onderbegroeiing is niet toegestaan |

Met inachtneming van de hierboven beschreven voorwaarden treden er geen verslechteringen op ten opzichte van de conclusies die al in het MER 2016 zijn getrokken. Dit geldt voor alle drie type verstoringen (optische verstoring, geluidverstoring en licht verstoring). Derhalve wordt de gehele score voor alle drie de type verstoringen als neutraal beschouwd (score 0).

### 6.4.2 Vermesting en verzuring (Stikstofdepositie)

TAUW heeft een Passende beoordeling uitgevoerd voor de ontwikkelingen in het bestemmingsplan voor het VTE-terrein. Voor de door VTE binnen het gebied beoogde activiteiten zal een omgevingsvergunning milieu worden aangevraagd. In deze Passende beoordeling is tevens beoordeeld of voor deze activiteiten een vergunning op grond van de Wnb nodig is, en - zo ja - of deze kan worden verleend.

Voor de ontwikkeling is (deels) eerder een Passende beoordeling uitgevoerd door Arcadis in 2016 en in 2018 heeft Arcadis een actualisatie van deze Passende beoordeling uitgevoerd.
De (actualisatie van) de Passende beoordeling betrof een groter plangebied namelijk voor de bestemmingplannen voor plangebied Noord en Midden. In voorliggende actualisatie zijn alleen de ontwikkelingen op het terrein van VTE betrokken. Dit betreft zowel de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt als de activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Uit de ecologische beoordeling volgt dat significante gevolgen voor zes Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten. Voor de ontwikkeling wordt externe saldering ingezet om de significante effecten te voorkomen. Externe saldering betekent dat de toename van de stikstofdepositie die het gevolg is van de ontwikkeling ‘teniet wordt gedaan’ door een minstens zo grote afname van andere bronnen van stikstofoxiden en/of ammoniak buiten het project. Randvoorwaarde bij saldering is dat overal in de betrokken Natura 2000-gebieden en op elk willekeurig moment de stikstofdepositie *per saldo* afneemt of gelijk blijft.

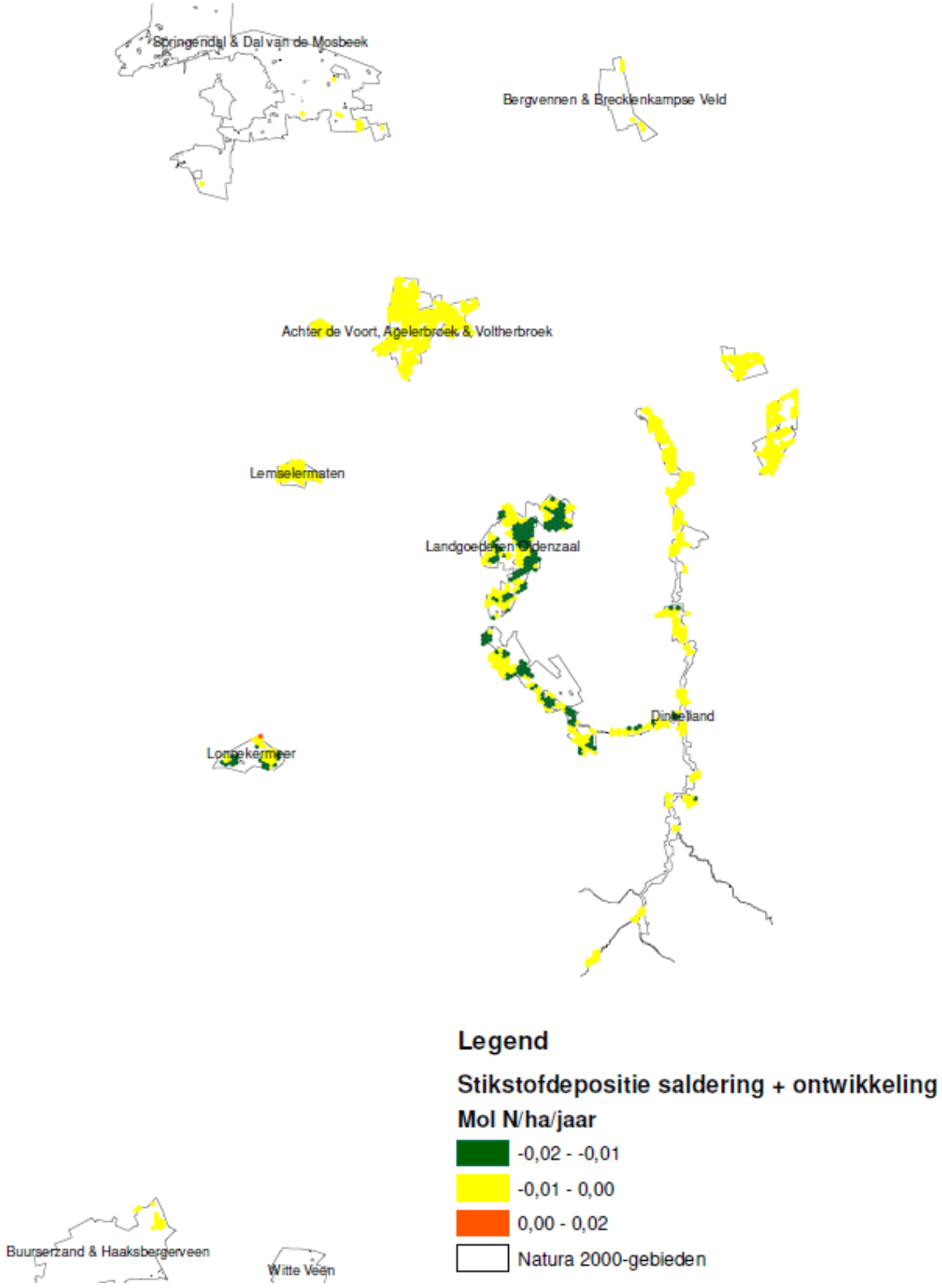
Voor dit project wordt externe saldering ingezet door het beëindigen van het pension- en trainingsstal voor paarden aan de Roolvinkweg 30. Ten behoeve van deze saldering zijn AERIUS 2020 berekeningen uitgevoerd.

Als gevolg van de externe saldering is er in vijf Natura 2000-gebieden geen sprake meer van een toename in stikstofdepositie. Dit zijn: Landgoederen Oldenzaal, Dinkelland, Lemselermaten, Aamsveen en Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek. In deze gebieden is daardoor met zekerheid geen sprake van een significant effect. In onderstaande figuur staat de afname in stikstofdepositie door de externe saldering op kaart weergegeven. Hieruit blijkt dat in alle relevante Natura 2000-gebieden er dankzij externe saldering een permanente afname is van 0,00 tot 0,02 mol N/ha/jaar (ontwikkeling +saldering). Uitzondering hierop is Lonnekermeer, in één hexagoon in dit Natura 2000-gebied blijft sprake van een permanente toename van 0,02 mol N/ha/jaar op het habitattype H3130 Zwakgebufferde vennen. In onderstaande tabel staan de toenames in stikstofdepositie voor en na externe saldering samengevat.

*Tabel 6.4 Resultaten stikstofdepositie berekening inclusief externe saldering*

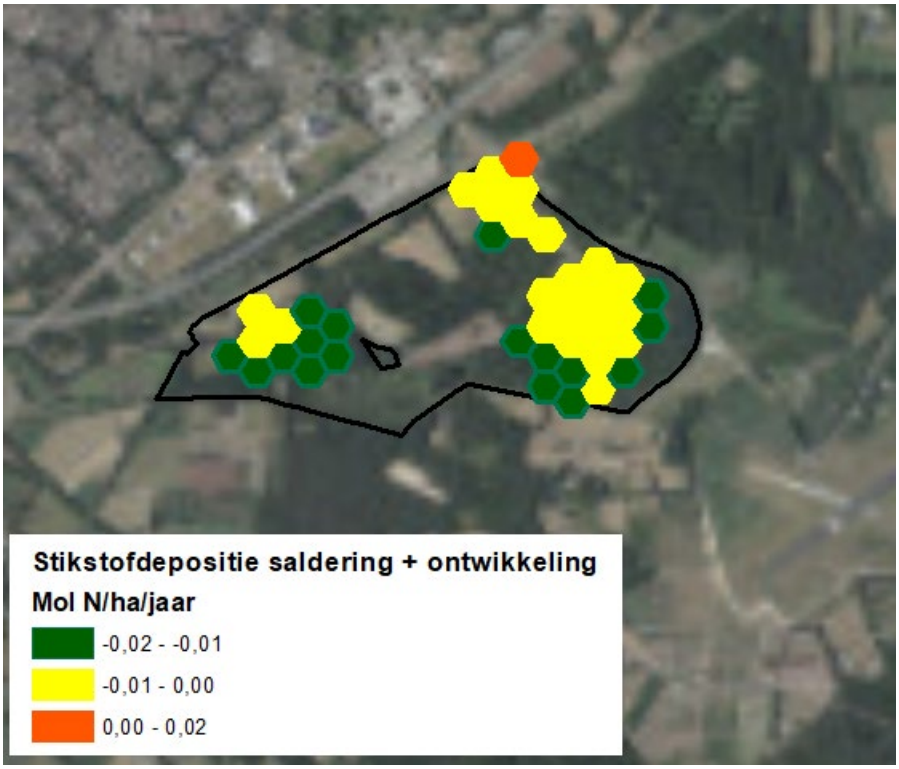
| Natura 2000-gebied | Toename voor externe saldering<br>Mol N/ha/jaar | Toename na externe saldering<br>Mol N/ha/jaar |
|---|---|---|
| Lonnekermeer | 0,06 | 0,02 |
| Landgoederen Oldenzaal | 0,06 | Geen toename |
| Dinkelland | 0,02 (0,01)* | Geen toename |
| Lemselermaten | 0,01 | Geen toename |
| Aamsveen | 0,01 | Geen toename |
| Achter de Voort, Agelerbroek & Voltherbroek | 0,01 | Geen toename |

** 0,02 is de maximaal berekende toename op Dinkelland, de hoogst berekende toename op een habitat waarvan de KDW is overschreden, is 0,01 mol/ha/jaar*




*Figuur 6.4 Stikstofdepositie ontwikkeling inclusief externe saldering*

In het Natura 2000-gebied Lonnekermeer is door externe saldering in slechts nog één hexagoon een toename in stikstofdepositie. Op dit specifieke hexagoon neemt de stikstofdepositie toe met 0,02 mol/ha/jaar, zie onderstaande figuur. In dit hexagoon ligt het habitattype H3130 Zwakgebufferde vennen. Op alle andere hexagonen in het habitattype Zwakgebufferde Vennen neemt de depositie af. De overlap tussen het hexagoon en het habitat is 0,571 $m^2$. In het overige deel van het habitattype op deze locatie is sprake van een afname in stikstofdepositie. Er is daarom in slechts een zeer gering deel van dit areaal aan habitattype een toename in stikstof, in het overgrote deel is sprake van een afname in stikstofdepositie.
AERIUS heeft een depositie berekent die precies op de grens van het habitattype op de habitattypenkaart (zie onderstaande figuur). Het deel dat een zeer lokale toename in stikstofdepositie ontvangt is slechts 0,571 $m^2$ groot. Een lokale stikstofdepositie op een halve vierkante meter aan de rand van het habitattype leidt niet tot een afname in de kwaliteit van het habitattype als geheel. Het staat ook geen uitbreiding of verbetering van kwaliteit in de weg, de depositie is hiervoor te lokaal. Een verandering in vegetatie op deze halve vierkante meter zal namelijk niet doorwerken in de kwaliteit van het habitattype. Het habitattype moet minimaal 100 $m^2$ groot zijn om als habitattype te kunnen kwalificeren. Een halve vierkante meter is daarom verwaarloosbaar klein en de vegetatie op deze halve vierkante meter zal niet doorwerken in de beoordeling van de kwaliteit van het habitattype. Gelet hierop zijn significant negatieve effecten uitgesloten.






*Figuur 6.5 Boven: overzicht stikstofdepositie in Lonnekermeer: ontwikkeling + externe saldering.*
*Onder: Detail Hexagoon met toename van 0,02 mol N/ha/jaar na externe saldering in overlap met habitattype H3130 Zwakgebufferde vennen (geel omlijnd)*

Op basis van de resultaten die uit de berekeningen zijn verkregen, en de daarop uitgevoerde analyse kan gesteld worden dat er geen sprake is van een significante toename van de stikstofdepositie op enige relevante locatie. Dit betekent dat er geen verslechtering optreedt op de naastgelegen Natura 2000-gebieden. Ten opzichte van de emissies en berekende depositieruimte in het MER 2016 is dit een verbetering. Derhalve wordt een positieve score gehanteerd (score +).

## 6.5 Overige milieuaspecten

Hieronder volgt voor de overige milieuaspecten een korte toelichting en een scoring:

- Externe veiligheid
  - Ter plaatse van het Plangebied Midden (VTE en natuur) worden geen ontwikkelingen voorzien die een effect hebben op de externe veiligheid. Er worden binnen het plangebied namelijk geen gevaarlijke stoffen gebruikt, opgeslagen of getransporteerd. Het aspect externe veiligheid is derhalve niet relevant en de score betreft neutraal ten opzichte van het VKA MER 2016 (score 0)
- Natuur
  - Ruimtebeslag: Ruimtebeslag wordt licht positief beoordeeld ten opzichte van het VKA MER2016, aangezien de afname in mogelijke nieuwbouw en bouwhoogte, de bebouwde oppervlakte verkleint. Dit betekent dat op lange termijn de gunstige staat van instandhouding van soorten blijft gewaarborgd. Hoewel er minder bebouwd oppervlak bijkomt blijft de functionaliteit van de leefgebieden gelijk aan die van de bestaande leefgebieden, zo wordt het totale effect van de beoogde ontwikkelingen toch als neutraal beoordeeld, aangezien het slechts een kleine impact betreft (score 0)
  - Barrière werking en verbindingen: Ten opzichte van het VKA MER 2016 wijzigt er voor de barrière werking en verbindingen binnen het plangebied Midden niets. Er is eerder een licht positief effect door de afname in mogelijke nieuwbouw en bouwhoogte. Het geheel wordt echter als neutraal gescoord (score 0)
  - Verdroging en vernatting: Gezien de natuurontwikkeling inclusief hydrologische maatregelen niet zijn gewijzigd en de bebouwingsmogelijkheden gereduceerd worden. Er wordt derhalve geen significant effect verwacht op de verdroging en vernatting van het plangebied en omgeving. Door de geringe impact van de beoogde wijzigingen wordt het geheel als neutraal gescoord (score 0)
  - Doelrealisatie Natuur De doelrealisatie natuur vindt geheel plaats binnen de begrenzing van de ontwikkeling van Natuur. De ontwikkeling van Natuur is in zijn geheel niet gewijzigd. Derhalve zijn er geen veranderingen ten opzichte van het VKA MER 2016 en wordt het geheel als neutraal beoordeeld (score 0)
- Landschap en cultuurhistorie
  - Landschappelijke waarden en beleving: Ten gevolge van de beoogde nieuwbouw worden de landschappelijke waarden niet aangetast. Deze conclusie was ook reeds in het MER 2016 opgenomen. Wel blijft het feit dat eventuele nieuwbouw afbreuk kan doen aan het open en groene karakter van het gebied. De beoogde nieuwbouw kent echter een kleiner oppervlak en de bouwhoogtes zijn eveneens verlaagd. Daarnaast is er in 2018 gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan een beleidsregel ‘Ruimtelijke kwaliteit voormalige vliegbasis Twenthe’ vastgesteld als wijziging van de welstandsnota. Aan deze beleidsregel dient getoetst te worden bij nieuwbouw. De beleidsregel gaat uit van een beslisboom voor ruimtelijke kwaliteit, waarbij ook de landschappelijke waarden een belangrijke rol in de afweging spelen (o.a. behoud en samenhang met het landschap, behoud bos al camouflagebeplanting en behoud van het groen/blauwe casco). Dit betekent een licht positief effect ten opzichte van het VKA terrein VTE4. Het geheel wordt als positief gescoord (score +)

- De ruimtelijke kwaliteit wordt eveneens licht positief beoordeeld ten opzichte van het VKA MER2016, aangezien de afname in mogelijke nieuwbouw en bouwhoogte de kans verkleind dat er afbreuk wordt gedaan aan de huidige historische kwaliteiten van het plangebied. Ook hier speelt dat behoud en ontwikkeling van kwaliteit via de beleidsregel geborgd is. Derhalve wordt het effect neutraal beoordeeld ten opzichte van het VKA terrein VTE[4], aangezien het slechts een kleine impact betreft (score 0)
- De effecten op historische geografie en bouwkunde zijn, gezien de beperkingen in nieuwbouwmogelijkheden, beperkt en kennen geen of een beperkt positief effect ten opzichte van het VKA terrein VTE[4]. De beoogde wijzigingen zijn daarom neutraal beoordeeld (score 0)

- Archeologie
  - Archeologische waarden: Binnen het plangebied komen geen bekende archeologische waarden voor. Bekende archeologische waarden kunnen door de wijzigingen dan ook niet aangetast worden. De beoordeling is neutraal ten opzichte van het VKA terrein VTE4 (score: 0)
  - Archeologische verwachtingswaarde: De beoogde wijzigingen zelf hebben geen direct effect op de archeologische verwachtingswaarden van het gebied. Deze conclusie is niet anders dan is opgenomen in het VKA terrein VTE[4] en dus verandert de score niet en wordt hier als neutraal beoordeeld (score 0)
- Bodem
  - De gewijzigde plannen voorzien niet in nieuwe bodembedreigende activiteiten. De conclusies ten opzichte van het VKA MER 2016 wijzigen aldus niet en dus wordt de score als neutraal beoordeeld (score 0)
- Water
  - Waterkwaliteit: De effecten op de waterkwaliteit wijzigen niet ten opzichte van het MER 2016. Automotive activiteiten vanuit leisure oogpunt worden niet meer toegestaan. Dit betekent een minder intensief gebruik van voertuigen op het terrein. Dit verlaagt de kans van vervuiling ten gevolge van rubber en olie. Daarnaast behoeft het terrein minder intensief met zout te worden bestrooid. Al met al hebben de beoogde wijzigingen een licht positief effect op de waterkwaliteit ten opzichte van het VKA terrein VTE4 (score +)
  - Waterkwantiteit: Gezien het feit dat nog steeds nieuwbouw wordt mogelijk gemaakt is de score neutraal ten opzichte van het VKA terrein VTE[4] (score 0)
- Ruimte gebruik
  - De beoogde wijzigingen binnen VTE voorzien nog steeds in woningbouw. VTE maakt gebruik van bestaand functioneel vastgoed. Door hier gebruik van te maken wordt nog steeds aangesloten op het karakter en de uitstraling van de bestaande gebouwen. De panden blijven functioneel en worden nog steeds hergebruikt en verpaupering wordt tegengegaan. De beoogde wijzigingen hebben hier geen effect op en dus veranderen de conclusies uit het VKA terrein VTE4 niet en wordt een neutrale score gegeven (score 0)

# 7 Conclusie beoordeling milieuaspecten

In dit hoofdstuk wordt de in hoofdstuk 6 uitgevoerde effectbeoordeling samengevat en worden de beoogde wijzigingen (paragraaf 4.3) beoordeeld ten opzichte van het MER 2016. Voor de beoordeling ten opzichte van het MER 2016 zijn het VKA terrein VTE[8] (tabel 6-4 deel A MER 2016)[5] en het VKA MER 2016 (tabel 7-12 deel A MER 2016) gehanteerd als uitgangspunt voor de beoordeling van de effecten van de beoogde wijzigingen (paragraaf 4.3).

In hoofdstuk 5 is reeds aangegeven welke milieuaspecten/criteria lokaal ten opzichte van het VKA terrein VTE[8] zijn beoordeeld en welke milieuaspecten/criteria integraal ten opzichte van het VKA MER 2016 zijn beoordeeld. In tabel 7.1 is de beoordeling van de milieuaspecten/criteria ten opzichte van het VKA terrein VTE[8] weergegeven en in tabel 7.2 is de beoordeling van de overige milieuaspecten/criteria ten opzichte van het VKA MER 2016 weergegeven.

Geconcludeerd kan worden dat het nieuwe bestemmingsplan en de aan te vragen omgevingsvergunning VTE qua effecten grotendeels binnen de in het MER 2016 opgenomen effectbeschrijvingen passen. Alleen de verkeersafwikkeling tijdens grote evenementen heeft een negatief effect op de druk, veiligheid en robuustheid van het wegennetwerk. Echter met behulp van een verkeers- en vervoersplan kan de druk, robuustheid en veiligheid op het wegennetwerk tijdens grote evenementen goed gereguleerd worden. Daarmee is het effect ten aanzien van verkeer als neutraal beoordeeld. Anderzijds hebben de beperking van de nieuwbouw mogelijkheden, het verlagen van de bouwhoogte, het aanpassen van de milieucategorie ter plaatse van de Bunkerstrip en het uitsluiten van leisure in de vorm van automotive met verbrandingsmotoren een positief effect op de beoordeling van de verschillende milieuaspecten.

Dit betekent dat voor zowel het bestemmingsplan als de omgevingsvergunningaanvraag VTE kan worden aangesloten bij het MER 2016 en geen nieuw MER behoeft te worden opgesteld. Het MER 2016 samen met voorliggende Mer-notitie kunnen ten grondslag worden gelegd aan het bestemmingsplan en de omgevingsvergunningaanvraag VTE. Door de initiatiefnemer zal in een brief aan het college van B&W kenbaar worden gemaakt dat er geen aanmeldingsnotitie zal worden ingediend, maar dat het MER 2016 samen met onderhavige Mer-notitie ten grondslag ligt aan de vergunningaanvraag.

[5] Het VKA terrein VTE kent in het MER 2016 de benaming VKA Werkparken. Voor eenduidigheid in deze Mer-notitie is de benaming voor het VKA Werkparken veranderd in VKA terrein VTE, zoals is toegelicht in paragraaf 3.4

*Tabel 7.1 Effectbeoordeling lokaal van de beoogde wijzigingen ten opzichte van het VKA terrein VTE[8] uit het MER 2016 (tabel 6-4 deel A MER 2016: 'Overzicht effecten plangebied Midden')*

| Milieuaspect | Criterium | Referentie situatie MER 2016 | Score VKA terrein VTE[8] in MER 2016 | Score van beoogde wijzigingen ten opzichte van MER 2016 |
|---|---|---|---|---|
| **Relevante lokale milieuaspecten** | | | | |
| Verkeer | Belastbaarheid van het wegennet | 0 | - | 0 |
| | Belastbaarheid van kruispunten | 0 | - | 0 |
| Natuur | Verstoring | 0 | | 0 |
| | • Optische verstoring | | -- | |
| | • Lichtverstoring | | -- | 0 |
| | • Geluidverstoring | | --- | 0 |
| **Overige lokale milieuaspecten** | | | | |
| Landschap | Landschappelijke waarde | 0 | + | + |
| | Landschapsbeleving | 0 | + | + |
| | Ruimtelijke kwaliteit | 0 | 0 | 0 |
| Cultuurhistorie | Historische geografie | 0 | + | 0 |
| | Historische (steden) bouwkunde | 0 | ++ | 0 |
| Archeologie | Aantasting bekende archeologische waarden | 0 | 0 | 0 |
| | Aantasting archeologische verwachtingswaarden | 0 | -- (WOII) | 0 |
| Water | Beïnvloeding waterkwaliteit & waterkwantiteit (grond- en oppervlaktewater | 0 | 0 | + |
| | Beïnvloeding waterkwantiteit (grond- en oppervlaktewater | | 0 | 0 |
| Ruimte gebruik | Wonen en werken bedrijvencluster | 0 | ++ | 0 |

*Tabel 7.2 Integrale - effectbeoordeling van de beoogde wijzigingen ten opzichte van het VKA MER 2016 (tabel 7-12 deel A MER 2016: 'Samenvatting van effecten van de integrale beoordeling VKA')*

| Milieuaspect | Criterium | Referentie situatie MER 2016 | Score VKA integraal in MER 2016 | Score van beoogde wijzigingen ten opzichte MER 2016 |
|---|---|---|---|---|
| **Relevante integrale milieuaspecten** | | | | |
| Verkeer | Robuustheid wegennet | 0 | - | 0 |
| | Verkeersveiligheid | 0 | - | 0 |
| Geluid | Woningen binnen 50 dB(A) Letmaalcontour (industrie) | 0 | 0 | 0 |
| Luchtkwaliteit | NO2 - jaargemiddelde concentratie | 0 | 0 | 0 |
| | PM10 - jaargemiddelde concentratie | 0 | 0 | 0 |
| | PM10 - overschrijdingen grenswaarde 24uur-gemiddelde | 0 | 0 | 0 |
| | PM2.5 - jaargemiddelde concentratie | 0 | 0 | 0 |
| | Geurhinder | 0 | 0 | 0 |
| Natuur | Ruimtebeslag | 0 | - | 0 |
| | Barrièrewerking en verbindingen | 0 | ++ | 0 |
| | Vernatting en verdroging | 0 | ++ | 0 |
| | Vermesting en verzuring (Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden) | 0 | --- | + |
| | Doelrealisatie natuur | 0 | ++ | 0 |
| **Overige integrale milieuaspecten** | | | | |
| Externe veiligheid | Plaatsgebonden risico en groepsrisico | 0 | 0 | 0 |
| Bodem | Milieu hygiënische bodemkwaliteit | 0 | 0 | 0 |

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie |
| Datum | 22 april 2021 |
| Auteur | Martijn Ruijgers |
| Onderwerp | Toelichting verkeer |
| Kenmerk | 007324.20210218.N1.04 |
| Pagina | 1/19 |

# 1. Inleiding

## 1.1 Algemeen

De gemeenteraad van Enschede heeft de afgelopen jaren de bestemmingsplannen vastgesteld waarmee invulling werd gegeven aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. De bestemmingsplannen voor het noordelijk deelgebied (Technology Base/luchthaven) en de woongebieden zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het middendeel is medio 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) vernietigd. Dit was een direct gevolg van de uitspraak van de ABRvS van 29 mei 2019 inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

### 1.1.1 Nieuw bestemmingsplan

De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan voor. In de toelichting op het nieuwe bestemmingsplan Midden is meer informatie te vinden over de totstandkoming van de plannen voor de voormalige vliegbasis. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan[1]. Voor De MASS-radar en de NNN voorziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE.

VTE exploiteert circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in Enschede. Sinds 2014 zijn en worden er op basis van omgevingsvergunningen (waaronder een project-afwijkingsbesluit voor Hangar 11) al verschillende activiteiten georganiseerd, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op hoofdlijnen de volgende activiteiten mogelijk op het terrein van VTE:

[1] In het bestemmingsplan Midden dat in 2019 is vernietigd was Deventerpoort (terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

- Leisure.
- Evenementen.
- Statische en tijdelijke opslag.

Omdat het bestemmingsplan alleen voorziet in nieuwe ontwikkelingen op het VTE-terrein, zijn de verschillende onderzoeken toegespitst op dit gebied.

### 1.1.2 Aanvraag vergunningen

Naast een nieuw bestemmingsplan heeft VTE onder andere ook een omgevingsvergunning voor milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig om gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan gaat bieden. De procedures voor de vaststelling van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning milieu en andere benodigde besluiten, zoals de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb), worden gecoördineerd behandeld.

### 1.1.3 Reikwijdte onderzoeken

De verschillende onderzoeken hebben betrekking op zowel het nieuwe bestemmingsplan als de benodigde vergunningen/ontheffingen. Aandachtspunt is dat de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid voor nieuwbouw geen onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvragen. Voor het overige sluiten de aangevraagde activiteiten aan bij hetgeen in het nieuwe bestemmingsplan wordt toegestaan. Wanneer in de toekomst sprake zal zijn van nieuwbouw, dan zullen daarvoor de benodigde vergunningenprocedures worden doorlopen. In de onderzoeken is uitgegaan van de maximale situatie (inclusief nieuwbouw) die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. De activiteiten waarvoor een vergunning wordt aangevraagd passen binnen deze kaders. De onderzoeken kunnen om die reden ook ten grondslag worden gelegd aan de vergunningaanvragen.

## 1.2 Verkeer

Om inzage te krijgen in de effecten (o.a. lucht en geluid) van het bijbehorende verkeer, is aan de hand van een verkeersmodel onderzocht hoe het verkeer zich verdeeld over het netwerk en wat de verkeersintensiteiten worden.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Twente – Variant Enschede (d.d. 6 januari 2021). Deze notitie beschrijft de gevolgde aanpak, de uitgangspunten en de resultaten.

# 2. Toepassing verkeersmodel

## 2.1 Input

### 2.1.1 Verkeersgeneratie als invoer in het verkeersmodel

De hoeveelheid verkeer van A naar B in een verkeersmodel wordt normaliter bepaald op basis van inwoners en arbeidsplaatsen en een aantal reismotieven. Voor veruit de meeste bedrijven en woningen resulteert dit in een goede benadering van de werkelijkheid. Bij atypische activiteiten, zoals in dit geval hoge pieken bij grote evenementen in combinatie met een groot terrein (circa 50 hectare) zal een verkeersmodel met de standaard invoer tot een onbetrouwbare verkeersgeneratie leiden. Hiervoor wijkt het gebruik teveel af van reguliere bedrijvigheid. Deze laatste concentreert zich op werkdagen en in de spitstijden, terwijl grote evenementen veelal in het weekend plaatsvinden met wisselende eindtijden.

In dit project is de verkeersattractie voor VTE daarom niet bepaald door het verkeersmodel op basis van het aantal arbeidsplaatsen, maar is het aantal ritten van en naar VTE recht-streeks ingevoerd in de herkomst-bestemmingsmatrix van het verkeersmodel. Deze methode heeft geen invloed op de verdere werking/toepassing van het verkeersmodel.

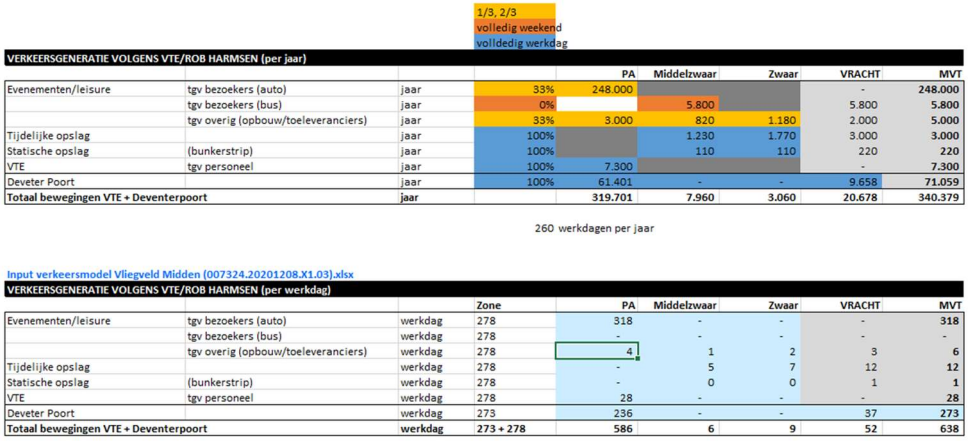
De verkeersgeneratie van VTE is gebaseerd op het toegestane gebruik zoals verwoord in de 'Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning milieu VTE', van 21 februari 2021 (kenmerk L001-1321812LNO-V05-ygl-NL). Hierin is aan de hand van het toegestane gebruik en de ervaringen die de afgelopen jaren door VTE al zijn opgedaan, de achtergrond achterhet verkeer nader toegelicht (verschillende typen activiteiten, verdeling over de verschillende modaliteiten, bezettingsgraad per voertuig e.d.).

### 2.1.2 Een verkeersmodel gaat uit van werkdagen

Een verkeersmodel berekent intensiteiten op een gemiddelde werkdag. In het geval van VTE zal echter een aanzienlijk deel van het (bezoekers)verkeer in het weekend rijden. Hier kan een verkeersmodel niet mee overweg. Voor VTE is er daarom voor gekozen om onderscheid te maken tussen verkeer op een werkdag en verkeer in de weekenden. In eerdere versies van het Regionale Verkeersmodel Twente is 1/3 van het totaal aantal bezoekers als representatief voor doordeweekse dagen gehanteerd (overige 2/3 in de weekenden). Deze verdeling is ook nu weer toegepast.

In figuur 2.1 is de omrekening van de verschillende verkeersstromen van jaarcijfers naar werkdagcijfers weergegeven. De stromen met een licht oranje arcering in de bovenste tabel, zijn voor 1/3 opgenomen in het verkeersmodel (overeenkomstig het uitgangspunt uit oudere versies van het Regionaal Verkeersmodel Twente). De bussen worden ingezet voor grootschalige evenementen die in de weekenden plaats zullen vinden en zijn daarom niet voor een werkdag opgevoerd. Stromen met de blauwe arcering rijden volledig op werk-

dagen. Het gaat daarbij om personeel van VTE zelf en de verkeersbewegingen horende bij de opslag van goederen.



1/3, 2/3
volledig weekend
volldedig werkdag

VERKEERSGENERATIE VOLGENS VTE/ROB HARMSEN (per jaar)

| | | | | PA | Middelzwaar | Zwaar | VRACHT | MVT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Evenementen/leisure | tgv bezoekers (auto) | jaar | 33% | 248.000 | | | - | 248.000 |
| | tgv bezoekers (bus) | jaar | 0% | | 5.800 | | 5.800 | 5.800 |
| | tgv overig (opbouw/toeleveranciers) | jaar | 33% | 3.000 | 820 | 1.180 | 2.000 | 5.000 |
| Tijdelijke opslag | | jaar | 100% | | 1.230 | 1.770 | 3.000 | 3.000 |
| Statische opslag | (bunkerstrip) | jaar | 100% | | 110 | 110 | 220 | 220 |
| VTE | tgv personeel | jaar | 100% | 7.300 | | | - | 7.300 |
| Deveter Poort | | jaar | 100% | 61.401 | - | - | 9.658 | 71.059 |
| **Totaal bewegingen VTE + Deventerpoort** | | **jaar** | | **319.701** | **7.960** | **3.060** | **20.678** | **340.379** |

260 werkdagen per jaar

Input verkeersmodel Vliegveld Midden (007324.20201208.X1.03).xlsx

VERKEERSGENERATIE VOLGENS VTE/ROB HARMSEN (per werkdag)

| | | | Zone | PA | Middelzwaar | Zwaar | VRACHT | MVT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Evenementen/leisure | tgv bezoekers (auto) | werkdag | 278 | 318 | - | - | - | 318 |
| | tgv bezoekers (bus) | werkdag | 278 | - | - | - | - | - |
| | tgv overig (opbouw/toeleveranciers) | werkdag | 278 | 4 | 1 | 2 | 3 | 6 |
| Tijdelijke opslag | | werkdag | 278 | - | 5 | 7 | 12 | 12 |
| Statische opslag | (bunkerstrip) | werkdag | 278 | - | 0 | 0 | 1 | 1 |
| VTE | tgv personeel | werkdag | 278 | 28 | - | - | - | 28 |
| Deveter Poort | | werkdag | 273 | 236 | - | - | 37 | 273 |
| **Totaal bewegingen VTE + Deventerpoort** | | **werkdag** | **273 + 278** | **586** | **6** | **9** | **52** | **638** |

*Figuur 2.1: Verdeling verkeer per jaar naar verkeer per werkdag*

## 2.2 Output

De resultaten uit een verkeersmodel kunnen niet voor alle doelen één-op-één gebruikt worden. Bij sommige omgevingsaspecten vindt er een omrekening plaats naar dagdelen (geluid), voor andere onderwerpen wordt bijvoorbeeld naar een jaartotaal gekeken (stikstof). In de volgende subparagrafen wordt dit kort toegelicht per thema.

### 2.2.1 Geluidberekeningen op (week)dagdelen

In het akoestisch onderzoek voor indirecte hinder is vanwege de specifieke bedrijfsvoering van VTE voor een afwijkende beoordelingsmethode gekozen. Uitgangspunt is niet een weekdaggemiddelde zoals bij wegverkeerslawaai, maar een reguliere werkdag. Bij een inrichting als VTE is een grote diversiteit aan evenementen en activiteiten mogelijk. Gezien deze grote diversiteit is het praktisch onmogelijk alle mogelijke situaties akoestisch in beeld te brengen.

Om deze reden is gekozen voor een opzet waarbij als eerste de 'normale' werkdagen zijn beschouwd, zijnde het verkeer van en naar VTE dat niet samenhangt met grote evenementen. Deze situatie is verder aangeduid met 'reguliere werkdag'. Vervolgens is voor de grote evenementen onderzocht bij welke aantallen bezoekers nog voldaan kan worden aan 65dB(A) op de gevels van woningen. Daarboven zal met een verkeers- en vervoersplan gewerkt moeten worden.

### 2.2.2 Stikstofdepositie op jaarbasis

Voor stikstofberekeningen dient uitgegaan te worden van het totale projecteffect op jaarbasis. Bij de meeste projecten rijdt verkeer vooral op werkdagen en wordt het effect op jaarbasis bepaald door de intensiteiten op werkdagen per wegvak om te rekenen (te verlagen) naar weekdagen. Deze worden vervolgens vermenigvuldigd met 365 tot jaarcijfers.

Omdat bij VTE het grootste deel van het verkeer in het weekend rijdt, is deze methode hier niet geschikt. Daarom wordt een andere methode gebruikt:

1. Eerst is bepaald hoeveel verkeer er op jaarbasis van/naar VTE rijdt. Dit is dus niet alleen het verkeer op werkdagen zoals in het verkeersmodel zit, maar al het verkeer.
2. Vervolgens is al dit verkeer verdeeld over het netwerk, met daarbij onderscheid tussen het verkeer op werkdagen en in de weekenden. De basis voor de verdeling is afkomstig uit een zogenaamde 'selected link'-analyse van het verkeersmodel. Deze toont de relatieve verdeling van het verkeer afkomstig van VTE over het netwerk. De op de afbeeldingen weergegeven relatieve verdeling in percentages betreffen het gemiddelde van beide rijrichtingen.

# 3. Uitkomsten modelberekeningen

## 3.1 Vergelijking drie alternatieven

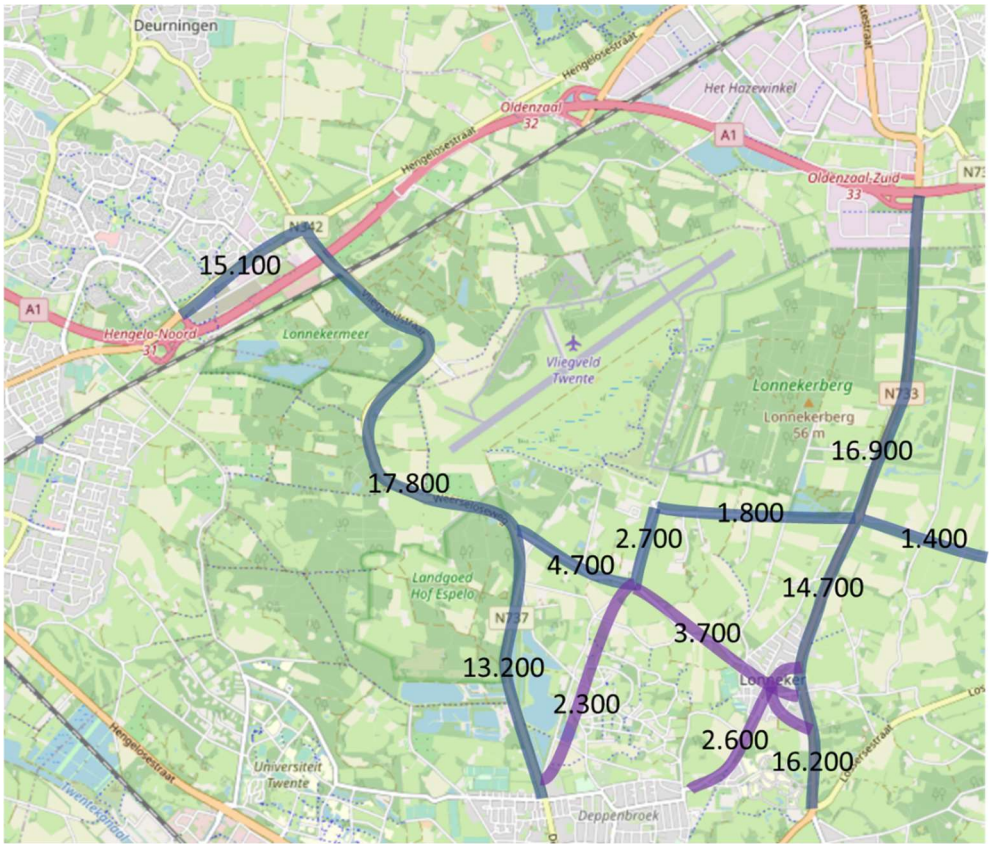
Met het verkeersmodel zijn de werkdagintensiteiten berekend voor drie alternatieven:

1. **VTE – zonder maatregelen**.
2. **VTE – met knip in de Vliegveldweg**: de Vliegveldweg wordt tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
3. **VTE – met middengeleider**: er komt een afslagverbod voor gemotoriseerd verkeer van de Vliegveldweg naar VTE vice versa in combinatie met een gewijzigde vormgeving van het kruispunt Vliegveldweg - Oude Deventerweg – ingang VTE, om te voorkomen dat het afslagverbod genegeerd wordt.

Alternatief 2 en 3 zijn gericht op het zoveel mogelijk beperken van VTE-verkeer langs het Natura-2000 gebied Lonnekermeer langs de N737. Bij deze alternatieven zal VTE bezoekers informeren over de gewenste route via de N733, om te voorkomen dat bestuurders op de heenweg toch via de N737 rijden en pas bij VTE merken dat ze daar het terrein niet op kunnen rijden. De informatie kan op verschillende manieren gedeeld worden, bijvoorbeeld in afspraken met toeleveranciers, routebeschrijvingen en tekstkarren langs de A1 bij grote evenementen.

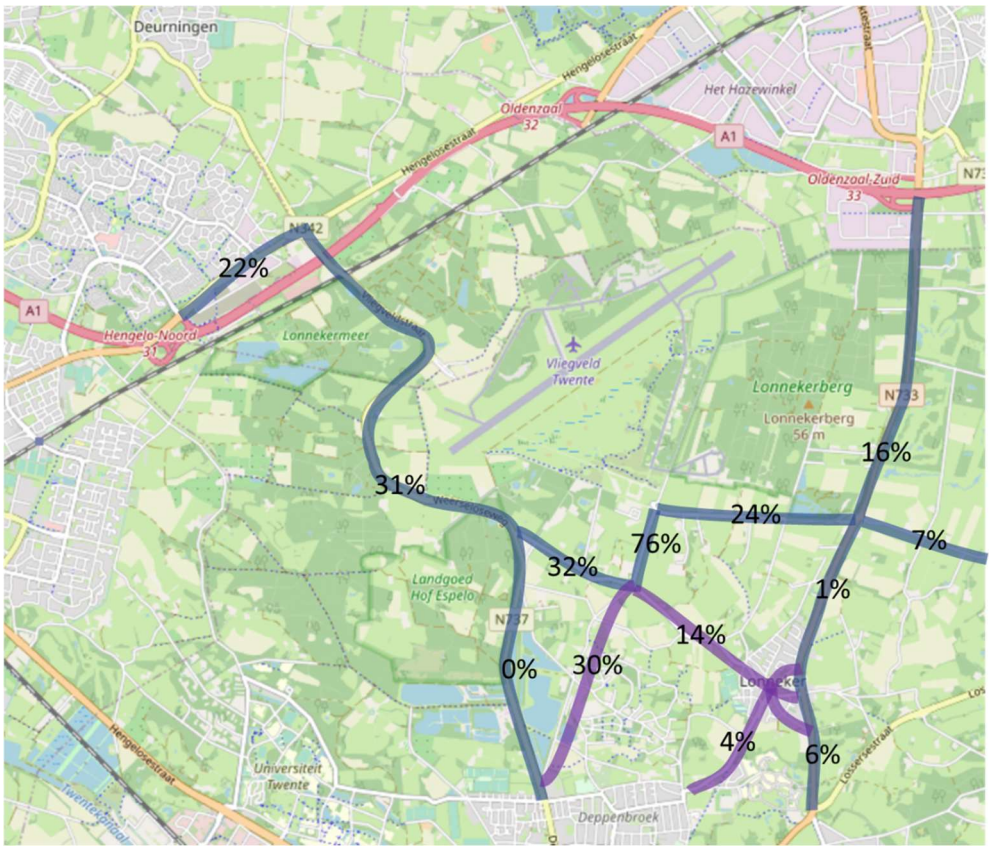
### 3.1.1 VTE – zonder maatregelen

Figuur 3.1 toont de intensiteiten op de wegen die in Aerius zijn opgenomen (blauw) en de overige wegen in de directe omgeving van VTE (paars). In dit scenario zit het verkeer dat op werkdagen van/naar VTE rijdt, zonder dat er gestuurd wordt op routekeuze.




*Figuur 3.1: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (zonder maatregelen)*

De verdeling van het VTE-verkeer over het netwerk is weergegeven in figuur 3.2.



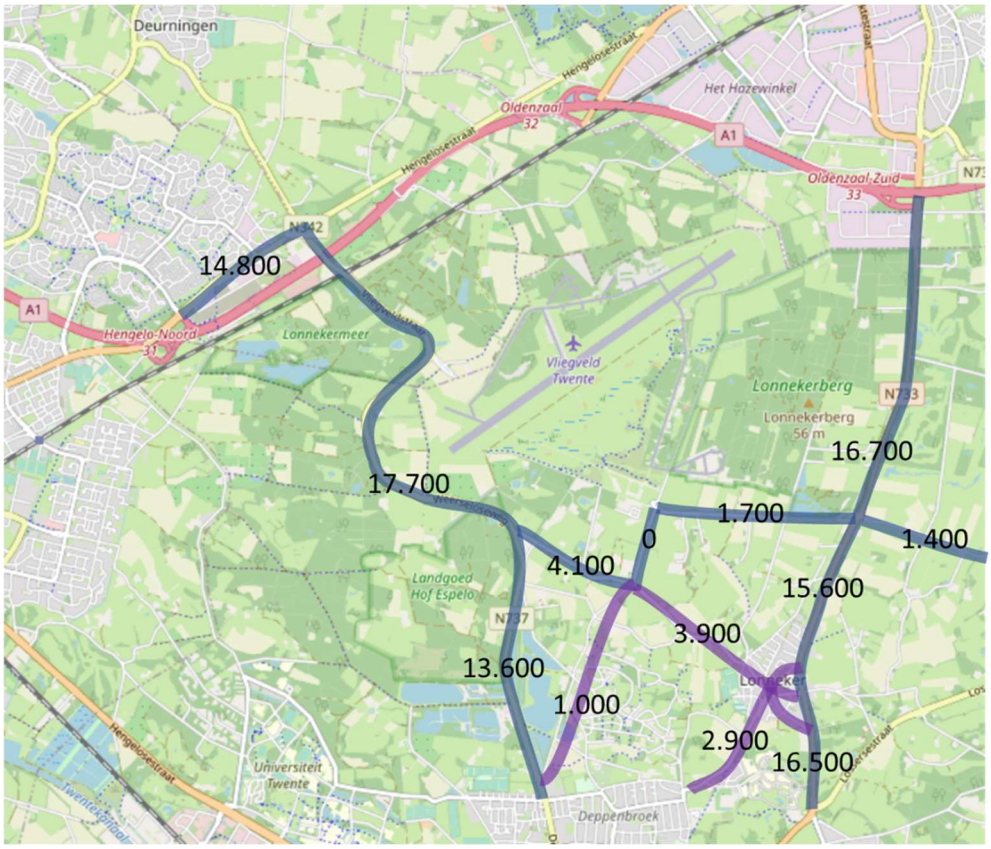

*Figuur 3.2: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (zonder maatregelen)*

Een aanzienlijk deel van het verkeer rijdt via de N737. Deze provinciale weg loopt deels direct langs Natura2000-gebied Lonnekermeer. Om de effecten op dit natuurgebied te beperken, is gekeken naar mogelijkheden om het verkeer via andere routes te laten rijden.

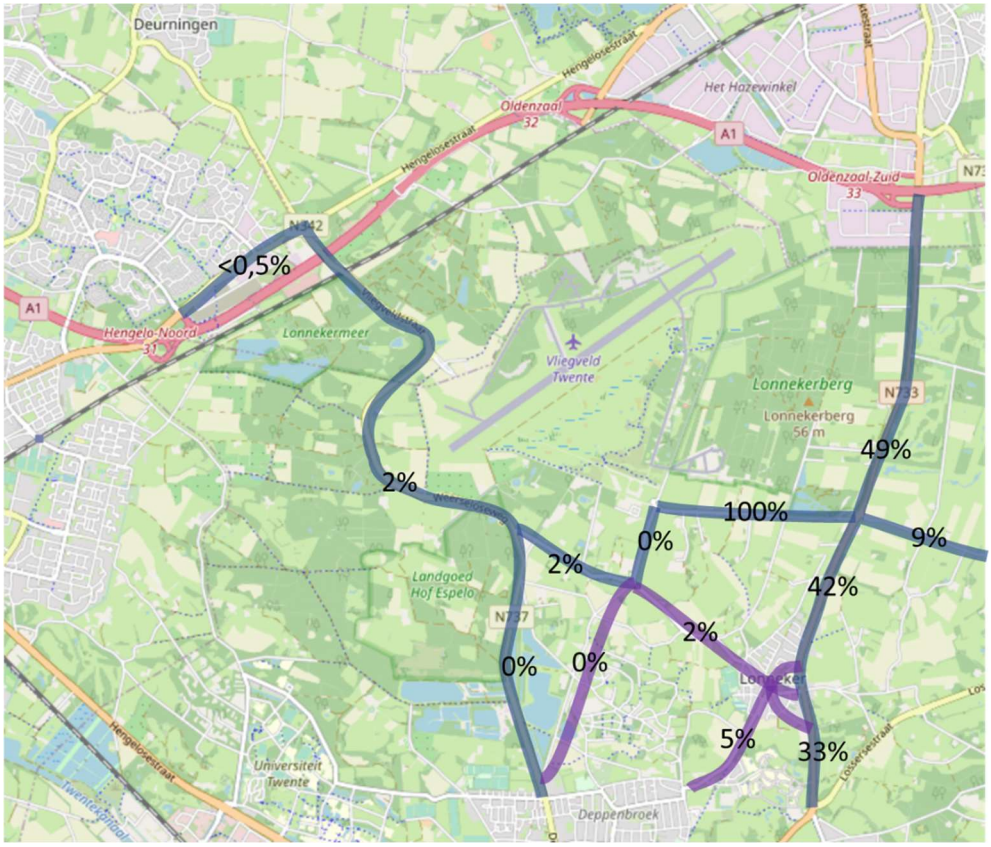
### 3.1.2 Alternatief 'knip Vliegveldweg'

Bij een fysieke knip van de Vliegveldweg kan men niet meer via de Vliegveldweg rijden, waardoor de route via de N737 veel minder aantrekkelijk wordt voor verkeer tussen VTE en de A1 (Hengelo en westelijker). De Vliegveldweg (i.c.m. de Oude Deventerweg) wordt echter ook gebruikt door lokaal verkeer en door verkeer tussen Oldenzaal en Enschede noordwest.

Figuur 3.3 toont de intensiteiten op de relevante wegvakken en figuur 3.4 laat de relatieve verdeling van het VTE-verkeer over deze wegvakken zien. Het percentage is het percentage van het totale VTE-verkeer op dat wegvak.

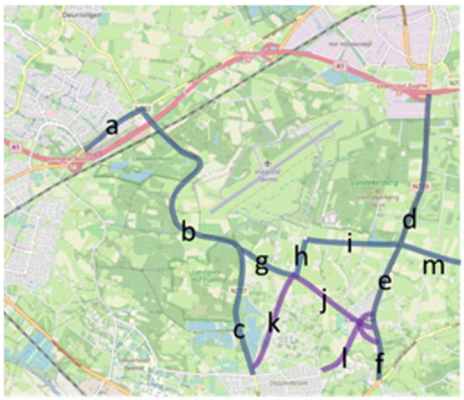



*Figuur 3.3: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (knip Vliegveldweg)*




*Figuur 3.4: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (knip Vliegveldweg)*

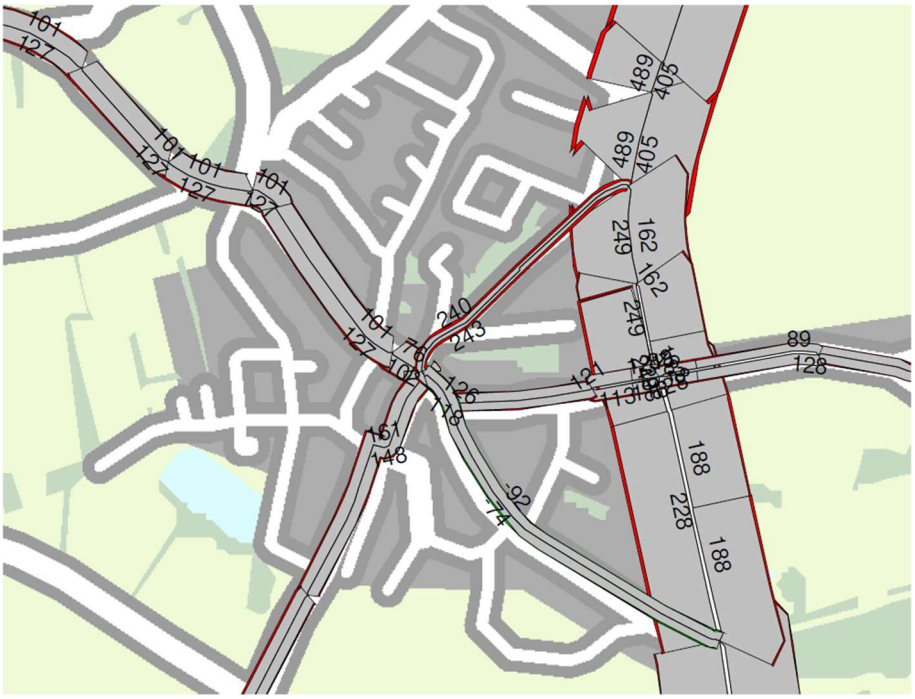
De belangrijkste effecten van de knip op de intensiteiten zijn samengevat in figuur 3.5.




| | VTE - zonder maatregelen | VTE - Knip | Verschil |
|---|---|---|---|
| a | 15.100 | 14.800 | -300 |
| b | 17.800 | 17.700 | -100 |
| c | 13.200 | 13.600 | 400 |
| d | 16.900 | 16.700 | -200 |
| e | 14.700 | 15.600 | 900 |
| f | 16.200 | 16.500 | 300 |
| g | 4.700 | 4.100 | -600 |
| h | 2.700 | - | -2.700 |
| i | 1.800 | 1.700 | -100 |
| j | 3.700 | 3.900 | 200 |
| k | 2.300 | 1.000 | -1.300 |
| l | 2.600 | 2.900 | 300 |
| m | 1.400 | 1.400 | - |

*Figuur 3.5: Effect knip Vliegveldweg op werkdagetmaalintensiteiten*

- Algemeen:
  - Er rijdt (uiteraard) geen gemotoriseerd verkeer meer op de Vliegveldweg (tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg).
  - Ook op de Vergertweg, Snellenweg en De Braakweg neemt het verkeer af.
  - In Lonneker nemen de intensiteiten toe. (Zie onderstaand detail van het verkeers-model, 127 betekent 127 motorvoertuigen per werkdagetmaal meer dan in de situatie zonder verkeersmaatregel.):



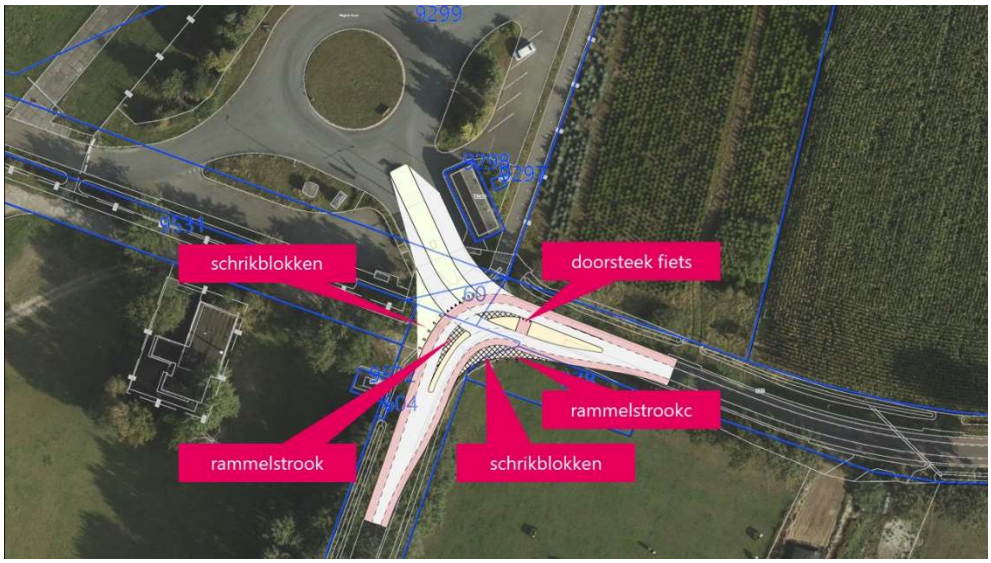

*Figuur 3.6: Verschilplot Lonneker (werkdagetmaal)*

  - Op de Oldenzaalsestraat (N733) tussen Enschede en Lonneker wordt het drukker.
  - Op de N737 wordt het ten zuiden van de Vergertweg drukker, ten noorden van de Vergertweg is er een verwaarloosbare verschuiving in richting waarneembaar (+50 richting noord, - 50 richting zuid), op doorsnedeniveau veranderen de intensiteiten niet.
- Routekeuze VTE-verkeer:
  - VTE-verkeer kan alleen nog maar via de Oude Deventerweg rijden.
  - 2% van het VTE-verkeer rijdt via Lonneker alsnog naar de N737 (10 motorvoertuigen per werkdagetmaal). Dit betreft grotendeels verkeer richting de noordzijde van het Vliegveld. Minder dan 0,5% van het verkeer rijdt verder noordwaarts via de N737 (3 motorvoertuigen per werkdagetmaal).

### 3.1.3 Alternatief middengeleider

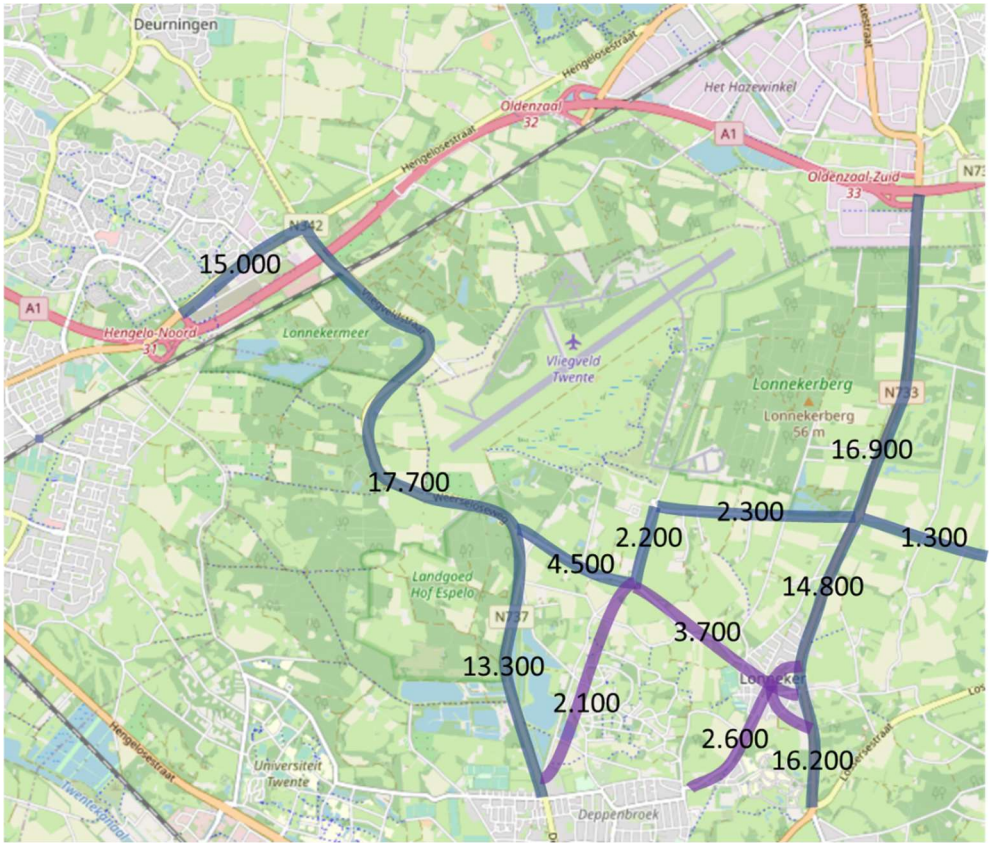
In deze variant wordt het VTE-verkeer op de N737 beperkt door een afslagverbod van VTE naar de Vliegveldweg vice versa ondersteund met een aangepaste vormgeving van het kruispunt bij de ingang van het VTE-terrein.

Figuur 3.7 toont de principeschets in de bocht van de Vliegveldweg en de Oude Deventerweg. Smalle rijstroken geleiden de voertuigen in de gewenste richting. Door toepassing van schrikblokken en verhoogde bermen wordt voorkomen dat VTE-bezoekers het afslagverbod negeren en toch via de Vliegveldweg rijden.

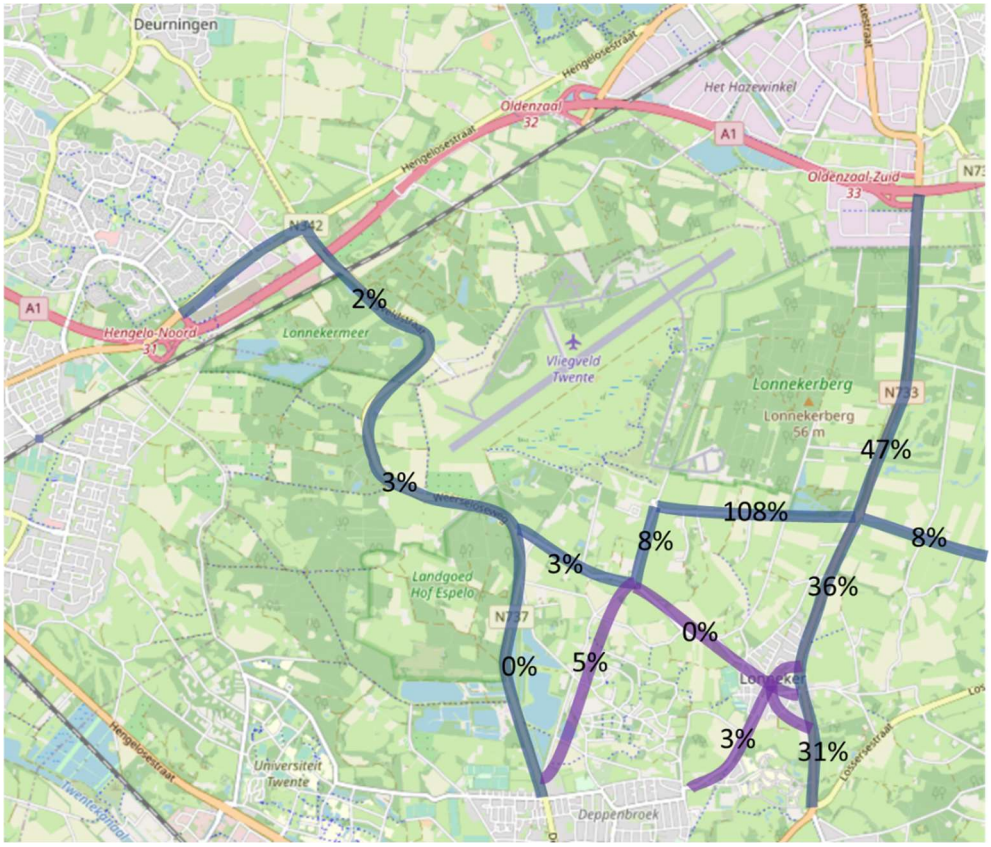



*Figuur 3.7: Schetsontwerp aanpassing kruispunt*

Figuur 3.8 toont de intensiteiten op de relevante wegvakken en figuur 3.9 laat de relatieve verdeling van het VTE-verkeer over deze wegvakken zien.

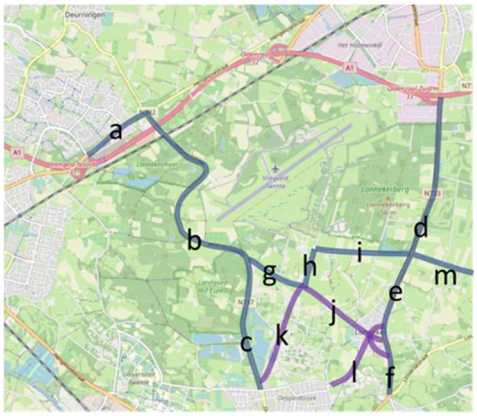



*Figuur 3.8: Werkdagetmaalintensiteiten 2030 (met afslagverbod en aangepast kruispunt)*




*Figuur 3.9: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (afslagverbod en aangepast kruispunt)*

De belangrijkste effecten van het afslagverbod in combinatie met de aangepaste kruispunt-vormgeving op de intensiteiten zijn samengevat in figuur 3.10.




| | VTE - zonder maatregelen | VTE - Middengeleider | Verschil |
|---|---|---|---|
| a | 15.100 | 15.000 | -100 |
| b | 17.800 | 17.700 | -100 |
| c | 13.200 | 13.300 | 100 |
| d | 16.900 | 16.900 | - |
| e | 14.700 | 14.800 | 100 |
| f | 16.200 | 16.200 | - |
| g | 4.700 | 4.500 | -200 |
| h | 2.700 | 2.200 | -500 |
| i | 1.800 | 2.300 | 500 |
| j | 3.700 | 3.700 | - |
| k | 2.300 | 2.100 | -200 |
| l | 2.600 | 2.600 | - |
| m | 1.400 | 1.300 | -100 |

*Figuur 3.10: Effect afslagverbod en aanpassing kruispunt op werkdagetmaalintensiteiten*

- Algemeen:
  - De Vliegveldweg (tussen de Oude Deventerweg en het kruispunt Snellenweg – Vliegveldweg - De Braakweg) wordt rustiger (-500 motorvoertuigen per werkdag-etmaal), de Oude Deventerweg wordt drukker (500 motorvoertuigen per werkdag-etmaal).

- In Lonneker zijn de verschillen met situatie zonder verkeersmaatregel verwaarloosbaar klein (zie onderstaand detail van het verkeersmodel, 43 betekent 43 motorvoertuigen per werkdagetmaal meer dan in de situatie zonder verkeersmaatregel):




*Figuur 3.11: Verschilplot Lonneker (werkdagetmaal)*

- Routekeuze VTE-verkeer
  - Op de Oude Deventerweg rijdt 108% van het VTE-verkeer. Dat kan als volgt verklaard worden. Voor 8% van het verkeer van en naar VTE (53 ritten per werkdagetmaal) is de Vliegveldweg nog steeds de meest aantrekkelijke route, zelfs als ze daarvoor heen en weer over de Oude Deventerweg moeten rijden (via de rotonde met de N733).
  - Het gaat om:
    - 3% via de Vergertweg/Snellenweg/N737:
      - 1% van/naar Technology Base (Oude Vliegveldweg);
      - 2% van/naar N737 ten noorden van de Oude Vliegveldweg;
    - 5% via De Braakweg.

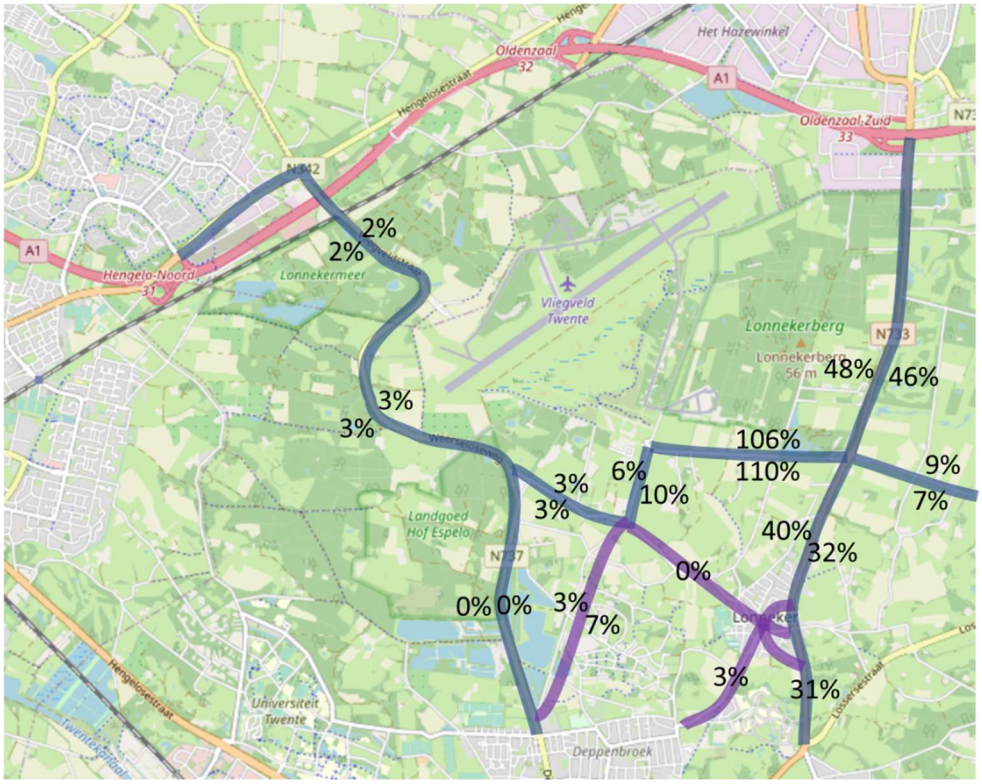
# 4. Conclusie

## 4.1 Keuze voorkeursalternatief

Op basis van de hiervoor beschreven verkeerseffecten is het alternatief met afslagverbod en aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE als voorkeursalternatief gekozen. In dit alternatief rijdt er nog amper VTE-verkeer via de N737, het heeft een verwaarloosbaar effect op het verkeer in Lonneker en verkeer van Oldenzaal richting noordwest Enschede kan de gebruikelijke route via de Oude Deventerweg, Vliegveldweg en De Braakweg blijven rijden.

## 4.2 Verdeling VTE-verkeer Aerius en indirecte hinder

De verdeling van het verkeersmodel is als basis gebruikt voor de verdeling van het verkeer in Aerius en het onderzoek naar indirecte hinder.  Bij die berekening is uitgegaan van de percentages per rijrichting zoals opgenomen in onderstaande afbeelding (afbeelding 3.9 toont de percentages als gemiddelde van beide rijrichtingen).

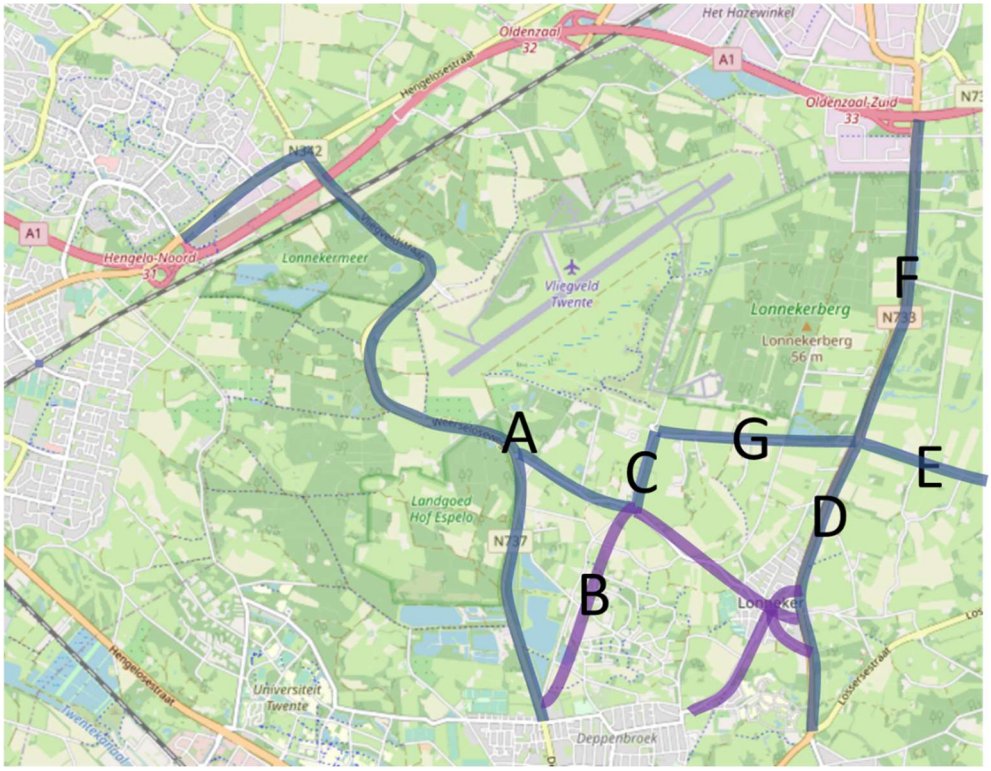



*Figuur 4.1: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. verkeersmodel (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting)*

Op aangeven van de initiatiefnemer zijn een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd, die recht doen aan het daadwerkelijke gedrag van het VTE-verkeer. Het betreft de volgende correcties:

- Aangenomen is dat het VTE-personeel zelf en het verkeer voor de statische en tijdelijke opslag niet via het Lonnekermeer rijdt, omdat deze bekend zijn met de situatie. De initiatiefnemer heeft hier rechtstreeks invloed op en zal dit met afspraken borgen.
- Dat een klein deel van het verkeer vanaf de A1 en uit Hengelo ondanks routeinformatie toch via het Lonnekermeer naar VTE probeert te rijden is aannemelijk. Het is onlogisch dat vertrekkend verkeer eerst naar de rotonde op de N733 rijdt, daar volledig omdraait om via de bocht bij de ingang van het VTE-terrein alsnog richting de N737 langs het Lonnekermeer te rijden. Navigatiesystemen zullen bij nadering van de rotonde de route via de N733 richting Oldenzaal als snelste rijroute aangeven voor de A1 richting het westen. De reistijden via beide routes liggen dermate dicht bij elkaar, dat als een bestuurder eenmaal richting de N733 rijdt (door het afslagverbod en de aangepaste vormgeving van het kruispunt bij VTE), het onwaarschijnlijk is dat hij dan bij de rotonde om zal keren om alsnog via de N737 te rijden.
- Busverkeer wordt ingezet bij grootschalige evenementen voor bezoekers die niet uit de regio komen. Voor het busverkeer is daarom aangenomen dat al het busverkeer via de A1 en de N737 of N733 rijdt. De verdeling over beide wegen is voor de inkomende bussen overgenomen uit het verkeersmodel (3% via de N737), wat een conservatieve aanname is, aangezien het georganiseerd busvervoer goed stuurbaar (via de N733) zal zijn.
- Bij de grote evenementen zal verhoudingsgewijs meer verkeer een niet lokale herkomst hebben en dus via de A1 rijden, dan waar het verkeersmodel van uit gaat. Op basis van ervaringen van VTE is de verwachting dat circa 1 op de 4 voertuigen vanaf de kant van Enschede komt of daar naartoe rijdt. Dit betreft verkeer uit Enschede zelf, maar ook voor bijvoorbeeld Haaksbergen is dit de snelste route). Bij deze grote evenementen zal via verkeersregelaars worden voorkomen dat vertrekkend verkeer via de rotonde op de N733 weer terug rijdt via de Oude Deventerweg naar de N737 (anders ontstaan verkeersonveilige situaties omdat dit verkeer dan gaat kruisen met het vertrekkend verkeer vanaf het VTE-terrein).

Op basis van bovenstaande verfijning worden voor de verdere onderzoeken (Aerius en indirecte hinder) de volgende verdelingen als basisuitgangspunt gebruikt.




*Figuur 4.2: Relevante wegvakken Aerius en indirecte hinder*

| | A | | B | | C | | D | | E | | F | | G | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A=aankomend, V=vertrekkend | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V |
| personeel VTE | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 39 % | 43 % | 9% | 7% | 52 % | 50 % | 100 % | 100% |
| bezoekers (lichte motorvoertuigen) | 3% | 0% | 7% | 3% | 10 % | 3% | 32 % | 40 % | 9% | 7% | 49 % | 50 % | 110 % | 103% |
| Overig personeel | 3% | 0% | 7% | 3% | 10 % | 3% | 32 % | 40 % | 9% | 7% | 49 % | 50 % | 110 % | 103% |
| Vrachtbewegingen toeleveranciers | 3% | 0% | 7% | 3% | 10 % | 3% | 32 % | 40 % | 9% | 7% | 49 % | 50 % | 110 % | 103% |
| Vrachtbewegingen tijdelijke opslag | 0% | 0% | 7% | 3% | 7% | 3% | 32 % | 40 % | 9% | 7% | 52 % | 50 % | 107 % | 103% |
| Vrachtbewegingen statische opslag | 0% | 0% | 7% | 3% | 7% | 3% | 32 % | 40 % | 9% | 7% | 52 % | 50 % | 107 % | 103% |

*Tabel 4.1: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. input VTE (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting voor een reguliere werkdag (1/3 van het totaal)*

| | A | | B | | C | | D | | E | | F | | G | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A=aankomend, V=vertrekkend | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V | A | V |
| bezoekers (lichte motorvoertuigen) | 3% | 0% | 3% | 0% | 6% | 0% | 22 % | 25 % | 9% | 7% | 63 % | 68 % | 106 % | 100% |
| bezoekers (bussen) | 3% | 0% | 0% | 0% | 3% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 97 % | 10 0% | 103 % | 100% |
| Overig personeel | 3% | 0% | 3% | 0% | 6% | 0% | 22 % | 25 % | 9% | 7% | 63 % | 68 % | 106 % | 100% |
| Vrachtbewegingen toeleveranciers | 3% | 0% | 3% | 0% | 6% | 0% | 22 % | 25 % | 9% | 7% | 63 % | 68 % | 106 % | 100% |

*Tabel 4.2: Relatieve verdeling VTE-verkeer o.b.v. input VTE (afslagverbod en aangepast kruispunt) per rijrichting voor de grote activiteiten (2/3e van het totaal)*

SYNTRAAL \ Handelskade 37 \ Postbus 133 \ 7400 AC Deventer

**Datum** 21 april 2021
**Kenmerk** L001-1321812LNO-V05-avd-NL
**Onderwerp** Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning onderdeel milieu VTE

# Inleiding

De gemeenteraad van Enschede heeft de afgelopen jaren de bestemmingsplannen vastgesteld waarmee invulling werd gegeven aan de gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. De bestemmingsplannen voor het noordelijk deelgebied (Technology Base/luchthaven) en de woongebieden zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het middendeel is medio 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) vernietigd. Dit was een direct gevolg van de uitspraak van de ABRvS van 29 mei 2019 inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

## Nieuw bestemmingsplan

De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan voor. In de toelichting op het nieuwe bestemmingsplan Midden is meer informatie te vinden over de totstandkoming van de plannen voor de voormalige vliegbasis. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan[1]. Voor De MASS-radar en de NNN ziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE.

VTE exploiteert circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in Enschede. Sinds 2014 zijn en worden er op basis van omgevingsvergunningen (waaronder een projectafwijkingsbesluit voor Hangar 11) al verschillende activiteiten georganiseerd, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op hoofdlijnen de volgende activiteiten mogelijk op het terrein van VTE:

- Leisure
- Evenementen
- Statische en tijdelijke opslag

Omdat het bestemmingsplan alleen voorziet in nieuwe ontwikkelingen op het VTE-terrein, zijn de verschillende onderzoeken toegespitst op dit gebied.

[1] In het bestemmingsplan Midden dat in 2019 is vernietigd was Deventerpoort (terrein rondom de oude terminal) ook als bedrijventerrein opgenomen. Deze locatie is inmiddels door de gemeente verkocht en maakt geen onderdeel uit van het terrein van VTE. Omdat de nieuwe invulling van Deventerpoort nog niet is uitgewerkt, wordt er in een later stadium voor dit deelgebied een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

### Aanvraag vergunningen

Naast een nieuw bestemmingsplan heeft VTE onder andere ook een omgevingsvergunning voor milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig om gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan gaat bieden. De procedures voor de vaststelling van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning milieu en andere benodigde besluiten, zoals de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb), worden gecoördineerd behandeld.

### Reikwijdte onderzoeken

De verschillende onderzoeken hebben betrekking op zowel het nieuwe bestemmingsplan als de benodigde vergunningen/ontheffingen. Aandachtspunt is dat de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid voor nieuwbouw geen onderdeel uitmaakt van de vergunningaanvragen. Voor het overige sluiten de aangevraagde activiteiten aan bij hetgeen in het nieuwe bestemmingsplan wordt toegestaan. Wanneer in de toekomst sprake zal zijn van nieuwbouw, dan zullen daarvoor de benodigde vergunningenprocedures worden doorlopen. In de onderzoeken is uitgegaan van de maximale situatie (inclusief nieuwbouw) die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. De activiteiten waarvoor een vergunning wordt aangevraagd passen binnen deze kaders. De onderzoeken kunnen om die reden ook ten grondslag worden gelegd aan de vergunningaanvragen.

### Vervoersmanagement

Deze notitie gaat verder in op het vervoersmanagement van VTE. De kaders van vervoersmanagement zijn vastgelegd in de Handreiking Vervoermanagement d.d. 28 januari 2020 van Rijkswaterstaat (Rijkswaterstaat, 2020)

Vervoersmanagement is de efficiënte organisatie van het verkeer en vervoer van bedrijven, waarbij de gevolgen van het verkeer en vervoer van en naar de inrichting (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig worden beïnvloed dat de milieubelasting, waar redelijkerwijs mogelijk, wordt teruggedrongen.

Per vervoersnorm zijn drempelwaarden benoemd, waarboven de toepassing van vervoersmanagement benodigd is. Met deze drempelwaarden wordt de zogenaamde vervoersrelevantie bepaald. De volgende drempelwaarden worden geadviseerd om te gebruiken (zie hiervoor tabel 1 en tabel 2).

*Tabel 1: Minimale waarden voor toepassing vervoersmanagement van zakelijk, woon-werk en bezoekersverkeer (Rijkswaterstaat, 2020)*

| Criterium | Aantal medewerkers | Aantal bezoekers |
|---|---|---|
| Zakelijk verkeer | >100 | n.v.t |
| Woon-werkverkeer | >100 | n.v.t. |
| Bezoekersverkeer | n.v.t. | >500 |

*Tabel 2: Drempelwaarden op bedrijfsniveau voor goederenvervoer over weg (Rijkswaterstaat, 2020)*

| Criteria | | Vrachtwagens | Bestelwagens |
|---|---|---|---|
| Aantal voertuigen in eigen bezit of geleased | | > 10 | > 15 |
| of | Aantal bezoekende goederenvoertuigen per jaar | > 10.000 | > 20.000 |
| of | Aantal transportkilometers per jaar van het eigen vervoer of uitbestede vervoer | > 1.000.000 | > 800.000 |

Het terrein van VTE kent geen standaard openingstijden. In principe kunnen zeven dagen per week gedurende het gehele etmaal activiteiten plaatsvinden. Het op enig moment aanwezige aantal bezoekers en personeel van VTE of van derden is erg wisselend. Dit is afhankelijk van het type evenement of activiteit en zal naar verwachting variëren tussen de 50 en +/- 30.000 aanwezigen.

In onderstaande tabel zijn de vervoersbewegingen voor de verschillende vervoerstypes samengevat. Deze waardes worden hierna verder onderbouwd.

*Tabel 3: Type voertuigen en bewegingen per jaar (waarden zijn naar boven afgerond)*

| | Categorie | Type voertuig | Bewegingen per jaar |
|---|---|---|---|
| Personeel VTE regulier | Woon-werk | Lichte motorvoertuigen | 7.300 |
| Personeel Evenementen/leisure | Woon-werk (Additioneel personeel) | Lichte motorvoertuigen | 3.000 |
| | Bezoekersverkeer | Lichte motorvoertuigen | 248.000 |
| | Bezoekersverkeer | Bussen | 5.800 |
| | Goederenvervoer | Vrachtwagen middelzwaar | 820 |
| | Goederenvervoer | Vrachtwagen zwaar | 1.180 |
| Tijdelijke opslag | Goederenvervoer | Vrachtwagen middelzwaar | 1.230 |
| | Goederenvervoer | Vrachtwagen zwaar | 1.770 |
| Statische opslag (bunkerstrip) | Goederenvervoer | Vrachtwagen middelzwaar | 110 |
| | Goederenvervoer | Vrachtwagen zwaar | 110 |

# Woon-werk en zakelijk verkeer

### Personeel VTE dagelijkse bedrijfsvoering (regulier)

Voor de dagelijkse bedrijfsvoering zijn bij een maximale invulling gemiddeld 10 personen aanwezig. Uitgaande van gemiddeld 1 persoon per motorvoertuig en 2 verkeersbewegingen per dag komt het jaartotaal uit op 7.300 lichte motorvoertuigen. Voor de dagelijkse bedrijfsvoering maakt VTE geen gebruik van eigen vrachtwagens/bestelwagens (deze vallen onder de activiteiten van de evenementen zelf).

### Personeel evenementen/leisure

Bij 500.000 bezoekers per jaar verwacht VTE dat voor de evenementen/leisure (aanvullend op het eigen personeel) circa 1.500 extra mandagen personeelscapaciteit nodig zijn. Uitgaande van 260 werkdagen per jaar komt het totaal uit op afgerond 6 FTE per werkdag.

In onderstaande tabel zijn de vervoersbewegingen per type activiteit verder uitgewerkt. Tijdens een activiteit wordt meer personeel verwacht dan het gemiddelde van 6 FTE per dag. Uitgangspunten, waar rekening mee gehouden is, zijn:

- Bij grotere activiteiten wordt personeel door gespecialiseerde bedrijven georganiseerd. Het vervoer van dit personeel wordt daarbij grotendeels geregeld via personenbussen
- Een deel van het personeel bij activiteiten komt per fiets naar de locatie
- Gezamenlijk vervoer van personeel wordt gestimuleerd omdat anders te veel ruimte voor parkeren voor betalende bezoekers wordt ingenomen

Het aantal voertuigen is uiteindelijk op basis van ervaring van VTE met dergelijk activiteiten en met in acht name van de bovengenoemde uitgangspunten bepaald per type activiteit.

*Tabel 4 Vervoersbewegingen (licht verkeer) woon-werkverkeer bij activiteiten (in de samenvattende tabel 3 zijn deze waardes naar boven afgerond)*

| Categorie | Aantal voertuigen woon-werk per activiteit | Aantal vervoersbewegingen woon-werk per activiteit (2x het aantal voertuigen) | Aantal activiteiten | Aantal vervoers-bewegingen per jaar (personenwagens) |
|---|---|---|---|---|
| Zakelijke activiteit (lokaal) | 10 | 20 | 25 | 500 |
| Overige activiteit (lokaal) | 10 | 20 | 29 | 580 |
| Kleine activiteit (regionaal) | 10 | 20 | 15 | 300 |
| Grote activiteit (regionaal) | 20 | 40 | 10 | 400 |
| Kleine activiteit (landelijk) | 30 | 60 | 4 | 240 |
| Grote activiteit (landelijk) | 40 | 80 | 12 | 960 |
| **Totaal** | | | | **2.980** |

### Toets aan drempelwaarden woon-werkverkeer en zakelijk verkeer

Er is bepaald dat er gemiddeld genomen per werkdag 16 FTE voor VTE actief zijn. Dat is ruim onder de grens voor toepassing van vervoersmanagement voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer (te weten meer dan 100 medewerkers). Vervoersmanagement is voor de categorieën woon-werkverkeer en zakelijk verkeer dus niet van toepassing.

# Goederenvervoer

Met betrekking tot het goederenvervoer kunnen drie activiteiten onderscheiden worden, waarbij goederenvervoer plaats vindt. Ten eerste het goederenvervoer ten behoeve van de evenementen, ten tweede het goederenvervoer voor statische (lees langdurige) opslag en tot slot het goederenvervoer voor dynamische (korte termijn) opslag.

### Goederenvervoer ten behoeve van evenementen

Het aantal vrachtbewegingen dat nodig is voor de verschillende type evenementen is in vergelijking tot andere grote evenementenlocaties beperkter. Bij veel andere locaties (o.a. bij Walibi Holland in Biddinghuizen) bestaat het vrachtverkeer voornamelijk uit het vervoer van de tenten. Op het terrein van

VTE kan hiervoor gebruik gemaakt worden van circa 4 hectare aan bestaande bebouwing. Vrachtverkeer blijft daardoor beperkt tot de technische installaties, podia, drank/voedsel e.d. Daarbij is het aannemelijk dat de verhouding middelzwaar/zwaar aansluit bij die voor reguliere bedrijvigheid namelijk middelzwaar 41% en zwaar 59%. Dit betreft een standaard verdeling aangeleverd door Goudappel.

*Tabel 5 Vervoersbewegingen (vrachtwagens) goederenvervoer voor evenementen (waarden in de samenvattende tabel 3 zijn naar boven afgerond en vervolgens via de standaard verdeling verdeeld over zwaar en middelzwaar)*

| Categorie | Vrachtwagens per evenement | Vervoersbewegingen per evenement | Aantal evenementen | Aantal vervoers-bewegingen per jaar (vrachtwagens) |
|---|---|---|---|---|
| Zakelijke activiteit (lokaal) | 5 | 10 | 25 | 250 |
| Overige activiteit (lokaal) | 5 | 10 | 29 | 290 |
| Kleine activiteit (regionaal) | 10 | 20 | 15 | 300 |
| Grote activiteit (regionaal) | 15 | 30 | 10 | 300 |
| Kleine activiteit (landelijk) | 20 | 40 | 4 | 160 |
| Grote activiteit (landelijk) | 25 | 50 | 12 | 600 |
| **Totaal** | | | | **1.900** |

Ten behoeve van de samenvatting in tabel 3 en 6 is dit afgerond op 2000 vervoersbewegingen per jaar, waarvan 41%, en dus 820 vervoersbewegingen met middelzwaar vervoer en 59% en dus 1180 vervoersbewegingen zwaar vervoer.

### Dynamische opslag

Het terrein van VTE is dermate groot dat er geregeld gevraagd wordt naar ruimte voor dynamische opslag van volumineuze goederen. Het betreft opslag van korte duur (maximaal 12 weken) waarbij een externe partij tijdelijke behoefte heeft aan logistieke ruimte (bijvoorbeeld vrachtwagentrailers vanwege het beperkte transport door corona). Het gaat louter om opslag van vaste goederen en geen distributie of verwerking van deze goederen of personeel ter plaatse. Vanwege het extensieve karakter zal naar verwachting er gemiddeld 1 vrachtwagen per dag per hectare rijden. Het jaartotaal komt dan afgerond naar bovenuit op 3.000 motorvoertuigbewegingen. Daarbij is het aannemelijk dat de verhouding middelzwaar/zwaar aansluit bij die voor reguliere bedrijvigheid namelijk middelzwaar 41% en zwaar 59%. Dit betreft een standaard verdeling aangeleverd door Goudappel.

### Statische opslag

Het terrein de Bunkerstrip kenmerkt zicht door een aantal unieke bunkers. Deze bunkers zijn temperatuur-, licht- en trillingvast, waardoor de klimatologische omstandigheden perfect zijn voor langdurige opslag van bepaalde producten (ventilatie op natuurlijke wijze). Voorbeeld hiervan is het bokbier wat Grolsch jaarlijks gedurende 10 maanden in zeven van de beschikbare bunkers opslaat en laat rijpen. Ook het rijpen van kaas en/of worst soorten behoort tot de mogelijkheden. Ervaring leert dat

het aantal verkeersbewegingen voor deze vorm van opslag daarom ook beperkt is tot gemiddeld 2 middelzware en 2 zware vrachtbewegingen per week (jaartotaal van 220 vrachtbewegingen).

### Toetsing aan drempelwaarden goederenvervoer

Er zijn drie drempelwaarden met betrekking tot goederenvervoer (zie ook Tabel 2), te weten:

1. Het aantal vrachtwagens in eigendom of geleased
2. Het aantal bezoekende vrachtwagens
3. Het aantal transportkilometers met eigen vrachtwagens of onder regie

Indien één van de drempelwaarden overschreden wordt, is de zorgplicht voor vervoersmanagement van toepassing op goederenvervoer.

VTE heeft geen vrachtwagens in eigendom of geleased en het vrachtvervoer vindt ook niet plaats onder eigen regie. Hierdoor voldoet VTE sowieso niet aan drempelwaarden 1 en 3.

Het aantal vervoersbewegingen voor goederenvervoer is samengevat in onderstaande tabel. De verdelingen in onderstaande tabel zijn volgens de standaardverdelingen zoals zijn aangeleverd door Goudappel (middelzwaar 41% en zwaar 59%), met uitzondering van de statische opslag, waar een 50/50 verdeling is gehanteerd.

*Tabel 6 Samenvatting goederenvervoer (waarden zijn afgerond naar boven)*

| | Type voertuig | Bewegingen per jaar |
|---|---|---|
| Evenementen/leisure | Vrachtwagen middelzwaar | 820 |
| | Vrachtwagen zwaar | 1.180 |
| Tijdelijke opslag | Vrachtwagen middelzwaar | 1.230 |
| | Vrachtwagen zwaar | 1.770 |
| Statische opslag (bunkerstrip) | Vrachtwagen middelzwaar | 110 |
| | Vrachtwagen zwaar | 110 |
| Totaal | | 5.220 |

Er zullen in totaal 5.220 aantal bewegingen per jaar zijn op het terrein van VTE van vrachtwagens. Dat zijn 2.610 bezoekende goederenvoertuigen (Immers een vervoersbeweging is heen of terug, en een bezoekend voertuig moet ook weer terug). De drempelwaarde is 10.000 bezoekende vrachtwagens (en 20.000 bezoekende busjes). VTE blijft ook ruim onder deze drempelwaarde, waardoor VTE geen enkele drempelwaarde voor goederenvervoer overschrijdt en VTE niet hoeft te voldoen aan de zorgplicht vervoersmanagement voor goederenvervoer.

# Bezoekersverkeer

De activiteiten (evenementen/leisure) van VTE hebben een verkeersaantrekkende werking. De verkeersaantrekkende werking is per activiteit erg verschillend. Op basis van de ervaringen in de afgelopen jaren heeft VTE een realistische onderverdeling gemaakt voor de maximale invulling van 500.000 bezoekers als het maximum aantal bezoekers geheel door evenementen wordt ingevuld. In tabel 7 is een overzicht van het aantal bezoekersverkeersbewegingen per type activiteit opgenomen. Parkeren wordt voor de reguliere activiteiten op het terrein van VTE zelf opgelost. Voor de grotere activiteiten wordt dit apart in een verkeers- en vervoersplan geregeld, dat onderdeel uitmaakt van de evenementenvergunning/melding. Uit Tabel 7 blijkt dat dit voor alle activiteiten met een landelijk karakter van toepassing is. Hoewel dit slechts 16 activiteiten zijn, wordt hierbij 78% van het totaal aantal bezoekers van de activiteiten bij VTE verwacht.

*Tabel 7 Overzicht aantal bezoekers per activiteit*

| Categorie | Bezoekers per activiteit per dag [#] | Aantal dagen per jaar | Aantal bezoekers |
|---|---|---|---|
| Zakelijke activiteit (lokaal) | 400 | 25 | 10.000 |
| Overige activiteit (lokaal) | 500 | 29 | 14.500 |
| Kleine activiteit (regionaal) | 2.500 | 15 | 37.500 |
| Grote activiteit (regionaal) | 5.000 | 10 | 50.000 |
| Kleine activiteit (landelijk) | 10.000 | 4 | 40.000 |
| Grote activiteit (landelijk) | 29.000 | 12 | 348.000 |
| **Totalen** | | | **500.000** |

*Tabel 8 Overzicht van het ingeschatte aantal verkeersbewegingen per activiteit (waarden in de samenvattende tabel 3 zijn naar boven afgerond)*

| Categorie | Voertuig | Aandeel bezoekers per voertuigtype | Bezoekers per voertuigtype per jaar [#] | Gemiddelde bezetting per voertuig | Aantal voertuigen | Bewegingen per jaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Zakelijke activiteit (lokaal) | Personenauto | 100% | 10.000 | 1,2 | 8.334 | 16.668 |
| Overige activiteit (lokaal) | Personenauto | 100% | 14.500 | 2,4 | 6.042 | 12.084 |
| Kleine activiteit (regionaal) | Personenauto | 75% | 28.125 | 2,4 | 11.719 | 23.438 |
| | Touringcar | 15% | 5.625 | 50 | 113 | 226 |
| | Fiets/OV | 10% | 3.750 | | | |
| Grote activiteit (regionaal) | Personenauto | 75% | 37.500 | 2,4 | 15.625 | 31.250 |
| | Touringcar | 15% | 7.500 | 50 | 150 | 300 |
| | Fiets/OV | 10% | 5.000 | | | |
| Kleine activiteit (landelijk) | Personenauto | 75% | 30.000 | 2,5 | 12.000 | 24.000 |
| | Touringcar | 20% | 8.000 | 50 | 160 | 320 |
| | Fiets/OV | 5% | 2.000 | | | |
| Grote activiteit (landelijk) | Personenauto | 55% | 191.400 | 3 | 63.800 | 127.600 |
| | Touringcar (incl. pendelbus) | 35% | 121.800 | 50 | 2.436 | 4.872 |
| | Fiets/OV | 10% | 34.800 | | | |
| **Totalen** | | | | | | |
| Personenauto's | | | **311.525** | | | **235.040** |
| Bussen | | | **142.925** | | | **5.728** |
| Fiets/OV | | | **45.550** | | | |

| Categorie | Voertuig | Aandeel bezoekers per voertuigtype | Bezoekers per voertuigtype per jaar [#] | Gemiddelde bezetting per voertuig | Aantal voertuigen | Bewegingen per jaar |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Totaal | | | **500.000** | | | |

Op basis van eerdere zakelijke evenementen is gebleken dat de bezetting per auto lager ligt dan bij activiteiten die voor consumenten worden georganiseerd. Ervaring leert ook dat bij de grotere evenementen het percentage fietsverkeer toeneemt, hoofdzakelijk vanwege het karakter van het evenement (veelal festivals, een jongere doelgroep en nuttigen van drank).

Vanwege de hoge dynamiek in type activiteiten is ervoor gekozen om de berekende getallen wat naar boven af te ronden, naar 248.000 personenauto's bewegingen (ca 2,5 persoon per motorvoertuig per bezoeker met personenauto) en 5.800 busbewegingen per jaar.

Van het totaal aan activiteiten zullen de evenementen met nationale aantrekkingskracht zich met name voordoen in de weekenden (circa 2/3 van het totaal aantal bezoekers van 500.000). De resterende 1/3 betreft kleinere lokale en regionale activiteiten die zich hoofdzakelijk verdeeld over de werkweek voor zullen doen.

### Toets aan drempelwaarde bezoekersverkeer

De drempelwaarden voor bezoekers (>500) wordt overschreden. VTE moet dus voldoen aan de zorgplicht vervoersmanagement voor bezoekersverkeer. Dit wordt hieronder verder uitgewerkt.

# Vervoersmanagement bezoekersverkeer

Wanneer activiteiten op de locatie van VTE plaatsvinden draagt dit bij aan een tijdelijke verhoogde verkeersintensiteit op lokale wegen door aankomende en vertrekkende bezoekers. Door het toepassen van goed vervoersmanagement van deze bezoekers kunnen problemen voorkomen worden. Adequaat vervoersmanagement:

1. Leidt tot minder parkeerproblemen en files.
2. Kunnen meer vervoersalternatieven worden aangeboden.
3. Wordt de vervoerscapaciteit en flexibiliteit bij grote aantallen bezoekers vergroot.
4. Worden bezoekers gestimuleerd om met een alternatief vervoermiddel te reizen en wordt dit ook onderdeel van de activiteit zelf gemaakt.
5. Kan leiden tot een kostenbesparing op de parkeerinfrastructuur voor de eigenaar van de inrichting.
6. Leidt tot minder verkeer, minder overlast en minder stress onder de bezoekers.
7. Leidt tot een toename van de verkeersveiligheid.

Punt 5 is voor VTE niet van toepassing. De aanwezige infrastructuur, die als parkeerinfrastructuur ingezet kan worden, is zo omvangrijk dat volledige benutting van de parkeerinfrastructuur nooit aan de orde zal zijn, omdat de infrastructuur naar het terrein van VTE een dergelijke verkeersstroom niet aan kan. Daarom dient een specifiek vervoersplan opgesteld te worden. In het akoestisch onderzoek van Peutz naar indirecte hinder door wegverkeer (kenmerk E 1081-22-RA-002) zijn maximum aantal

bezoekers per etmaalperiode benoemd, zodat de maximaal aanvaardbaar te achten geluidbelasting van 65 dB(A) op de gevels van woningen niet wordt overschreden. Er is een vervoersplan nodig vanaf 21.500 bezoekers indien deze zowel in de dag (07.00 – 19.00 uur) aankomen als weer vertrekken, indien in de avond (19.00 – 23.00 uur) sprake is van meer dan 4.750 vertrekkende bezoekers, dan wel in de nacht (23.00- 07.00 uur) sprake is van meer dan 3.000 vertrekkende bezoekers. Mocht bij een evenement sprake zijn van zowel aankomst als vertrek in de avond dient een vervoersplan te worden ingesteld vanaf 2.375 bezoekers.

Om duidelijke kaders voor initiatiefnemers van evenementen te hanteren en onduidelijkheden rondom evenementen met vertrekkend verkeer in meerdere etmaalperioden te voorkomen, heeft VTE ervoor gekozen om vanaf de volgende aantallen bezoekers een vervoersplan op te stellen:

*Tabel 9 Drempelwaardes voor opstellen vervoersplan.*

| Drempelwaarde vervoersplan (aantal bezoekers) | Etmaalperiode Aankomst | Etmaalperiode Vertrek |
|---|---|---|
| 21.500 | 07.00 – 19.00 uur | 07.00 – 19.00 uur |
| 4.750 | 07.00 – 19.00 uur | 19.00 – 23.00 uur |
| 3.000 | 07.00 – 19.00 uur | 23.00 – 07.00 uur |
| 2.375 | 19.00 – 23.00 uur | 19.00 – 23.00 uur |
| 2.375 | 19.00 – 23.00 uur | 23.00 – 07.00 uur |

** Er zullen geen evenementen aanvangen in de nachtperiode, dit is daarom buiten beschouwing gelaten.*

Bij toepassing van een vervoersplan zal in de nabijheid van de A1 een transferium worden ingericht, waarna via elektrische pendelbussen de bezoekers naar het VTE-terrein worden gereden. Deze vervoersdienst wordt gekoppeld aan het entreeticket.

In figuur 1 wordt weergegeven hoe het besparingsplan Zorgplicht Vervoer werkt. In figuur 1 zijn de onderwerpen weergegeven die in een (0-)meting moeten zijn opgenomen in het kader van de algemene zorgplicht op grond van de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit. In het geval van deze zorgplicht moet de gehele PDCA-cyclus doorlopen worden.




*Figuur 1: Besparingsplan Zorgplicht Vervoer (Rijkswaterstaat, 2020)*

Wanneer er niet de beschikking is over gekwantificeerde vervoersdata mag een schatting worden gemaakt. De (0-)meting wordt iedere vier jaar uitgevoerd en hierdoor zal er steeds een verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van de onderliggende data. Op basis van een (0-)meting wordt een planning gemaakt van maatregelen die ervoor zorgen dat de uitvoering van vervoersmanagement op een adequate wijze plaatsvindt. De planning bestaat uit een wat- en hoe-methodiek. Het wat-gedeelte gaat in op de doelen en maatregelen die worden gekozen, inclusief de meetindicatoren en de gewenste waarden. Het hoe-gedeelte gaat in op de organisatie van de maatregelen.
**De 0-meting, oftewel de inschatting van de vervoersbeweging is gegeven in tabel 3. Dit is ook de basis voor de vergunningen op het gebied van geluid en emissies.**

**WAT:**
VTE probeert de impact van de vervoersbewegingen ten gevolge van de door haar georganiseerde activiteiten te minimaliseren via vervoersmanagement.

**HOE:**
Voor het vervoersmanagement van bezoekers zullen meerdere maatregelen worden geïmplementeerd in de bedrijfsvoering bij VTE. Het merendeel hiervan wordt reeds toegepast. De maatregelen die VTE toepast zijn hieronder opgesomd:

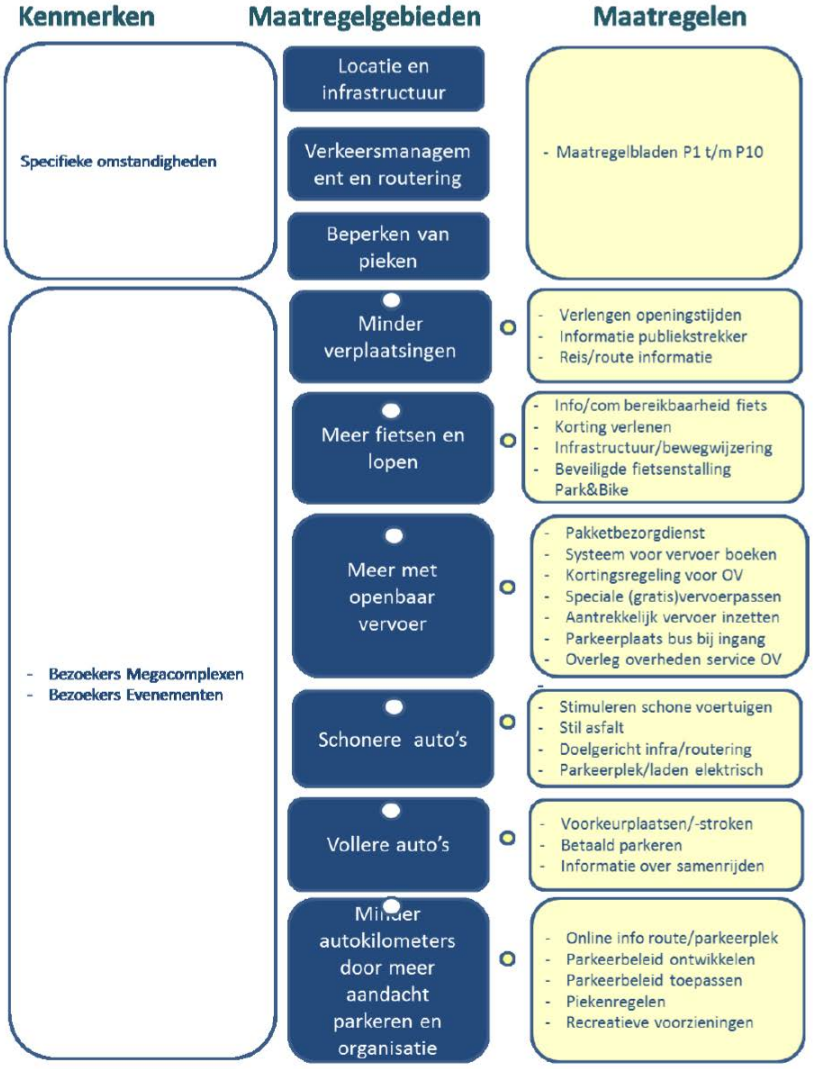
1. **Reis / route informatie**
   Deze informatie wordt standaard aan organisatoren verstrekt door VTE via ticketverkoop en website.
2. **Infrastructuur / bewegwijzering**
   Bij grote evenementen wordt daarop toegespitste bewegwijzering geplaatst (als onderdeel van het vervoersplan).

3. **Informatie voor de bereikbaarheid voor fietsers**
   Deze informatie wordt standaard aan organisatoren verstrekt door VTE.
4. **Beveiligde fietsenstalling**
   Ad hoc wordt in een fietsenstalling voorzien dichtbij de desbetreffende locatie. Het terrein is reeds beveiligd. De stalling zelf is niet apart beveiligd.
5. **Systeem voor vervoer boeken**
   De inzet van bussen voor de transfer tussen het treinstation en evenemententerrein is een onderdeel van het vervoersplan.
6. **Parkeerplaats bus bij de ingang**
   Op het terrein zijn op meerdere plaatsen parkeerfaciliteiten beschikbaar, bussen kunnen in beginsel overal parkeren, zodat nauwelijks gereden hoeft te worden tussen uitstap-/opstapplaats en parkeermogelijkheid.
7. **Betaald parkeren**
   Activiteiten die veel bezoekers trekken leiden tot het als dan instellen van betaald parkeren. In overleg met de organisator wordt bepaald wie de parkeerheffing int.
8. **Informatie over samen rijden**
   Betaald parkeren stimuleert het carpoolen. VTE maakt zich sterk om dit te stimuleren en moedigt organisatoren aan om samen rijden van bezoekers en personeel te promoten.
9. **Online info route/parkeerplek**
   Deze informatie wordt standaard aan organisatoren verstrekt door VTE.
10. **Parkeerbeleid ontwikkelen en toepassen**
    Er is alleen sprake van parkeerbeleid als onderdeel van het eerdergenoemde vervoersplan. Onderdeel van het vervoersplan is het gebruik van een transferium nabij de A1.

De volgende maatregelen worden door VTE nog niet actief gepromoot als onderdeel van het vervoersmanagement. Van deze maatregelen wordt de ontwikkeling op de voet gevolgd:

11. **Stimuleren schone voertuigen**
    Voor bezoekers wordt dit niet actief gestimuleerd. De directeur van VTE heeft naar het personeel een voorbeeldfunctie en rijdt een hybride personenauto.
12. **Parkeerplekken voor elektrische voertuigen**
    Vooralsnog is daarin nog niet voorzien. VTE volgt de ontwikkelingen en zal hierop inspelen indien dit voor VTE opportuun is en de elektriciteitsinfrastructuur dit toe laat. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat er niet 1 parkeerterrein is, maar dat er op meerdere plekken op het terrein geparkeerd kan worden, afhankelijk van het type activiteit.

Na vier jaar zullen de verkeersstromen geëvalueerd worden en zal het vervoersmanagementplan bijgesteld worden, indien de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. De haalbaarheid van het toepassen van overige maatregelen, zoals aangegeven in de onderstaande figuur, kan dan worden overwogen.




*Figuur 2: Mogelijke maatregelen gekoppeld aan kenmerken en maatregelgebieden (Rijkswaterstaat, 2020)*

Naast de maatregelen die al zijn toegepast in de bedrijfsvoering en waar al rekening wordt gehouden zijn er ook maatregelen waarmee VTE geen rekening kan houden en/of buiten de scope van VTE vallen, zie hieronder:

1. **Verlengen openingstijden**
   VTE kent geen vaste openingstijden, activiteiten kennen elk hun eigen tijdsvenster. De ervaring leert dat activiteiten die veel bezoekers trekken een sterk gespreide aankomst laten zien en een zich over een iets kortere tijdspanne uitstrekkend vertrek.
2. **Korting verlenen**
   Korting verlenen is niet aan de orde, het zijn de organisatoren van activiteiten die de hoogte van entreeprijzen bepalen. Indien de omvang van een activiteit daar aanleiding toe geeft, worden ook combitickets aangeboden voor vervoer en entree. VTE zal een kortingsregeling op vervoer sterk aanbevelen bij de organisatoren van evenementen.
3. **Kortingsregeling OV**

Korting verlenen is niet aan de orde, het zijn de organisatoren van activiteiten die de hoogte van entreeprijzen bepalen. Indien de omvang van een activiteit daar aanleiding toe geeft, worden ook combitickets aangeboden voor vervoer en entree. VTE zal een kortingsregeling OV sterk aanbevelen bij de organisatoren van evenementen.

4. **Stil asfalt**
   Valt buiten de scope van VTE.

# Concluderend

VTE zelf heeft circa 10 personen permanent in dienst die regelmatig op het terrein aanwezig zijn. Bij 500.000 bezoekers per jaar verwacht VTE gemiddeld 16 FTE benodigd te hebben. De drempelwaarden voor zakelijk verkeer en woon-werkverkeer worden hierdoor niet behaald. Voor het zakelijke verkeer en woon-werkverkeer hoeft VTE dan ook niet te voldoen aan de zorgplicht vervoersmanagement. Er zullen in totaal 5.220 aantal bewegingen per jaar zijn op het terrein van VTE van vrachtwagens (2.610 bezoekende vrachtwagens). De drempelwaarde is 10.000 bezoekende goederenvoertuigen (vrachtwagens) per jaar. VTE hoeft niet te voldoen aan de zorgplicht vervoersmanagement voor goederenvervoer.

De drempelwaarde voor bezoekers wordt daarentegen behaald. VTE moet voldoen aan de zorgplicht vervoersmanagement voor bezoekersverkeer. Voor grote evenementen zal VTE een specifiek vervoersplan opstellen. De volgende drempelwaarden zullen hiervoor worden gebruikt:

*Tabel 10 Drempelwaarden voor het opstellen van een vervoersplan*

| Drempelwaarde vervoersplan (aantal bezoekers) | Etmaalperiode Aankomst | Etmaalperiode Vertrek |
|---|---|---|
| 21.500 | 07.00 – 19.00 uur | 07.00 – 19.00 uur |
| 4.750 | 07.00 – 19.00 uur | 19.00 – 23.00 uur |
| 3.000 | 07.00 – 19.00 uur | 23.00 – 07.00 uur |
| 2.375 | 19.00 – 23.00 uur | 19.00 – 23.00 uur |
| 2.375 | 19.00 – 23.00 uur | 23.00 – 07.00 uur |

** Er zullen geen evenementen aanvangen in de nachtperiode, dit is daarom buiten beschouwing gelaten.*

# Referenties

Rijkswaterstaat. (2020). *Handreiking Vervoermanagement (Uitvoering van de milieuwet- en regelgeving).* Rijkswaterstaat.

**Bedrijveninventarisatie Bestemmingsplan Voormalige vliegbasis Twenthe Midden**

In verband met het Bestemmingsplan Voormalige vliegbasis Twenthe Midden is verzocht om onderzoek te verrichten naar de potentiële milieubelasting van de bedrijven binnen en in de directe omgeving van het gebied. Ten behoeve van dit onderzoek is gebruik gemaakt van het bedrijvenbestand van de afdeling Vergunnen en informatie van de gemeenten Dinkelland en Oldenzaal. Met behulp van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering", een VNG uitgave van 2009, zijn van de aanwezige bedrijven de indicatieve milieucontouren en de categorie bepaald.

M. Reekers
Afdeling Vergunnen

Juli 2020

## INHOUDSOPGAVE

**1. PLANGEBIED ..... 3**

**2. AANPAK ..... 3**

**3. RESULTATEN ..... 3**

**3.1 BEDRIJVEN OMGEVING PLANGEBIED ..... 3**

**3.2 BEDRIJVEN BINNEN HET PLANGEBIED ..... 4**

**4. CONCLUSIES ..... 4**

**BIJLAGEN ..... 5**

## 1. Plangebied

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twenthe zijn in maart 2018 de bestemmingsplannen voor de nieuwe functies door de gemeenteraad vastgesteld. Het bestemmingsplan voor de noordzijde (Technology Base/luchthaven) is inmiddels onherroepelijk. Medio 2019 is het bestemmingsplan voor het middendeel echter door de Raad van State vernietigd.

Deze inventarisatie heeft betrekking op deelgebied Midden. Het nieuwe bestemmingsplan voor dit deelgebied heeft betrekking op het evenemententerrein Vliegveld Twenthe (Evenementenlocatie (VTE)), de nieuw aangelegde natuur (als onderdeel van het natuurnetwerk Nederland, NNN) en de MASS-radar van Defensie.

## 2. Aanpak

Om eventuele knelpunten te signaleren is onderzoek verricht naar de invloed van bedrijven op het plangebied en de mogelijke invloed van de bedrijven binnen het plangebied op de omgeving. Bij de inventarisatie is gebruik van de VNG publicatie Bedrijven en Milieuzonering, een VNG uitgave van 2009. Deze publicatie biedt een handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk. De genoemde afstanden gelden vanaf de grens van de inrichting tenzij anders vermeld. De vermelde milieucategorie is de categorie zoals deze wordt gebruikt ten behoeve van bestemmingsplannen.

**Tabel afstanden en categorieën**

| Categorie | Afstanden in meters |
|---|---|
| 1 | 10 |
| 2 | 30 |
| 3.1 | 50 |
| 3.2 | 100 |
| 4.1 | 200 |
| 4.2 | 300 |
| 5.1 | 500 |
| 5.2 | 700 |
| 5.3 | 1000 |
| 6 | 1500 |

## 3. Resultaten

### 3.1 Bedrijven omgeving plangebied

De bedrijven in de omgeving van het plangebied zijn geïnventariseerd. Het betreffen zowel bedrijven gelegen binnen de gemeente Enschede als bedrijven gelegen in de gemeenten Dinkelland en Oldenzaal (zie bijlagen 1, 2 en 3). Van de bedrijven zijn de indicatieve milieucontouren bepaald.

Uit de inventarisatie is gebleken dat de indicatieve milieucontouren van 4 bedrijven/voorzieningen zijn gelegen binnen het plangebied. Uit een nadere beschouwing (zie bijlage 1) blijkt echter dat deze bedrijven/voorzieningen geen knelpunten opleveren voor het plangebied.

## 3.2 Bedrijven binnen het plangebied

Bedrijven en milieuzonering

Veel potentiële conflictsituaties waarbij milieuaspecten in het geding zijn, kunnen worden voorkomen door toepassing van zonering. Zonering is in zijn algemeenheid een ruimtelijk middel voor het invullen en beheren van de ruimte. Hierbij wordt een scheiding tussen verschillende, vaak conflicterende, functies aangehouden. Vanwege dit ruimtelijk structurerend karakter kan een zonering in het bestemmingsplan juridisch worden vastgelegd.

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter vergroting van de leefkwaliteit. Bij integrale milieuzonering wordt bovendien rekening gehouden met cumulatieve effecten. Voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming is de VNG-publicatie “Bedrijven en Milieuzonering” (2009) in de praktijk een belangrijk hulpmiddel. Deze publicatie geeft voor vele bedrijfstypen, opslagen en installaties aan welke milieuaspecten een rol kunnen spelen en biedt een handreiking ten aanzien van welke gemiddelde afstanden tot woonbebouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening 'passend' zijn. De genoemde richtafstanden zijn slechts indicatief, waardoor maatwerk op lokaal niveau noodzakelijk is.

Voor het plangebied zal een milieuzonering worden gehanteerd. Gelet hierop kan in algemene zin worden gesteld dat de (toekomstige) bedrijven geen negatieve gevolgen voor de omgeving zullen veroorzaken.

Aanwezige bedrijven

In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de binnen het plangebied aanwezige bedrijven/voorzieningen. Van de bedrijven/voorzieningen zijn de indicatieve milieucontouren bepaald. Uit de inventarisatie is gebleken dat binnen de indicatieve milieucontouren van deze bedrijven/voorzieningen (met uitzondering van de radarinstallatie zie verder nadere beschouwing in bijlage 4) geen gevoelige functies zoals woningen zijn gelegen. De aanwezige bedrijven leveren geen knelpunten op voor de ontwikkeling van het plangebied.

# 4. Conclusies

1. De aanwezige bedrijven/voorzieningen in de omgeving van het plangebied leveren geen knelpunten op voor de ontwikkeling van het plangebied.

2. Gelet op de te hanteren milieuzonering kan in algemene zin worden gesteld dat de bedrijven/voorzieningen binnen het plangebied geen negatieve gevolgen voor de omgeving zullen veroorzaken.

**Bijlagen**

**Bijlage 1 Bedrijven omgeving plangebied**

Bedrijven gemeente Enschede

| **Adres** | **Naam** | **Omschrijving activiteit** | **Cat*** | **Milieu-aspect** | **Norm-afstand (in m[1])**** | **Afstand tot plan-gebied** | **Invloed op plange bied** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergweg 352 | Heerink | Loon- en grondverzetbedrijf | 3.1 | Geluid | 50 | > 200 m | Nee |
| Oldenzaalsestraat 1040 | Auto Service Lonneker | Autoherstelinrichting | 2 | Geluid | 30 | > 600 m | Nee |
| Oldenzaalsestraat 1045 | Halfweg | Restaurant | 1 | Geluid, gevaar en geur | 10 | > 500 m | Nee |
| Oldenzaalsestraat 1165 | Vije | Depot (o.a. zoutopslag) | 2 | Geluid | 30 | > 900 m | Nee |
| Prins Bernhardpark 9 | Enexis | Gasdrukregel en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 | > 600 m | Nee |
| Prins Bernhardpark 56 | Enexis | Gasdrukregel en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 | > 350 m | Nee |
| Noordergrensweg 59 | Fisher | Overslagbedrijf voor vee | 3.1 | Geluid | 50 | > 350 m | Nee |
| Vergertweg 257 | F. Vije | Hoveniers- en bestratingsbedrijf | 2 | Geluid | 30 | > 650 m | Nee |
| Vliegbasis Twente 1C 104 | Ministerie van Defensie Complex Twente | Zendercomplex | 3.2 | Gevaar | 100 | Ca. 10 m | Ja |
| Vliegveldstraat 100 C 40 (en diverse andere gebouwen) | Safety Campus Twente | Veiligheidscentrum met bovengrondse propaantank (20.000 liter) | 3.2 | Gevaar | 100 m | > 400 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 H8, H9, C59, C60 en C61 | AELS | Ontmantelen van passagiers-vliegtuigen | 4.1 | Geluid | 200 m | > 400 m | Nee |
| Vliegveldweg 221 | Loon- en Handels-onderneming | Loonbedrijf | 3.1 | Geluid | 50 m | > 500 m | Nee |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ewald Gerbert | | | | | | |
| Vliegveldstraat 100 B 502 | Ministerie van Defensie | Zendercomplex | 3.2 | Gevaar | 100 | > 400 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B 514 | Dynteq | Ontwikkelen van industriële product- en, professionele apparaten, machines en voertuigen. | 2 | Geluid | 30 m | > 600 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B 515 | Ortega Submersibles B.V. | Kantoor en werkplaats. Ontwikkeling en bouw van onder andere High Tech DDV's (Diver Delivery Vehicles) voor de Survey-, Search and Rescue-, Superyacht- en Special Forces sector | 3.1 | Geluid | 50 m | > 600 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B 517 | RE-LiON Group B.V. | Software/kennis-bedrijf/assemblage van electronica-onderdelen | 2 | Geluid | 30 m | > 600 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B 519 | Space 53 | Ontwikkelen, testen en trainen van onbe mande systemen | 3.2 | Geluid | 50 m | > 600 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B520 | USE System E ngineering bv | Testen en instructie van startbaan-bekabeling en -verlic hting | 2 | Geluid | 30 m | > 600 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 B523, B521, B522 en C28A | Twentse zweefvliegclub | Zweefvliegclub (incl. stalling en klein onderhoud/ reparaties) | 2 | Geluid | 30 m | Ca. 5 m | Ja |
| Vliegveldstraat 100 B521 | Vliegclub Twente | Hangar van de vliegclub (stalling, klein onderhoud van sportvliegtuigen, tanken van sportvliegtuigen) | 3.1 | Geluid | 50 m | Ca. 60 m | Nee |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vliegveldstraat 100 C94 | Airport Twente | Luchthaven | 6 | Geluid | 1500 m | 0 m | Ja |
| Vliegveldweg 299 | Koninklijke Marechaussee | Kantoorgebouw | 1 | Geluid | 10 | > 80 m | Nee |
| Vliegveldstraat 100 C38 | 4Silence B.V. | Kantoorgebouw | 1 | Geluid | 10 | > 400 m | Nee |
| Vliegveldweg 337 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Ca. 20 m | Nee |
| Weerseloseweg 183 | Vitens | Winning en distributie van water | 3.2 | Geluid | 100 | > 1500 m | Nee |
| Weerseloseweg 355 | De Koperen Bol | Antiekhandel | 1 | Geluid | 10 | > 450 m | Nee |
| Weerseloseweg 356 | Restaurant Kleinsman | Restaurant | 1 | Geluid, gevaar en geur | 10 | > 200 m | Nee |
| Weerseloseweg 360 | Ten Vergert | Boomkwekerij | 2 | Geluid | 30 | > 60 m | Nee |
| Weerseloseweg 370 | Heer Bommel | Restaurant | 1 | Geluid, gevaar en geur | 10 | > 500 m | Nee |
| Weerseloseweg 400 | F. Oude Hengel | Houthandel/land-schapsonderhoud | 3.1 | Geluid | 50 | > 800 m | Nee |

* Categorie op basis van de Publicatie Bedrijven en milieuzonering
** Indicatieve afstand op basis van de Publicatie Bedrijven en milieuzonering

Nadere beschouwing bedrijven/voorzieningen met mogelijke invloed op het plangebied

1. Vliegbasis Twente 1C 104 Ministerie van Defensie Complex Twente

Zendercomplex

Normafstand
Gevaar 100 m

De contour voor het aspect gevaar valt binnen het plangebied. Binnen het plangebied zijn binnen deze contour echter geen gevoelige functies (zoals woningen) gelegen.

Gelet op het vorenstaande vormt het zendercomplex geen knelpunt voor het plangebied.

2. Vliegveldstraat 100 B523, B521, B522 en C28A Twentse zweefvliegclub

Zweefvliegclub (incl. stalling en klein onderhoud/reparaties)

Normafstanden
Geluid 30 m
Geur en gevaar 10 m

De contouren van voornoemde milieuaspecten vallen binnen het plangebied. Binnen het plangebied zijn binnen deze contouren echter geen gevoelige functies (zoals woningen) gelegen.

Gelet op het vorenstaande vormt de zweefvliegclub geen knelpunt voor het plangebied.

3. Vliegveldstraat 100 C94 Airport Twente

In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied is Twente Airport gelegen.

Voor een luchthaven gelden op basis van de VNG Publicatie Bedrijven en milieuzonering de volgende richtafstanden:

1500 m voor het aspect geluid;
500 m voor het aspect gevaar;
200 m voor het aspect geur;
50 m voor het aspect stof.

Om een luchthaven te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Hierin worden grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven door het luchthavenluchtverkeer opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid.
Door de Provincie Overijssel is het luchthavenbesluit voor Twente Airport vastgesteld. Dit besluit is op 30 maart 2017 in werking getreden.

Aangezien de afweging of een luchthaven inpasbaar is qua geluid en externe veiligheid heeft plaatsgevonden in het kader van het luchthavenbesluit, wordt hier verder niet op deze aspecten ingegaan.

Voor het overige kan worden opgemerkt dat binnen de contouren voor de aspecten geur en stof geen gevoelige functies binnen het plangebied zijn gelegen.

Op basis van het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat de luchthaven geen knelpunt vormt voor het plangebied.

**Agrarische bedrijven omgeving plangebied**

| Adres | Naam | Omschrijving activiteit | Cat | Milieu-aspect | Norm-afstand (in m[1]) | Afstand tot plangebied | Invloed op plan-gebied |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bergweg 350 | Strootman | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 200 m | Nee |
| Beuvinkweg 40 | Kiewik | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 300 m | Nee |
| Hofmeijerweg 117 | Leusink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 800 m | Nee |
| Roolvinkweg 10 | Bruggert | Rundveehouderij | 4.2 | Geur | 100 | ca. 85 m | Ja |
| Roolvinkweg 26 | De Twentse Marke | Manege | 3.1 | Geur | 50 | > 300 m | Nee |
| Roolvinkweg 30 | Twente hippique | Paardenhouderij | 3.1 | Geur | 50 | > 300 m | Nee |
| Oldenzaalsestraat 1199 | Steggink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 900 m | Nee |
| Snellenweg 15 | Gerbert | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 400 m | Nee |
| Vergertweg 103 | Zorgboerderij Ensink | Agrarisch bedrijf | 3.2 | Geur | 100 | > 900 m | Nee |
| Vergertweg 105 | Mts Brunink Peterinck | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 m | > 900 m | Nee |
| Vergertsveldweg 30 | Ensink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 800 m | Nee |
| Vergertsveldweg 31 | Leusink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 800 m | Nee |
| Vliegveldweg 225 | Het Twentsche Veld | Paardenhouderij/ manege | 3.1 | Geur | 50 | > 350 m | Nee |
| Weerseloseweg 309 | Leusink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 800 m | Nee |
| Weerseloseweg 351 | Wagelaar | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 800 m | Nee |
| Weerseloseweg 394 | Pots | Paardenhouderij | 3.1 | Geur | 50 | > 800 m | Nee |
| Wiefkerweg 20 | Rosink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 200 m | Nee |

<u>Nadere beschouwing bedrijven met mogelijke invloed op het plangebied</u>

<u>1. Roolvinkweg 10 Bruggert</u>

Rundveehouderij
Geur 100 m
Stof en geluid 30 m

De contour voor het aspect geur valt binnen het plangebied. Binnen het plangebied zijn binnen deze contour echter geen gevoelige functies (zoals woningen) gelegen.

Gelet op het vorenstaande vormt het bedrijf geen knelpunt voor het plangebied.

**Bijlage 2 Bedrijven gemeente Oldenzaal**

Ten noordoosten van het plangebied, binnen de gemeente Oldenzaal, is het bedrijventerrein De Hanzepoort gelegen. De afstand van dit bedrijventerrein tot de rand van het plangebied is meer dan 500 m.

Blijkens www.risicokaart.nl zijn er op dit bedrijventerrein geen bedrijven gevestigd welke onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen dan wel het Besluit risico's zware ongevallen vallen.

Wel bevindt zich op zeer ruime afstand (meer dan 1200 m) van het plangebied een tankstation met LPG. Dit bedrijf valt wel onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Bij een doorzet van meer dan 1.000 m3 LPG geldt een indicatieve afstand van 200 m voor het aspect gevaar. Dit bedrijf vormt daarom geen knelpunt voor het plangebied.

Geconcludeerd kan worden dat de bedrijvigheid gelegen op het bedrijventerrein De Hanzepoort geen belemmeringen oplevert voor de ontwikkelingen binnen het plangebied.

Daarnaast zijn er ten noorden van het plangebied, tussen de gemeentegrens en de snelweg A1, nog een aantal agrarische bedrijven gelegen (zie onder). Deze bedrijven zijn op een dusdanige afstand gelegen dat deze eveneens geen invloed hebben op het plangebied.

| **Adres** | **Naam** | **Omschrijving activiteit** | **Cat** | **Milieu-aspect** | **Norm-afstand (in m[1])** | **Afstand tot plan-gebied** | **Invloed op plange bied** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Duivelsdijk 121 | Muntel | Varkenshouderij | 4.1 | Geur | 200 | > 500 m | Nee |
| Oude Postweg 20 | Hogt | Kleinschalig rundveebedrijf | 3.2 | Geur | 100 | > 250 m | Nee |
| Oude Postweg 24 | In 't Veldt | Rundveebedrijf | 3.2 | Geur | 100 | > 250 m | Nee |
| Oude Postweg 26 | Breukers | Rundveebedrijf | 3.2 | Geur | 100 | > 250 m | Nee |

**Bijlage 3 Bedrijven gemeente Dinkelland**

Ten noorden van het plangebied, tussen de gemeentegrens en de spoorlijn, zijn op het grondgebied van de gemeente Dinkelland een aantal agrarische bedrijven en een aannemersbedrijf gevestigd (zie onder). De indicatieve milieucontouren van deze bedrijven zijn niet gelegen binnen het plangebied. Deze bedrijven hebben daarom geen invloed op het plangebied.

Overigens wordt opgemerkt dat de bedrijven ten noorden van de spoorlijn buiten beschouwing zijn gelaten aangezien de afstand van het plangebied tot de spoorlijn groter is dan 1500 m. Verondersteld kan worden dat, gelet op deze relatief grote afstand, deze bedrijven geen invloed hebben op het plangebied.

| **Adres** | **Naam** | **Omschrijving activiteit** | **Cat** | **Milieu-aspect** | **Norm-afstand (in m[1])** | **Afstand tot plan-gebied** | **Invloed op plange bied** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oude Postweg 4 | Kwekerij Lubbers | Boomkwekerij | 2 | Geluid | 30 | > 1500 m | Nee |
| Oude Postweg 9 | Reuver | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 1500 m | Nee |
| Oude Postweg 17 | Elzink | Rundveehouderij | 3.2 | Geur | 100 | > 1500 m | Nee |
| Sniedersveldweg 3 | De Vries | Aannemersbedrijf | 3.1 | Geluid | 50 | > 900 m | Nee |

**Bijlage 4 Aanwezige bedrijven binnen het plangebied**

| Adres | Naam | Omschrijving activiteit | Categorie volgens bijlage A | Milieu-aspect | Norm-afstand (in m[1]) | Potentieel knelpunt[1] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vliegbasis Twente 1C 108 | Ministerie van Defensie | Radarinstallatie | 6 | Gevaar | 1500 m | Nee* |
| Vliegbasis Twente 1 1 C18 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegbasis Twente 1 1 H10 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegbasis Twente 1 1 H11 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegbasis Twente 1 1 H15 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegbasis Twente 1 1 H17 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegveldweg 335 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegveldweg 339 | Enexis | Gasdrukregel- en meetstation | 1 | Geluid en gevaar | 10 m | Nee |
| Vliegveldweg 345 (diverse gebouwen) | Vliegveld Twente Evenementen-locatie | Evenementenlocatie | 4.2 | Geluid | 300 m | Nee** |

[1] Indien binnen de normafstand een gevoelige functie zoals een woning is gelegen dan is sprake van een potentieel knelpunt.

* Binnen het plangebied is een radarinstallatie aanwezig die in gebruik is door het Ministerie van Defensie. De radarinstallatie heeft altijd gefunctioneerd terwijl de vliegbasis in gebruik was. Aan de normen die altijd zijn gehanteerd (geen gevoelige bebouwing binnen 70 meter) kan ruimschoots worden voldaan. De radarinstallatie levert daarom geen beperkingen op voor de ontwikkeling van het plangebied.

**

Voor de evenementenlocatie zal een geluidszone worden opgenomen in het bestemmingsplan. Buiten de zone mag de geluidsbelasting vanwege de evenementenlocatie de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

# Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie

*Akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder)*

Rapportnummer E 1081-22-RA-003 d.d. 18 augustus 2021

# Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie

*Akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder)*

| | |
|---|---|
| opdrachtgever | Technology Base |
| rapportnummer | E 1081-22-RA-003 |
| datum | 18 augustus 2021 |
| referentie | LL/LL//E 1081-22-RA-003 |
| verantwoordelijke | ing. L.F.M. Lemmers |
| opsteller | ing. L.F.M. Lemmers |
| | +31 85 822 8671 |
| | l.lemmers@peutz.nl |

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

# Inhoudsopgave


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Inleiding** | **4** |
| **2** | **Toetsingskader** | **5** |
| 2.1 | Algemeen toetsingskader | 5 |
| 2.2 | Gemeentelijk geluidbeleid | 6 |
| **3** | **Uitgangspunten** | **7** |
| 3.1 | Verkeer | 7 |
| 3.2 | Reikwijdte | 8 |
| 3.3 | Verkeerskundig reguliere bedrijfssituatie | 9 |
| 3.4 | Verkeerskundig afwijkende activiteiten | 12 |
| 3.4.1 | Evenement dagperiode | 13 |
| 3.4.2 | Evenement tot in avondperiode | 14 |
| 3.4.3 | Evenement tot in nachtperiode | 15 |
| **4** | **Berekeningen** | **16** |
| 4.1 | Algemeen | 16 |
| 4.2 | Verkeerskundig reguliere bedrijfssituatie | 16 |
| 4.3 | Verkeerskundig afwijkende activiteiten | 17 |
| 4.3.1 | Evenement dagperiode | 17 |
| 4.3.2 | Evenement tot in avondperiode | 18 |
| 4.3.3 | Evenement tot in nachtperiode | 19 |
| **5** | **Beoordeling** | **20** |
| **6** | **Vervoersplan** | **22** |
| 6.1 | Geluid transferium | 22 |
| 6.2 | Pendelverkeer en georganiseerd busvervoer | 23 |

# 1 Inleiding

De gemeente Enschede bereidt voor plangebied Midden een nieuw bestemmingsplan en Omgevingsvergunning voor. Het nieuwe bestemmingsplan omvat de gronden van Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie (hierna: VTE), de bestaande MASS-radar van Defensie en het al ingerichte natuurgebied (hierna: NNN) ten zuiden van de start- en landingsbaan. Voor de MASS-radar en de NNN ziet het bestemmingsplan Midden alleen in een passende bestemming voor de bestaande situatie. Dat is anders voor het terrein van VTE.

VTE exploiteert circa 50 hectare van de voormalige vliegbasis Twenthe in Enschede. Sinds 2014 zijn en worden er op basis van omgevingsvergunningen (waaronder een projectafwijkingsbesluit voor Hangar 11) al verschillende activiteiten georganiseerd, vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op hoofdlijnen de volgende activiteiten mogelijk op het terrein van VTE:
- Leisure
- Evenementen
- Statische en tijdelijke opslag

Omdat het bestemmingsplan alleen voorziet in nieuwe ontwikkelingen op het VTE-terrein, zijn de verschillende onderzoeken toegespitst op dit gebied.

In opdracht van Technology Base te Enschede is een onderzoek verricht met betrekking tot de akoestische gevolgen van de zogenaamde verkeersaantrekkende werking, ook wel de indirecte hinder genoemd. Dit betreft de geluidbelasting als gevolg van het bestemmingsverkeer op de openbare weg van en naar de inrichting.

De geluidbelasting is beoordeeld aan de hand van de van toepassing zijnde door het Ministerie van VROM uitgegeven circulaire van 29 februari 1996 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer', vaak de "schrikkelcirculaire" genoemd.
Verder is rekening gehouden met gemeentelijke beleid op dit punt zoals neergelegd in de Geluidnota Enschede van 3 april 2018.

# 2 Toetsingskader

## 2.1 Algemeen toetsingskader

De verkeersaantrekkende werking van de inrichting wordt beoordeeld aan de hand van de door het Ministerie van VROM uitgegeven circulaire van 29 februari 1996 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer', vaak de "schrikkelcirculaire" genoemd.

De in deze circulaire voorgestelde beoordelingswijze houdt in dat aan de geluidimmissie veroorzaakt door aan de inrichting toe te rekenen verkeersbewegingen buiten het terrein van de inrichting, uitsluitend een maximum wordt gesteld in de vorm van equivalente geluidimmissieniveaus. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A)-etmaalwaarde. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 65 dB(A)-etmaalwaarde.

Onderdeel van de circulaire is het advies bij eventueel aan de orde zijnde overschrijding van de voorkeursgrenswaarde rekening te houden met de mogelijkheden om geluidsgevoelige ruimten van betrokken woningen door gevelmaatregelen voldoende te beschermen en met de geldende grenswaarden uit de Wet geluidhinder, waaronder de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A).
Hierbij wordt aangegeven dat zich situaties kunnen voordoen waarbij door de eigenaar of de bewoner van een woning of de gebruiker van een gebouw geen toestemming wordt gegeven voor het aanbrengen van deze isolatiemaatregelen. In die gevallen kan het bevoegd gezag bij de afweging om een hogere grenswaarde toe te staan laten meewegen of de vergunningaanvrager terzake een redelijk isolatieaanbod heeft gedaan.

In het algemeen is de verkeersaantrekkende werking uitsluitend van belang bij woningen op relatief korte afstand van de in- en uitrit. Op grotere afstand wordt het verkeer van en naar de inrichting geacht te zijn opgenomen in het reeds heersende wegverkeersbeeld. In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening worden verschillende criteria voor de reikwijdte van de milieuvergunning voor indirecte hinder gegeven.

Op basis van jurisprudentie door de Raad van State wordt bij vergunningverlening van bedrijven gelegen op een ingevolgde de Wgh gezoneerd industrieterrein de indirecte hinder in principe niet betrokken. Omdat in het onderhavige geval mede sprake is van een herziening van het bestemmingsplan en de indirecte hinder in ruimtelijke procedures normaliter wel wordt beschouwd is voor VTE de indirecte hinder beschouwd.

## 2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

Ook in het gemeentelijk geluidbeleid zoals weergegeven in de Geluidnota Enschede van 3 april 2018 wordt aandacht geschonken aan de indirecte hinder.

Onder *4.3.1 Hinder van bedrijfsgebonden verkeer beperken* is daar het volgende opgenomen:

*Bij een vergunningverlening aan een bedrijf en bij ruimtelijke plannen wordt het directe geluid van het bedrijf afzonderlijk getoetst van het indirecte geluid van het verkeer van- en naar het bedrijf. De indirecte hinder wordt beoordeeld volgens de Circulaire beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wet milieubeheer (1996). Uit jurisprudentie is duidelijk geworden dat deze hinder moet worden beoordeeld zolang het rij- en stopgedrag (remmen of optrekken) nog afwijkt van het overige verkeer.*
*De gemeente Enschede wil bij de beoordeling van indirecte hinder meer rekening houden met het bestaande verkeersbeeld. Als de inrit naar een bedrijf aan een zeer drukke weg ligt en het verkeer van- en naar het bedrijf veel minder geluid veroorzaakt dan het bestaande wegverkeer (meer dan 10 dB), is een beoordeling niet zinvol omdat de indirecte hinder niet wezenlijk bijdraagt.*

*Beleidsuitspraak:*
***De gemeente Enschede ziet af van toetsing van indirecte hinder als het geluidniveau van het bestaande wegverkeer meer dan 10 dB(A) hoger ligt dan het geluidniveau ten gevolge van de indirecte hinder.***

*Het totale geluidniveau van het verkeer kan in andere gevallen echter soms fors toenemen door het verkeer van- en naar het bedrijf terwijl het rij- en stopgedrag niet afwijkt van het overige verkeer. Een goede bescherming van woningen langs de weg is dan niet zonder meer mogelijk met bovengenoemde circulaire. Een stijging van het geluidniveau van meer dan 1,5 dB is substantieel.*

*Beleidsuitspraak:*
***De gemeente Enschede toetst voortaan ook de indirecte hinder als het totale verkeerslawaai meer dan 1,5 dB(A) toeneemt (boven de voorkeursgrenswaarde); ook als het rij- en stopgedrag niet meer afwijkt.***

# 3 Uitgangspunten

## 3.1 Verkeer

Basis voor de berekeningen en beoordeling vormen de volgende onderzoeken:
- verkeersonderzoek van Goudappel B.V.neergelegd in een notitie van 22 april 2021, "Toelichting verkeer" met kenmerk 007324.20210218.N1.04.
- Notitie vervoersmanagement omgevingsvergunning onderdeel milieu VTE van Syntraal, 21 april 2021, met kenmerk L001-1321812LNO-V05-ygl-NL.

In het onderzoek van Goudappel is uitgegaan van alternatief 3, "VTE – met middengeleider". In deze variant is sprake van een afslagverbod voor gemotoriseerd verkeer van de Vliegveldweg naar VTE v.v. in combinatie met een gewijzigde vormgeving van het kruispunt Vliegveldweg - Oude Deventerweg – ingang VTE, om te voorkomen dat het afslagverbod genegeerd wordt.
Dit alternatief is gericht op het zo veel mogelijk beperken van VTE-verkeer langs het Natura-2000 gebied Lonnekermeer langs de N737. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat hierdoor het onderhavige rapport afwijkt van de onderzoeken naar de indirecte hinder zoals gevoegd bij eerdere procedures ("Akoestisch onderzoek indirecte hinder t.b.v. het bestemmingsplan Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie" d.d. 08 december 2017 kenmerk adt171201not/pH/kd van Advanced Decision Systems Airinfra BV (Adecs)).

Akoestische beschouwingen kennen een systematiek waarbij de dag, avond en nacht onderling afwijkend beoordeeld worden en daarmee de geluidbelasting ook per etmaalperiode wordt berekend.
Zowel aantallen als verdelingen wijken daarmee meestal af van de bij verkeersonderzoeken gehanteerde waarden waarbij in het algemeen wordt uitgegaan van etmaalgemiddelden.

Bij de onderhavige berekeningen zijn de verdelingen over de verschillende wegen toegepast zoals zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van de bovengenoemde notitie 'Toelichting Verkeer'.

Navolgende figuur geeft een overzicht van de diverse wegen.

*f3.1 VTE, wegen omgeving*




## 3.2 Reikwijdte

Uit jurisprudentie is duidelijk geworden dat de indirecte hinder moet worden beoordeeld zolang het rij- en stopgedrag (remmen of optrekken) nog afwijkt van het overige verkeer. In de praktijk betekent dit in de meeste gevallen dat verkeer tot danwel vanaf de eerstvolgende kruising wordt meegenomen, danwel wordt meegenomen over het traject dat nog wordt opgetrokken na vertrek of wordt afgeremd bij aankomst.

In het onderhavige geval zijn in eerste aanleg alle in figuur 3.1 rood gemarkeerde wegen beschouwd.

Zoals eerder aangegeven is de verkeersafwikkeling met name gericht op de via de Oude Deventerweg te bereiken N733. Deze N733 kent gezien vanaf de rotonde met de Oude Deventerweg richting noorden een etmaalintensiteit van ca. 15.500 motorvoertuigen, en in zuidelijke richting een etmaalintensiteit van ca. 13.500 motorvoertuigen (situatie 2030, ontleend aan het akoestisch onderzoek "N733 Reconstructie kruispunt Oude Deventerweg-Landweerweg" van 18-07-2019 door Rho Adviseurs B.V. in opdracht van de provincie Overijssel).

In het gemeentelijk geluidbeleid is aangegeven dat los van het afwijken van het rij- en stopgedrag de indirecte hinder moet worden beschouwd als het totale verkeerslawaai meer dan 1,5 dB(A) toeneemt (boven de voorkeursgrenswaarde). De eerder genoemde etmaalintensiteiten voor de N733 zijn conform de gangbare systematiek voor verkeerslawaai jaargemiddelde weekdagen. Met een totaal van maximaal 500.000 bezoekers per jaar voor VTE zal het verkeer jaargemiddeld globaal 10 dB lager zijn dan het huidige verkeer en daarmee niet resulteren in een toename van 1,5 dB.
Rijden over de N733 is daarmee niet betrokken in de te beoordelen indirecte hinder.

### 3.3 Verkeerskundig reguliere bedrijfssituatie

Hoewel de eerder genoemde Schrikkelcirculaire uitgaat van het beoordelen van de verkeersaantrekkende werking op basis van de systematiek die gangbaar is voor wegverkeerslawaai is er bij een 'inrichting' zoals bedoel in de Wet milieubeheer, zoals VTE, een afwijkende beoordeling. Uitgangspunt is niet een weekdaggemiddelde zoals bij wegverkeerslawaai, maar de zogenaamde representatieve bedrijfssituatie.

Bij een inrichting als VTE is een grote diversiteit aan evenementen en activiteiten mogelijk. Gezien deze grote diversiteit is het praktisch onmogelijk alle mogelijke situaties akoestisch in beeld te brengen.

Om deze reden is gekozen voor een opzet waarbij de 'normale' werkdagen zijn beschouwd, zijnde het verkeer van en naar VTE dat niet samenhangt met evenementen met een grote verkeersaantrekkende werking. Deze situatie is verder aangeduid met 'reguliere werkdag'.

Voor het bepalen van deze 'reguliere werkdag' zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een kleine regionale activiteit van 2.500 bezoekers is de maximale representatieve situatie voor een activiteit waarbij het verkeer zich als regulier werkverkeer gedraagt.
- Gemiddelde autobezetting 2,5 personen per auto.
- Vervoersmiddelen: 100% auto (worst case).
- Personeel met lichte motorvoertuigen: 10 (betreft ook kleine personenbusjes).
- Vrachtwagens 4 middelzware en 6 zware voertuigen voor de activiteit (worst case op dezelfde dag als de activiteit zelf).
- Gelijktijdig met de activiteit is al het VTE-personeel aanwezig en vinden de verkeersbewegingen van de statische en dynamische opslag plaats.

In totaal leidt dit tot de volgende verkeersbewegingen:

*t3.1 Verkeersbewegingen reguliere werkdag*

| | Lichte motorvoertuigen | Middelzware motorvoertuigen | Zware motorvoertuigen |
|---|---|---|---|
| *kleine activiteit 2500 bezoekers* | | | |
| Bezoekers | 2130 | | |
| Personeel | 21 | | |
| Vrachtverkeer | | 9 | 13 |
| Statische opslag | | 2 | 2 |
| Tijdelijke opslag | | 4 | 4 |
| VTE-personeel | 20 | | |
| **TOTALEN** | **2171** | **15** | **19** |

Uit de verkeersnotitie volgt dat met name gebruik gemaakt wordt van de Oude Deventerweg. Verkeer over de Vliegveldweg is beperkt tot 150 lichte motorvoertuigen en 2 vrachtbewegingen per dag en ten opzichte van de Oude Deventerweg als verwaarloosbaar aan te merken. De percentages voor de Oude Deventerweg zijn aangegeven in tabel 3.2.

*t3.2 Oude Deventerweg, percentages reguliere werkdag*

| | Oude Deventerweg | |
|---|---|---|
| | ***A*** | ***V*** |
| Bezoekers (lichte motorvoertuigen) | 110% | 103% |
| Overig personeel | 110% | 103% |
| Vrachtbewegingen toeleveranciers | 110% | 103% |
| Vrachtbewegingen statische opslag | 107% | 103% |
| Vrachtbewegingen tijdelijke opslag | 107% | 103% |
| Personeel VTE | 100% | 100% |

Voor de vertaling van een reguliere werkdag naar de verschillende akoestisch relevante dagdelen is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten:

| | | |
|---|---|---|
| Code 11 | Regionale weg | ETW's buboko |

*t3.3 Oude Deventerweg, verdeling verkeersbewegingen*

| **Verdeling per etmaalperiode** | | | **Verdeling voertuigcategoriën** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **% dag** | **% avond** | **% nacht** | **Dag** | | | **Avond** | | | **Nacht** | | |
| | | | *% lmvt* | *% mvracht* | *% zvracht* | *% lmvt* | *% mvracht* | *% zvracht* | *% lmvt* | *% mvracht* | *% zvracht* |
| 80,52% | 14,44% | 5,04% | 95,00% | 2,90% | 2,10% | 96,00% | 2,30% | 1,70% | 95,40% | 1,30% | 3,30% |

Navolgende tabel 3.4 geeft de gehanteerde verkeersbewegingen voor deze reguliere werkdag.

*t3.4 Verkeersbewegingen reguliere werkdag*

| **Weg** | **Dag (07-19u)** | **Avond (19-23u)** | **Nacht (23-07u)** |
|---|---|---|---|
| **Oude Deventerweg - Grefteberghoekweg** | | | |
| Lichte voertuigen | 1775 | 314 | 109 |
| Middelzware voertuigen | 12 | 2 | 1 |
| Zware voertuigen | 15 | 3 | 1 |

## 3.4 Verkeerskundig afwijkende activiteiten

Voor de activiteiten die een afwijkend verkeerspatroon hebben ten opzichte van een reguliere werkdag (evenementen met een grote verkeersaantrekkende werking), geldt een grote variatie in bijbehorende verkeersbewegingen. Dat geldt zowel voor het totale aantal bewegingen voor een bepaalde activiteit, als de verdeling over de te beschouwen etmaalperioden.

Gesteld kan worden dat, zeker nu nagenoeg de gehele verkeersafwikkeling via de Oude Deventerweg loopt, de woningen Oude Deventerweg 151 en 153 maatgevend zullen zijn voor de te toetsen geluidbelasting. Deze woningen liggen op slechts ca. 13 m uit de rand van de weg.

Gezien deze ligging zijn geluidreducerende maatregelen zoals bijvoorbeeld schermen e.d. niet praktisch toepasbaar. Om deze reden is gekozen voor de opzet dat is bezien tot welke verkeersaantallen mogelijk zijn binnen de conform de Schrikkelcirculaire maximaal aanvaardbaar te achten geluidbelasting van 65 dB(A).

Bij grote evenementen waar die aantallen worden overschreden dient vervolgens een vervoersplan in werking te treden waarbij elders wordt geparkeerd en gebruik wordt gemaakt van pendelvervoer met elektrische bussen.

Mede op basis van het eerder genoemde notitie vervoersmanagement van Syntraal is bij de berekeningen voor grote evenementen uitgegaan van:

- Gemiddelde autobezetting 2,5 personen per auto.
- Gemiddelde busbezetting 50 personen per bus.
- Vervoersmiddelen: 9% fiets of OV, 62% met auto (lichte voertuig), 29% met bus.
- Auto personeel: 0,6% van bezoekersaantallen.
- Vrachtwagens (zware voertuigen) idem aan regulier. 15 dag, 3 avond en 1 nacht.
- Aankomst: 6% van auto's en 3% van bussen komt via westzijde. Keren op rotonde. Overig via Oude Deventerweg oostzijde.
- Vertrek via Oude Deventerweg oostzijde.

Binnen de systematiek van verkeerslawaai is van belang in welke etmaalperiode hoeveel verkeersbewegingen plaatsvinden. In dat kader is een drietal situaties doorgerekend.

Een evenement met zowel aankomst als vertrek in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), een evenement dat tot in de avondperiode duurt en daarmee vertrek van bezoekers in die avondperiode (19.00 – 23.00 uur), en een evenement met aankomst in de avond en vertrek in de nacht (23.00 – 07.00 uur). De evenementen zijn navolgend nader uitgewerkt als het gaat om de verkeersbewegingen. Hierbij wordt in de volgende subparagrafen per etmaalperiode steeds aangegeven bij welk aantal bezoekers nog aan de maximaal aanvaardbaar te achten geluidsbelasting van 65 dB(A) voldaan kan worden.

Een evenement met zowel aankomst als vertrek in de avondperiode is niet separaat berekend. Bij aankomst en vertrek in dezelfde avondperiode dient het navolgend gegeven aantal bezoekers voor de avondperiode (zie paragraaf 3.4.2) gehalveerd te worden omdat in dat geval ten opzichte van alleen vertrekkend verkeer het aantal verkeersbewegingen verdubbeld.

### 3.4.1 Evenement dagperiode

21.500 bezoekers. Zowel aankomst als vertrek in de dagperiode.

*t3.5 Verkeersbewegingen groot evenement dagperiode*

| Weg | Dag (07-19u) |
|---|---|
| **Oude Deventerweg - Grefteberghoekweg** | |
| Lichte voertuigen | 11.250 |
| Middelzware voertuigen | 253 |
| Zware voertuigen | 15 |
| **Vergertweg - Snellenweg** | |
| Lichte voertuigen | 160 |
| Middelzware voertuigen | 2 |
| Zware voertuigen | - |
| **Braakweg** | |
| Lichte voertuigen | 160 |
| Middelzware voertuigen | 2 |
| Zware voertuigen | - |
| **Vliegveldweg** | |
| Lichte voertuigen | 320 |
| Middelzware voertuigen | 4 |
| Zware voertuigen | - |

### 3.4.2 Evenement tot in avondperiode

4.750 bezoekers. Aankomst in dagperiode en vertrek in avondperiode.

*t3.6 Verkeersbewegingen groot evenement tot in avondperiode*

| Weg | Dag (07-19u) | Avond (19-23u) |
|---|---|---|
| **Oude Deventerweg - Grefteberghoekweg** | | |
| Lichte voertuigen | 1,279 | 1,207 |
| Middelzware voertuigen | 28 | 28 |
| Zware voertuigen | 15 | 3 |
| **Vergertweg - Snellenweg** | | |
| Lichte voertuigen | 35 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | - |
| **Braakweg** | | |
| Lichte voertuigen | 35 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | - |
| **Vliegveldweg** | | |
| Lichte voertuigen | 70 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | - |

### 3.4.3 Evenement tot in nachtperiode

3.000 bezoekers. Aankomst in avondperiode en vertrek in nachtperiode.

*t3.7 Verkeersbewegingen groot evenement tot in nachtperiode*

| Weg | Avond (19-23u) | Nacht (23-07u) |
|---|---|---|
| **Oude Deventerweg - Grefteberghoekweg** | | |
| Lichte voertuigen | 808 | 762 |
| Middelzware voertuigen | 18 | 18 |
| Zware voertuigen | 3 | 1 |
| **Vergertweg - Snellenweg** | | |
| Lichte voertuigen | 22 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | - |
| **Braakweg** | | |
| Lichte voertuigen | 22 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | - |
| **Vliegveldweg** | | |
| Lichte voertuigen | 44 | - |
| Middelzware voertuigen | - | - |
| Zware voertuigen | - | – |

# 4 Berekeningen

## 4.1 Algemeen

Op basis van de uitgangspunten zijn akoestische rekenmodellen opgesteld waarmee de geluidbelasting vanwege wegverkeer is berekend op de gevels van de relevante woningen. De berekeningen zijn verricht volgens Standaardrekenmethode II (SRM II) zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.
In afwijking van de reguliere systematiek van wegverkeerslawaai is de geluidbelasting zoals gangbaar bij indirecte hinder uitgedrukt in etmaalwaarde.

Alle navolgend te noemen geluidbelastingen zijn exclusief gevelreflectie en betreffen derhalve zogenaamd invallend geluid. Verder is geen aftrek ex art. 110 Wgh toegepast.

De invoergegevens van de rekenmodellen wegverkeer zijn weergegeven in bijlage I. De rekenresultaten zijn weergegeven in bijlage II.

Navolgende rekenresultaten geven kortheidshalve steeds de meest relevante woningen. Een totaaloverzicht van alle beschouwde woningen is steeds opgenomen in bijlage II. In de tabellen zijn de geluidbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) steeds (vet) gemarkeerd

## 4.2 Verkeerskundig reguliere bedrijfssituatie

Tabel 4.1 geeft voor de reguliere werkdag een overzicht van de berekende equivalente geluidniveaus $L_{Aeq}$ voor resp. de dag-, avond- en nachtperiode, alsmede de geluidbelasting $L_{etmaal}$ ter plaatse van de woningen als gevolg van het aan VTE toe te kennen verkeer.

*t4.1 Reguliere werkdag; berekende geluidniveaus in dB(A)*

| Omschrijving | $L_{Aeq}$ in dB(A) | | | $L_{etmaal}$ |
|---|---|---|---|---|
| | Dag (07-19u) | Avond (19-23u) | Nacht (23-07u) | in dB(A) |
| *Woningen aan route Oude Deventerweg* | | | | |
| Oude Deventerweg 151 | 57 | 54 | 47 | **59** |
| Oude Deventerweg 153 | 57 | 54 | 46 | **59** |
| Roolvinkweg 10 | 35 | 34 | 26 | 39 |
| Wiefkerweg 10 | 42 | 40 | 33 | 45 |
| Beuvinkweg 8 | 42 | 40 | 33 | 45 |
| Roolvinkweg 16 | 38 | 36 | 29 | 41 |
| Roolvinkweg 14 | 35 | 34 | 26 | 39 |
| Wiefkerweg 9 | 41 | 39 | 31 | 44 |
| Beuvinkweg 10 | 42 | 41 | 33 | 46 |
| Oldenzaalsestraat 1009 | 46 | 45 | 38 | 50 |

## 4.3 Verkeerskundig afwijkende activiteiten

### 4.3.1 Evenement dagperiode

Tabel 4.2 geeft voor een evenement in de dagperiode een overzicht van de berekende equivalente geluidniveaus $L_{Aeq}$ en de geluidbelasting $L_{etmaal}$ ter plaatse van ter woningen.

*t4.2 Evenement in de dag; berekende geluidniveaus in dB(A)*

| **Omschrijving** | **$L_{Aeq}$ dagperiode in dB(A)** | **$L_{etmaal}$ in dB(A)** |
|---|---|---|
| *Woningen aan route Oude Deventerweg* | | |
| Oude Deventerweg 151 | 65 | **65** |
| Oude Deventerweg 153 | 65 | **65** |
| Roolvinkweg 10 | 43 | 43 |
| Wiefkerweg 10 | 50 | 50 |
| Beuvinkweg 8 | 50 | 50 |
| Roolvinkweg 16 | 46 | 46 |
| Roolvinkweg 14 | 43 | 43 |
| Wiefkerweg 9 | 49 | 49 |
| Beuvinkweg 10 | 50 | 50 |
| Oldenzaalsestraat 1009 | 54 | **54** |
| *Woningen aan route Vergertweg/Braakweg - Vliegveldweg* | | |
| Maximaal berekende waarde bij woningen | 49 | 49 |

### 4.3.2 Evenement tot in avondperiode

Tabel 4.3 geeft voor een evenement tot in de avondperiode een overzicht van de berekende equivalente geluidniveaus $L_{Aeq}$ en de geluidbelasting $L_{etmaal}$ ter plaatse van ter woningen.

*t4.3 Evenement tot in de avond; berekende geluidniveaus in dB(A)*

| **Omschrijving** | **$L_{Aeq}$ in dB(A)** | | **$L_{etmaal}$** |
|---|---|---|---|
| | **Dag (07-19u)** | **Avond (19-23u)** | **in dB(A)** |
| *Woningen aan route Oude Deventerweg* | | | |
| Oude Deventerweg 151 | 56 | 60 | **65** |
| Oude Deventerweg 153 | 56 | 60 | **65** |
| Roolvinkweg 10 | 34 | 40 | 45 |
| Wiefkerweg 10 | 41 | 46 | **51** |
| Beuvinkweg 8 | 41 | 46 | **51** |
| Roolvinkweg 16 | 37 | 42 | 47 |
| Roolvinkweg 14 | 34 | 40 | 45 |
| Wiefkerweg 9 | 39 | 45 | 50 |
| Beuvinkweg 10 | 41 | 46 | **51** |
| Oldenzaalsestraat 1009 | 45 | 51 | **56** |
| *Woningen aan route Vergertweg/Braakweg - Vliegveldweg* | | | |
| Maximaal berekende waarde bij woningen | 42 | 33 | 42 |

### 4.3.3 Evenement tot in nachtperiode

Tabel 4.4 geeft voor een evenement tot in de nachtperiode een overzicht van de berekende equivalente geluidniveaus $L_{Aeq}$ en de geluidbelasting $L_{etmaal}$ ter plaatse van ter woningen.

*t4.4 Evenement tot in de nacht; berekende geluidniveaus in dB(A)*

| **Omschrijving** | **$L_{Aeq}$ in dB(A)** | | **$L_{etmaal}$** |
|---|---|---|---|
| | **Avond (19-23u)** | **Nacht (23-07u)** | **in dB(A)** |
| *Woningen aan route Oude Deventerweg* | | | |
| Oude Deventerweg 151 | 58 | 55 | **65** |
| Oude Deventerweg 153 | 58 | 55 | **65** |
| Roolvinkweg 10 | 38 | 35 | 45 |
| Wiefkerweg 10 | 45 | 41 | **51** |
| Beuvinkweg 8 | 45 | 41 | **51** |
| Roolvinkweg 16 | 40 | 37 | 47 |
| Roolvinkweg 14 | 38 | 35 | 45 |
| Wiefkerweg 9 | 43 | 40 | 50 |
| Beuvinkweg 10 | 45 | 42 | **52** |
| Oldenzaalsestraat 1009 | 49 | 46 | **56** |
| *Woningen aan route Vergertweg/Braakweg - Vliegveldweg* | | | |
| Maximaal berekende waarde bij woningen | 45 | 28 | 50 |

# 5 Beoordeling

Op basis van de rekenresultaten kan in eerste instantie worden geconcludeerd dat de woningen waarbij sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zijn beperkt tot de invloedssfeer van de Oude Deventerweg. Zoals te verwachten treden de hoogste geluidbelastingen op bij de eerder genoemde woningen Oude Deventerweg 151 en 153.
Als gevolg van de overige wegen is geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Navolgende tabel 5.1geeft een overzicht van de woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden inclusief de hoogst berekende geluidbelasting.

*t5.1 Woningen boven de voorkeursgrenswaarde inclusief hoogst berekende geluidbelasting*

| **Omschrijving** | **$L_{etmaal}$ in dB(A)** |
|---|---|
| Oude Deventerweg 151 | **65** |
| Oude Deventerweg 153 | **65** |
| Wiefkerweg 10 | **51** |
| Beuvinkweg 8 | **51** |
| Beuvinkweg 10 | **52** |
| Oldenzaalsestraat 1009 | **56** |

Binnen de systematiek van de Schrikkelcirculaire dient in principe bij deze woningen bezien te worden in hoeverre bij de aangegeven geluidbelastingen voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A). Mocht de actuele geluidwering niet afdoende zijn dient terzake een redelijk isolatieaanbod te worden gedaan.

In dit kader wordt volledigheidshalve opgemerkt dat Voor Wiefkerweg 10, en Beuvinkweg 8 en 10 geldt dat uitgaande van een redelijk tot goede bouwkundige staat van de woning op basis van ervaring gesteld kan worden dat normaliter reeds een afdoende gevelwering zal worden gerealiseerd. Verder zijn de betreffende woningen mogelijk reeds akoestisch geïsoleerd in relatie tot de voormalige vliegbasis en zijn bij Oldenzaalsestraat 1009 wellicht maatregelen getroffen in relatie tot de N733 en recent aangelegde rotonde.
Mede omdat in het algemeen sprake is van woningen met een oorspronkelijke bouw ruim voor het in werking treden van het Bouwbesluit, en ook eventueel getroffen maatregelen in het kader van de vliegbasis lang geleden getroffen zijn, zal de actuele gevelwering van de in tabel 5.1 genoemde woningen nader onderzocht dienen te worden. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat (overeenkomstig hetgeen de eerder genoemde Schrikkelcirculaire hierover stelt) indien dit nodig mocht blijken een isolatieaanbod zal worden gedaan.

Randvoorwaarde voor de hiervoor aangegeven conclusies, met name het niet overschrijden van de maximaal aanvaardbaar te achten geluidbelasting van 65 dB(A), is het instellen van een vervoersplan vanaf 21.500 bezoekers indien deze zowel in de dag (07.00 – 19.00 uur) aankomen als weer vertrekken, indien in de avond (19.00 – 23.00 uur) sprake is van meer dan 4.750 vertrekkende bezoekers, danwel in de nacht (23.00- 07.00 uur) sprake is van meer dan 3.000 vertrekkende bezoekers. Mocht bij een evenement sprake zijn van zowel aankomst als vertrek in de avond dient een vervoersplan te worden ingesteld vanaf 2.375 bezoekers.

Bij toepassing van een vervoersplan kan worden gedacht aan het in de nabijheid van de A1 inrichten van een transferium, waarna via (elektrische) pendelbussen de bezoekers naar het VTE-terrein worden gereden. Ook kan worden gedacht aan een vervoersplan waarbij middels bijvoorbeeld combitickets wordt bereikt dat met merendeel van de bezoekers met busvervoer komt.

In navolgend hoofdstuk wordt ingegaan op de akoestische aspecten samenhangend met een dergelijk vervoersplan.

# 6 Vervoersplan

Bij de vervoersplannen zoals bedoeld in hoofdstuk 5 is een tweetal akoestische aspecten van belang:
– geluid in de omgeving van een transferium.
– geluid als gevolg van busverkeer (pendeldienst danwel georganiseerd busverkeer);

## 6.1 Geluid transferium

Eén van de mogelijk opties voor een transferium is het terrein van Heisterkamp gelegen direct aan de afslag van de A1 naar de N733.

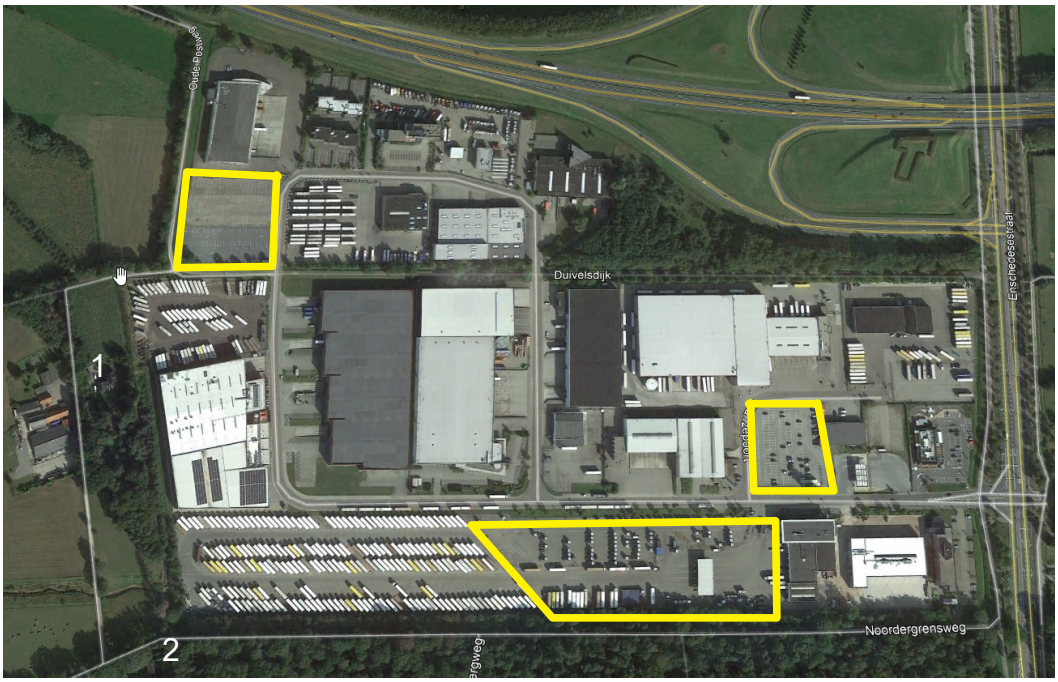
De parkeercapaciteit van het betreffende terrein is 2000 tot 2500 personenwagens. Bij de verdere beschouwingen is worst case uitgegaan van 2500.

Het transferium zal normaliter ingezet worden bij de grotere publieksevenementen. Dan is zowel aankomst als vertrek binnen de avondperiode niet aan de orde. Als akoestisch maatgevende situatie is derhalve uitgegaan van:
– tussen 07.00 en 19.00 uur aankomst van 2500 voertuigen en vertrek van 2500 voertuigen;
– tussen 19.00 en 23.00 uur vertrek van 2500 voertuigen;
– tussen 23.00 en 07.00 uur vertrek van 2500 voertuigen.

Een inrichting als Heisterkamp valt binnen de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit milieubeheer en dient daarmee te voldoen aan een geluidbelasting van ten hoogste 50 dB(A) in etmaalwaarde bij omliggende woningen.

Voornoemde verkeersbewegingen zijn opgenomen in een rekenmodel waarbij is uitgegaan van een 3-tal te mogelijk te benutten parkeerterreinen bij Heisterkamp. Navolgend figuur 6.1 geeft een indicatief overzicht.

*f6.1 Parkeerplaatsen Transferium Heisterkamp*




De voor het transferium maatgevende woningen betreffen de op relatief korte afstand gelegen woningen Duivelsdijk 127 te Deurningen aan de oostzijde en Noordergrensweg 51 te Enschede aan de zuidzijde, resp. positie 1 en 2 in figuur 6.1.

Uitgaande van de eerder gegeven aantallen aankomende en vertrekkende voertuigen wordt bij de betreffende woningen een geluidbelasting verwacht van 48 dB(A) waarmee door een eventueel transferium aldaar wordt voldaan aan de akoestische randvoorwaarden van het Activiteitenbesluit.

## 6.2 Pendelverkeer en georganiseerd busvervoer

Pendelen vanaf het transferium v.v. zal geschieden met elektrisch aangedreven bussen. Georganiseerd busvervoer zal plaatsvinden met conventionele bussen.

In beide gevallen zal de geluidbelasting bij de eerder ook beschouwde woningen Oude Deventerweg 151 en 153 maatgevend zijn.

Conform de gangbare systematiek is de geluidemissie van conventionele bussen gelijkgesteld met middelzwaar vrachtverkeer cfm Standaard rekenmethode 2.

Voor elektrische bussen zijn (nog) geen standaard geluidemissie bekend. Bij lage snelheid zal en dergelijke bus aanzienlijk stiller zijn dan een conventionele bus. Bij hoge snelheid zal het verschil beperkt zijn omdat niet de aandrijving maar bandengeluid dan maatgevend is.
De een toegestane snelheid op de Oude Deventerweg van 60 km/uur zit in het gebied dat zowel aandrijving als bandengeluid een relevante bijdrage leveren. Op basis van deze constatering is voor elektrisch aangedreven bussen voor deze snelheid en geluidemissie aangehouden die 2 dB lager is dan die van conventionele bussen.

Bij pendelen vanaf een transferium zal een bus vaak in combinatie met een volle rit een lege rit terug moeten maken. Dit geldt zowel bij in- als uitstroom. Bij georganiseerd busvervoer zullen de bussen parkeren bij VTE en niet leeg nogmaals passeren.
De gemiddelde bezetting bij georganiseer busvervoer is gesteld op 50 personen. Bij een pendelbus zal dat normaliter (minimaal) 80 personen per bus zijn.

Afgezet tegen 2,5 persoon per personenwagen is bij bovenstaande bezettingen georganiseerd busvervoer 9 dB(A) 'gunstiger' dan personenwagens, en is pendelen vanaf een transferium 10 dB(A) gunstiger.

Uitgaande van deze verschillen in dB is binnen de aan te houden maximale grenswaarde indirecte hinder met groepsvervoer een factor 8 meer bezoekers te vervoeren en is met (elektrisch) pendelen een factor 10 meer bezoekers te vervoeren.
Gezien de in hoofdstuk 5 gegeven aantallen bezoekers waarbij een vervoersplan dient te worden ingesteld, 21.500 overdag, 4.750 vertrekkend in de avond en 3.000 vertrekkend in de nacht, zal bij dergelijke factoren in alle gevallen ruim aan de maximale grenswaarde worden voldaan.

Mook,

Dit rapport bevat 24 pagina's
2 bijlagen

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht modelparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

| Model eigenschap | |
|---|---|
| Omschrijving | 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir |
| Verantwoordelijke | eric |
| Rekenmethode | #2\|Wegverkeerslawaai\|RMW-2012\| |
| | |
| Aangemaakt door | eric op 12-2-2021 |
| Laatst ingezien door | eric op 26-3-2021 |
| Model aangemaakt met | Geomilieu V5.21 |
| | |
| Dagperiode | 07:00 - 19:00 |
| Avondperiode | 19:00 - 23:00 |
| Nachtperiode | 23:00 - 07:00 |
| Samengestelde periode | Etmaalwaarde |
| Waarde | Max(Dag, Avond + 5, Nacht + 10) |
| Standaard maaiveldhoogte | 0 |
| Rekenhoogte contouren | 4 |
| Detailniveau toetspunt resultaten | Bronresultaten |
| Detailniveau resultaten grids | Groepsresultaten |
| Zoekafstand [m] | -- |
| Max. reflectie afstand tot bron [m] | -- |
| Max. reflectie afstand tot ontvanger [m] | -- |
| Standaard bodemfactor | 1,00 |
| Zichthoek [grd] | 2 |
| Maximale reflectiediepte | 1 |
| Reflectie in woonwijkschermen | Ja |
| Geometrische uitbreiding | Volledige 3D analyse |
| 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 C0 | 3,50 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht modelparameters

Commentaar

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 34,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 1,00 | 40,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 1,00 | 39,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 1,00 | 30,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | | 1,00 | 46,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000241508 | 8,06 | 31,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000241509 | 8,05 | 31,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000242260 | 8,14 | 31,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000242267 | 19,13 | 31,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000242270 | 2,98 | 31,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000242774 | 7,90 | 28,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000242998 | 6,74 | 28,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000243302 | 5,46 | 28,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000243398 | 8,54 | 29,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000244213 | 6,95 | 29,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000246374 | 8,82 | 31,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000246618 | 7,70 | 32,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000246619 | 8,72 | 31,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000247035 | 5,38 | 29,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000247175 | 7,60 | 28,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000247304 | 5,07 | 28,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000247439 | 3,32 | 28,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000248019 | 6,66 | 29,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000248222 | 6,61 | 28,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000248273 | 22,50 | 31,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000248788 | 15,33 | 28,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000249984 | 6,70 | 28,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000250236 | 6,36 | 29,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000250488 | 19,26 | 31,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000250489 | 17,24 | 31,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000251502 | 17,09 | 31,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000251813 | 3,92 | 29,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000251818 | 8,09 | 29,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000251819 | 8,17 | 29,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000251912 | 7,31 | 30,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000252086 | 6,63 | 28,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000252169 | 6,86 | 27,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000253801 | 11,41 | 30,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000254502 | 5,57 | 28,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000254824 | 7,16 | 28,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000256822 | 2,52 | 29,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000256868 | 8,02 | 29,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000257129 | 5,63 | 29,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000257561 | 4,00 | 30,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000258782 | 5,52 | 31,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 1774100000258783 | 18,83 | 31,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000201850 | 8,70 | 52,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000201912 | 7,23 | 49,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202022 | 8,08 | 49,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202275 | 8,42 | 49,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202473 | 8,40 | 46,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202479 | 5,96 | 48,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202579 | 6,36 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202601 | 8,03 | 46,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202615 | 5,71 | 45,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202633 | 8,00 | 37,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202689 | 6,62 | 47,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202698 | 7,21 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202750 | 8,16 | 51,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202864 | 9,25 | 33,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202882 | 6,30 | 49,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000202957 | 8,08 | 47,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203266 | 5,09 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203284 | 6,64 | 36,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203299 | 10,91 | 31,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203320 | 8,10 | 47,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203365 | 5,69 | 48,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203367 | 7,13 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203450 | 8,52 | 47,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203491 | 7,67 | 51,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203604 | 17,41 | 38,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203656 | 3,00 | 34,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
|

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000203690 | 6,48 | 28,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203876 | 8,51 | 50,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203886 | 6,91 | 53,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203889 | 8,12 | 47,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203980 | 7,60 | 38,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000203992 | 6,16 | 47,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204010 | 8,31 | 50,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204095 | 7,21 | 46,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204096 | 7,55 | 45,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204122 | 8,35 | 46,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204130 | 8,71 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204138 | 7,24 | 46,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204147 | 7,79 | 52,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204265 | 6,45 | 52,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204296 | 7,82 | 47,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204299 | 8,40 | 51,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204334 | 8,21 | 50,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204457 | 8,03 | 49,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204483 | 7,11 | 46,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204485 | 8,14 | 46,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204488 | 8,07 | 47,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204489 | 7,15 | 48,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204490 | 8,51 | 47,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204491 | 9,30 | 39,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204633 | 4,50 | 49,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204641 | 8,18 | 54,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204746 | 7,19 | 45,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204759 | 7,89 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204779 | 4,50 | 51,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204830 | 10,99 | 35,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204832 | 7,04 | 51,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204869 | 8,87 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204932 | 8,00 | 37,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204939 | 8,00 | 50,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204957 | 9,49 | 48,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204963 | 8,00 | 37,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204966 | 8,43 | 46,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000204984 | 7,98 | 46,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205024 | 9,88 | 46,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205094 | 6,25 | 48,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205098 | 7,92 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205103 | 7,98 | 51,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205184 | 5,40 | 26,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205205 | 8,08 | 52,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205253 | 7,94 | 48,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205255 | 8,15 | 48,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205373 | 2,61 | 50,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205374 | 2,44 | 48,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205375 | 2,43 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205453 | 7,58 | 45,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205503 | 2,96 | 50,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205544 | 7,99 | 49,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205649 | 3,66 | 49,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205650 | 5,37 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205849 | 2,53 | 36,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205860 | 7,46 | 37,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000205991 | 7,57 | 53,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206112 | 6,82 | 27,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206131 | 7,89 | 46,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206144 | 9,26 | 48,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206182 | 8,00 | 38,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206195 | 9,26 | 48,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206202 | 8,98 | 33,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206299 | 8,41 | 49,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206306 | 7,86 | 46,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206309 | 8,38 | 35,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206514 | 8,76 | 46,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206520 | 5,30 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206552 | 6,44 | 40,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206583 | 8,84 | 50,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206641 | 7,18 | 52,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206687 | 2,73 | 51,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206688 | 2,40 | 51,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206695 | 8,75 | 46,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000206712 | 8,49 | 50,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206785 | 2,67 | 43,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206786 | 5,16 | 36,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206787 | 4,50 | 34,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206789 | 3,01 | 41,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206871 | 5,71 | 47,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206888 | 8,00 | 40,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206944 | 7,61 | 52,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000206955 | 2,60 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207018 | 8,55 | 46,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207082 | 7,83 | 36,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207086 | 8,29 | 51,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207184 | 7,57 | 30,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207284 | 8,35 | 23,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207332 | 8,32 | 51,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207366 | 7,99 | 48,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207435 | 7,87 | 52,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207483 | 6,03 | 53,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207547 | 7,75 | 47,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207560 | 6,95 | 48,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207700 | 7,50 | 40,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207771 | 4,50 | 48,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207970 | 8,18 | 54,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000207976 | 8,25 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208173 | 7,75 | 47,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208191 | 2,52 | 51,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208192 | 2,48 | 49,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208193 | 2,42 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208203 | 3,02 | 43,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208204 | 3,44 | 41,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208313 | 17,91 | 31,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208332 | 8,52 | 52,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208405 | 2,72 | 48,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208406 | 3,21 | 49,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208416 | 3,80 | 48,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208463 | 4,51 | 52,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208474 | 2,35 | 51,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208477 | 2,66 | 46,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208478 | 3,73 | 49,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208495 | 7,65 | 46,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208498 | 6,31 | 48,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208631 | 6,95 | 50,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208683 | 5,14 | 48,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208684 | 13,30 | 50,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000208996 | 2,00 | 48,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209076 | 2,29 | 51,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209084 | 12,41 | 28,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209086 | 3,80 | 46,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209087 | 2,99 | 38,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209088 | 4,17 | 35,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209089 | 6,59 | 35,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209282 | 8,38 | 50,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209360 | 11,76 | 44,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209435 | 2,39 | 52,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209481 | 4,50 | 51,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209507 | 5,82 | 47,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209511 | 7,78 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209512 | 7,60 | 48,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209518 | 2,35 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209523 | 7,48 | 48,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209535 | 9,40 | 44,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209592 | 7,84 | 53,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209776 | 8,00 | 39,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209782 | 7,93 | 46,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209991 | 2,73 | 49,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000209993 | 3,30 | 47,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210025 | 4,54 | 52,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210041 | 2,58 | 49,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210042 | 2,28 | 51,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210050 | 15,15 | 33,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210051 | 2,00 | 32,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210054 | 6,03 | 52,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210055 | 4,84 | 50,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210060 | 6,76 | 51,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000210062 | 6,36 | 53,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210063 | 4,79 | 52,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210064 | 3,67 | 52,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210070 | 2,48 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210072 | 4,93 | 53,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210073 | 5,36 | 50,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210120 | 9,38 | 48,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210123 | 9,49 | 48,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210344 | 8,53 | 52,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210366 | 6,66 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210373 | 2,95 | 47,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210403 | 8,49 | 49,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210560 | 8,19 | 48,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210669 | 9,41 | 56,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210676 | 3,89 | 46,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210677 | 8,34 | 45,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210681 | 18,53 | 39,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210772 | 3,53 | 41,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210776 | 3,98 | 48,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210876 | 6,58 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210952 | 4,00 | 52,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210961 | 11,17 | 47,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210962 | 5,46 | 46,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210963 | 4,56 | 41,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000210964 | 5,10 | 40,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211025 | 8,01 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211073 | 2,50 | 45,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211138 | 5,56 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211260 | 6,51 | 52,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211262 | 6,44 | 60,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211263 | 14,50 | 61,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211287 | 8,33 | 47,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211339 | 4,90 | 58,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211357 | 5,84 | 61,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211377 | 12,91 | 35,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211387 | 3,57 | 45,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211397 | 8,41 | 47,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211447 | 8,58 | 43,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211449 | 5,97 | 49,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211453 | 5,19 | 47,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211454 | 8,12 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211455 | 5,63 | 47,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211573 | 7,31 | 34,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211621 | 8,93 | 50,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211653 | 3,13 | 51,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211654 | 2,48 | 51,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211655 | 2,22 | 51,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211656 | 2,48 | 50,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211744 | 3,88 | 32,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211873 | 9,56 | 47,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211877 | 8,29 | 47,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211884 | 8,03 | 51,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211934 | 2,47 | 50,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211936 | 2,21 | 51,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211937 | 3,42 | 51,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211938 | 2,48 | 52,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211963 | 8,90 | 45,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211973 | 6,87 | 34,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211981 | 9,16 | 50,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000211985 | 5,77 | 48,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212047 | 12,30 | 25,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212051 | 2,75 | 33,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212061 | 6,89 | 34,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212349 | 8,06 | 49,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212532 | 3,25 | 46,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212601 | 7,90 | 51,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212644 | 2,46 | 47,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212725 | 7,90 | 46,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212728 | 7,28 | 49,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212738 | 3,46 | 46,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212794 | 6,85 | 51,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212803 | 6,55 | 52,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212806 | 8,00 | 37,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212807 | 10,01 | 41,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000212815 | 8,42 | 48,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212876 | 6,33 | 48,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212893 | 4,43 | 36,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212949 | 16,23 | 49,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212982 | 7,61 | 49,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000212991 | 13,10 | 35,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213105 | 9,28 | 38,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213193 | 6,08 | 52,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213259 | 6,54 | 45,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213391 | 2,56 | 45,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213420 | 7,02 | 40,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213446 | 7,29 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213447 | 7,59 | 33,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213472 | 6,87 | 48,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213475 | 7,63 | 53,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213572 | 6,75 | 47,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213614 | 4,90 | 52,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213632 | 20,04 | 48,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213678 | 8,12 | 47,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213680 | 7,88 | 48,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213837 | 7,39 | 46,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213868 | 8,07 | 49,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213872 | 8,08 | 51,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213923 | 8,07 | 48,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213947 | 4,33 | 47,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213948 | 5,07 | 52,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213953 | 5,99 | 30,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000213961 | 4,50 | 43,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214015 | 7,27 | 50,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214019 | 7,17 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214133 | 8,67 | 46,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214167 | 6,46 | 36,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214198 | 6,61 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214280 | 7,99 | 52,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214315 | 5,82 | 49,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214613 | 2,35 | 51,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214697 | 8,72 | 49,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214731 | 8,07 | 46,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214840 | 7,37 | 32,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214889 | 4,50 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214982 | 2,72 | 34,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000214999 | 8,00 | 25,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215048 | 2,75 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215053 | 10,82 | 42,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215068 | 4,47 | 35,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215160 | 13,79 | 34,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215208 | 8,51 | 47,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215265 | 5,90 | 48,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215314 | 8,17 | 47,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215443 | 6,99 | 47,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215444 | 8,08 | 48,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215474 | 5,16 | 34,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215489 | 13,75 | 41,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215493 | 6,10 | 35,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215495 | 7,95 | 39,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215511 | 9,11 | 51,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215539 | 7,50 | 45,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215550 | 7,54 | 50,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215679 | 2,99 | 37,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215864 | 2,25 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000215918 | 3,19 | 46,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216051 | 2,68 | 30,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216153 | 2,34 | 46,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216162 | 2,52 | 47,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216175 | 7,98 | 52,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216293 | 2,30 | 50,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216392 | 7,94 | 46,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216405 | 9,38 | 47,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216507 | 8,08 | 51,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216511 | 9,07 | 47,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216546 | 6,31 | 49,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216584 | 8,93 | 47,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216712 | 8,61 | 50,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000216852 | 7,37 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000217051 | 7,12 | 52,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217159 | 6,62 | 47,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217188 | 9,27 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217245 | 7,74 | 48,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217273 | 6,13 | 59,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217349 | 7,90 | 35,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217396 | 4,72 | 45,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217399 | 2,59 | 46,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217446 | 4,50 | 49,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217623 | 8,00 | 49,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217684 | 7,59 | 49,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217761 | 4,74 | 36,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217790 | 6,13 | 43,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000217832 | 7,86 | 50,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218022 | 4,27 | 48,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218204 | 4,74 | 48,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218206 | 13,55 | 26,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218207 | 5,49 | 42,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218208 | 4,94 | 36,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218209 | 5,64 | 35,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218210 | 4,86 | 52,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218240 | 11,62 | 38,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218242 | 2,92 | 48,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218266 | 8,00 | 36,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218422 | 6,09 | 36,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218524 | 2,00 | 47,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218639 | 6,66 | 51,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218778 | 8,49 | 28,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218782 | 5,66 | 57,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218834 | 4,93 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218835 | 3,95 | 51,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218837 | 5,40 | 35,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218838 | 4,17 | 55,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218930 | 7,63 | 47,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218974 | 4,77 | 51,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218975 | 13,03 | 36,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000218976 | 16,40 | 33,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219028 | 7,72 | 53,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219194 | 6,21 | 49,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219242 | 8,00 | 59,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219256 | 8,32 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219273 | 7,12 | 51,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219319 | 5,96 | 51,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219538 | 8,06 | 46,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219588 | 8,29 | 50,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219653 | 7,50 | 46,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219667 | 8,00 | 49,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219700 | 11,79 | 60,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219759 | 7,70 | 47,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219872 | 8,29 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219880 | 7,72 | 52,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219958 | 4,95 | 51,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219980 | 2,00 | 37,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000219981 | 5,84 | 34,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220117 | 4,50 | 31,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220157 | 4,50 | 61,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220234 | 2,46 | 51,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220237 | 17,99 | 32,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220301 | 7,51 | 41,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220326 | 7,07 | 27,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220377 | 13,27 | 33,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220439 | 6,63 | 29,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220566 | 6,20 | 35,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220605 | 6,77 | 53,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220613 | 5,52 | 49,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220650 | 3,57 | 58,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220674 | 4,50 | 51,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220774 | 5,23 | 46,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220822 | 3,38 | 46,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220919 | 6,76 | 55,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220933 | 6,76 | 34,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220934 | 16,80 | 51,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220939 | 8,55 | 50,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221110 | 3,06 | 53,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000221112 | 16,24 | 42,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221189 | 8,15 | 49,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221195 | 7,75 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221196 | 8,63 | 47,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221199 | 5,44 | 51,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221251 | 7,34 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221272 | 10,87 | 32,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221310 | 5,89 | 51,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221312 | 2,84 | 46,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221313 | 8,14 | 34,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221379 | 7,66 | 57,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221457 | 6,95 | 51,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221528 | 6,13 | 53,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221552 | 2,44 | 46,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221574 | 4,50 | 49,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221590 | 6,98 | 48,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221644 | 6,61 | 47,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221729 | 2,59 | 50,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221730 | 2,31 | 47,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221731 | 3,71 | 53,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221768 | 8,00 | 40,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221840 | 6,74 | 33,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221916 | 6,99 | 37,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221917 | 11,10 | 35,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221986 | 2,29 | 50,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221987 | 3,02 | 52,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221990 | 6,84 | 26,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000221991 | 8,25 | 41,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222043 | 16,04 | 61,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222212 | 8,11 | 47,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222282 | 10,37 | 46,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222355 | 8,45 | 47,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222411 | 6,05 | 33,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222412 | 3,85 | 36,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222413 | 8,07 | 36,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222415 | 2,27 | 58,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222438 | 9,35 | 52,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222462 | 8,00 | 36,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222491 | 8,23 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222608 | 6,77 | 47,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222616 | 8,10 | 50,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222640 | 9,84 | 46,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222643 | 4,50 | 34,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222729 | 9,32 | 46,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222757 | 6,69 | 46,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222807 | 8,37 | 47,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222875 | 5,54 | 46,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222914 | 15,96 | 48,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222988 | 2,58 | 49,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222990 | 3,96 | 33,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000222991 | 6,52 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223080 | 6,98 | 36,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223146 | 8,35 | 46,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223182 | 8,00 | 36,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223205 | 6,03 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223207 | 8,14 | 50,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223321 | 8,14 | 49,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223327 | 8,12 | 46,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223371 | 6,98 | 45,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223372 | 8,00 | 41,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223630 | 7,38 | 49,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223632 | 8,04 | 48,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223669 | 9,56 | 47,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223676 | 9,70 | 50,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223744 | 5,61 | 48,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223753 | 8,54 | 49,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223759 | 2,57 | 33,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223761 | 13,11 | 52,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223784 | 8,11 | 53,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223815 | 8,41 | 47,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223923 | 6,77 | 52,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000223926 | 9,44 | 49,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224013 | 8,36 | 47,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224015 | 9,09 | 41,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000224064 | 7,08 | 49,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224073 | 7,15 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224091 | 4,19 | 35,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224132 | 14,45 | 23,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224137 | 2,00 | 32,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224157 | 2,00 | 39,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224186 | 4,90 | 51,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224219 | 2,43 | 48,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224221 | 4,35 | 45,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224238 | 8,00 | 52,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224242 | 2,48 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224267 | 8,00 | 36,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224273 | 2,00 | 50,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224278 | 6,82 | 53,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224279 | 9,55 | 54,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224282 | 13,77 | 36,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224307 | 2,00 | 34,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224325 | 2,00 | 30,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224326 | 2,00 | 30,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224384 | 2,69 | 51,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224419 | 5,87 | 40,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224428 | 4,76 | 33,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224448 | 5,52 | 48,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224460 | 13,82 | 42,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224488 | 3,42 | 43,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224544 | 3,45 | 38,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224557 | 2,34 | 48,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224658 | 11,41 | 37,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224765 | 6,10 | 52,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224772 | 11,74 | 50,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224830 | 2,39 | 51,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224834 | 8,00 | 36,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224924 | 9,97 | 34,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000224982 | 8,00 | 34,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225009 | 3,16 | 41,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225011 | 5,59 | 36,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225061 | 2,61 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225070 | 6,55 | 49,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225106 | 8,00 | 36,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225111 | 11,13 | 30,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225152 | 5,80 | 47,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225178 | 4,08 | 49,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225181 | 4,03 | 36,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225196 | 2,72 | 47,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225211 | 6,44 | 34,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225243 | 8,00 | 43,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225248 | 5,16 | 27,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225249 | 2,71 | 46,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225267 | 2,41 | 47,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225278 | 9,49 | 49,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225298 | 5,92 | 46,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225319 | 2,22 | 50,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225333 | 2,08 | 47,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225334 | 2,00 | 47,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225341 | 2,06 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225343 | 2,56 | 49,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225403 | 2,00 | 52,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225417 | 5,86 | 34,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225447 | 3,86 | 33,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225457 | 2,12 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225513 | 2,00 | 47,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225543 | 8,00 | 50,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225609 | 4,36 | 47,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225704 | 5,92 | 36,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225753 | 3,29 | 50,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225779 | 7,20 | 40,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225864 | 5,13 | 42,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225879 | 2,53 | 48,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225880 | 2,54 | 49,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000225935 | 2,60 | 47,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226124 | 8,07 | 51,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226135 | 6,95 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226140 | 4,65 | 33,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226152 | 4,06 | 52,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000226155 | 3,86 | 48,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226156 | 4,51 | 41,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226157 | 6,01 | 34,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226179 | 7,38 | 47,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226240 | 19,63 | 41,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226241 | 9,11 | 39,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226309 | 2,00 | 27,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226322 | 5,42 | 34,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226536 | 7,96 | 48,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226537 | 7,58 | 47,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226643 | 8,20 | 28,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226757 | 8,38 | 47,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000226795 | 8,07 | 45,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227198 | 8,00 | 42,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227416 | 2,47 | 47,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227429 | 2,00 | 33,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227554 | 9,34 | 46,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227556 | 8,28 | 49,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227581 | 10,17 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227644 | 2,00 | 33,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227645 | 2,00 | 32,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227646 | 8,00 | 32,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227686 | 4,50 | 33,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227705 | 8,00 | 32,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227736 | 7,68 | 33,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227801 | 8,00 | 54,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227857 | 5,93 | 49,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227868 | 2,00 | 32,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227878 | 8,00 | 33,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000227891 | 7,10 | 49,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228040 | 15,67 | 34,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228053 | 2,32 | 47,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228064 | 14,84 | 43,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228097 | 14,74 | 49,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228098 | 5,01 | 49,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228099 | 2,45 | 51,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228100 | 2,26 | 52,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228187 | 6,39 | 48,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228258 | 8,24 | 36,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228278 | 11,01 | 34,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228322 | 4,06 | 33,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228450 | 6,24 | 47,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228488 | 7,38 | 48,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228519 | 4,50 | 41,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228521 | 3,02 | 52,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228522 | 2,52 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228560 | 6,44 | 38,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228568 | 9,08 | 48,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228631 | 19,38 | 34,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228656 | 4,50 | 49,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228782 | 8,38 | 37,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228817 | 2,00 | 33,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228819 | 3,06 | 46,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228832 | 8,19 | 52,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228874 | 2,98 | 46,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000228884 | 2,72 | 47,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229006 | 8,72 | 48,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229141 | 5,51 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229142 | 8,00 | 50,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229174 | 4,35 | 51,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229186 | 7,90 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229356 | 2,00 | 46,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229367 | 3,85 | 52,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229391 | 2,91 | 49,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229392 | 4,25 | 51,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229393 | 2,52 | 51,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229395 | 14,05 | 41,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229399 | 8,14 | 46,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229526 | 2,56 | 50,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229530 | 10,76 | 30,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229572 | 2,09 | 46,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229580 | 7,89 | 51,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229603 | 2,34 | 47,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229605 | 7,53 | 32,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000229619 | 8,19 | 46,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229637 | 8,04 | 49,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229649 | 7,94 | 45,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229695 | 7,33 | 52,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229732 | 2,00 | 32,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229742 | 2,00 | 33,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229763 | 8,00 | 33,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229773 | 8,00 | 33,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229774 | 2,00 | 32,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229775 | 8,00 | 34,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229776 | 8,00 | 33,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229780 | 4,00 | 36,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229803 | 7,03 | 47,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229817 | 2,00 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229826 | 8,12 | 51,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229852 | 4,95 | 37,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229856 | 2,00 | 33,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229888 | 11,11 | 44,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229890 | 3,35 | 35,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229930 | 6,42 | 55,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229970 | 8,54 | 49,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229981 | 7,37 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000229992 | 4,63 | 48,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230025 | 3,42 | 61,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230026 | 2,00 | 48,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230049 | 8,43 | 47,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230100 | 4,66 | 33,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230101 | 16,54 | 42,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230102 | 5,08 | 48,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230106 | 20,21 | 46,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230240 | 7,20 | 46,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230329 | 8,25 | 47,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230358 | 5,46 | 36,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230381 | 5,27 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230382 | 23,99 | 46,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230435 | 17,38 | 55,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230451 | 3,71 | 39,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230531 | 8,00 | 32,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230548 | 7,43 | 37,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230735 | 5,13 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230813 | 7,70 | 49,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230870 | 7,22 | 47,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000230981 | 7,21 | 47,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231063 | 7,88 | 47,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231065 | 6,99 | 49,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231144 | 7,00 | 56,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231161 | 8,41 | 51,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231270 | 8,00 | 37,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231274 | 7,89 | 46,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231295 | 8,09 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231387 | 7,57 | 52,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231522 | 7,81 | 47,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231539 | 7,54 | 48,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231595 | 3,14 | 30,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231596 | 13,16 | 47,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231771 | 4,00 | 34,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231832 | 7,99 | 47,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231885 | 11,70 | 49,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231887 | 14,24 | 26,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231915 | 7,71 | 44,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231936 | 5,08 | 46,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231937 | 8,09 | 46,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000231988 | 8,16 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232044 | 2,97 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232045 | 2,00 | 49,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232058 | 3,33 | 45,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232156 | 7,29 | 50,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232195 | 2,56 | 47,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232264 | 7,91 | 61,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232265 | 2,27 | 51,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232272 | 6,80 | 54,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232280 | 7,29 | 33,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232359 | 8,01 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232445 | 7,51 | 39,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000232446 | 14,28 | 34,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232508 | 3,73 | 33,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232616 | 7,39 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232707 | 18,12 | 26,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232726 | 8,00 | 38,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232743 | 7,11 | 33,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232910 | 6,76 | 36,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000232994 | 2,64 | 49,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233007 | 7,87 | 49,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233011 | 7,31 | 50,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233022 | 17,87 | 26,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233025 | 7,83 | 47,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233030 | 6,50 | 45,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233079 | 5,00 | 33,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233095 | 2,67 | 49,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233106 | 12,08 | 44,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233158 | 2,40 | 49,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233159 | 2,36 | 51,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233160 | 2,00 | 52,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233167 | 6,86 | 48,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233175 | 6,84 | 51,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233345 | 14,98 | 42,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233346 | 4,03 | 45,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233370 | 2,00 | 52,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233377 | 8,34 | 47,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233380 | 5,03 | 36,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233450 | 9,72 | 41,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233546 | 5,91 | 47,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233630 | 8,06 | 51,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233674 | 2,34 | 53,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233861 | 8,00 | 36,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233862 | 4,81 | 50,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233921 | 7,68 | 53,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233931 | 6,94 | 51,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233952 | 7,93 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000233962 | 2,45 | 47,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234089 | 8,07 | 49,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234264 | 4,46 | 51,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234370 | 7,85 | 47,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234384 | 9,38 | 28,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234400 | 13,89 | 36,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234517 | 2,46 | 53,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234586 | 2,24 | 51,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234631 | 2,56 | 51,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234656 | 8,42 | 50,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234736 | 7,35 | 51,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234841 | 8,16 | 46,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234873 | 5,61 | 49,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234896 | 8,39 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234916 | 7,29 | 49,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234941 | 7,95 | 34,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234954 | 5,98 | 59,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234966 | 18,00 | 39,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000234978 | 7,86 | 45,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235094 | 3,53 | 36,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235102 | 2,47 | 49,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235123 | 2,65 | 52,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235177 | 8,85 | 47,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235197 | 4,98 | 51,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235213 | 8,00 | 36,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235258 | 5,81 | 29,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235294 | 14,21 | 46,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235316 | 2,34 | 33,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235347 | 6,56 | 43,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235367 | 2,37 | 48,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235416 | 4,91 | 34,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235421 | 4,89 | 45,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235455 | 6,34 | 48,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235483 | 7,73 | 47,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235493 | 2,13 | 47,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235499 | 7,59 | 49,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235515 | 2,52 | 50,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235517 | 4,68 | 35,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235530 | 2,36 | 47,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000235559 | 7,99 | 56,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235562 | 5,78 | 36,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235656 | 4,50 | 33,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235658 | 8,64 | 45,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235660 | 8,29 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235706 | 3,53 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235727 | 3,27 | 39,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235789 | 11,73 | 35,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235832 | 7,87 | 41,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235842 | 2,00 | 45,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235860 | 10,26 | 43,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235892 | 2,85 | 30,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000235919 | 2,52 | 49,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236040 | 6,75 | 48,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236046 | 8,00 | 32,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236071 | 2,00 | 37,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236085 | 2,00 | 33,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236117 | 2,69 | 41,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236170 | 8,00 | 38,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236194 | 21,63 | 47,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236205 | 2,33 | 48,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236239 | 5,71 | 58,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236252 | 6,10 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236266 | 2,00 | 33,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236268 | 10,18 | 28,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236386 | 3,09 | 41,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236396 | 14,61 | 61,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236411 | 4,75 | 48,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236585 | 8,24 | 45,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236594 | 6,17 | 49,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236601 | 7,90 | 47,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236607 | 7,97 | 52,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236729 | 7,83 | 46,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236789 | 7,06 | 37,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236808 | 8,14 | 59,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236959 | 6,34 | 47,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000236975 | 7,05 | 51,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237023 | 7,09 | 51,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237034 | 8,18 | 50,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237076 | 8,93 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237136 | 8,17 | 48,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237163 | 2,58 | 51,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237201 | 2,55 | 47,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237319 | 7,97 | 26,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237337 | 7,99 | 46,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237580 | 6,55 | 42,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237609 | 7,85 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237650 | 10,60 | 35,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237692 | 9,64 | 24,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237808 | 3,10 | 42,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237819 | 8,08 | 49,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237895 | 8,10 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237920 | 2,64 | 26,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000237921 | 7,98 | 48,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238074 | 6,36 | 35,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238096 | 2,57 | 45,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238117 | 4,88 | 34,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238118 | 6,32 | 29,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238121 | 4,86 | 45,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238122 | 2,85 | 35,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238159 | 2,79 | 47,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238210 | 6,92 | 46,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238230 | 4,76 | 53,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238232 | 11,39 | 45,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238233 | 3,23 | 47,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238235 | 7,18 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238267 | 2,00 | 61,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238269 | 6,87 | 35,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238286 | 2,23 | 49,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238297 | 8,00 | 49,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238308 | 4,06 | 29,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238390 | 3,25 | 39,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238469 | 8,00 | 37,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238516 | 17,84 | 25,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000238562 | 6,94 | 47,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238584 | 4,29 | 33,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238628 | 8,35 | 50,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238655 | 7,93 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238656 | 6,84 | 47,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238670 | 13,13 | 39,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238685 | 2,28 | 46,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238718 | 7,77 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238779 | 2,67 | 51,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238930 | 2,98 | 48,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238949 | 5,69 | 28,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238980 | 8,57 | 49,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000238997 | 2,42 | 48,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239066 | 12,39 | 52,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239080 | 9,65 | 30,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239089 | 8,48 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239107 | 10,55 | 54,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239162 | 7,23 | 47,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239249 | 6,44 | 48,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239345 | 9,44 | 47,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239368 | 7,69 | 52,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239378 | 6,62 | 51,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239387 | 11,48 | 51,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239486 | 10,02 | 46,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239493 | 7,66 | 50,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239547 | 2,50 | 51,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239569 | 2,96 | 46,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239712 | 6,70 | 50,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239726 | 6,58 | 49,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239838 | 4,41 | 42,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239860 | 7,04 | 49,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239898 | 4,24 | 54,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239919 | 7,36 | 47,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000239954 | 7,97 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240098 | 7,67 | 47,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240099 | 7,74 | 36,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240223 | 2,99 | 52,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240300 | 8,17 | 47,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240321 | 3,52 | 49,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240342 | 8,39 | 47,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240447 | 2,34 | 49,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240551 | 6,96 | 29,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240601 | 6,28 | 57,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240688 | 7,90 | 54,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240689 | 9,62 | 48,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240691 | 9,27 | 47,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240692 | 9,31 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240714 | 2,48 | 34,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240749 | 7,82 | 34,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240831 | 8,51 | 47,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240832 | 9,85 | 27,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000240878 | 6,21 | 47,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241031 | 5,48 | 46,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241063 | 2,00 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241122 | 2,00 | 36,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241139 | 10,58 | 47,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241153 | 4,33 | 47,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241176 | 7,58 | 36,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241206 | 8,00 | 46,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241249 | 6,96 | 50,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241264 | 2,30 | 26,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241273 | 11,31 | 47,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241420 | 7,43 | 50,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241422 | 7,96 | 51,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241425 | 7,93 | 54,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241443 | 4,51 | 45,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241501 | 8,45 | 42,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241586 | 6,14 | 28,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241654 | 7,98 | 47,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241692 | 3,52 | 53,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241694 | 2,00 | 33,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241709 | 8,00 | 32,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241736 | 8,07 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241782 | 3,19 | 49,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000241814 | 4,50 | 51,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241865 | 8,67 | 42,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241925 | 5,81 | 34,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241926 | 5,78 | 38,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241939 | 2,00 | 33,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241944 | 7,21 | 50,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000241949 | 7,56 | 49,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242012 | 5,88 | 37,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242083 | 2,46 | 49,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242114 | 2,00 | 33,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242117 | 2,24 | 30,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242128 | 8,00 | 30,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242146 | 2,49 | 36,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242217 | 8,46 | 47,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242218 | 5,40 | 42,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242229 | 8,51 | 49,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242230 | 7,01 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242248 | 16,45 | 61,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242342 | 4,50 | 48,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242344 | 7,61 | 39,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242395 | 8,20 | 48,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242396 | 7,01 | 49,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242401 | 6,78 | 36,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242498 | 8,03 | 53,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242600 | 6,88 | 48,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242722 | 4,50 | 34,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242785 | 8,24 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242854 | 8,00 | 52,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242882 | 8,09 | 50,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242896 | 8,20 | 52,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242953 | 4,12 | 49,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000242955 | 2,66 | 51,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243018 | 2,71 | 51,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243144 | 7,91 | 50,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243178 | 7,18 | 47,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243227 | 16,48 | 45,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243291 | 8,00 | 36,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243292 | 5,48 | 36,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243407 | 6,15 | 36,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243449 | 7,64 | 42,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243451 | 7,70 | 48,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243538 | 2,64 | 47,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243563 | 8,00 | 58,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243604 | 6,51 | 48,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243679 | 2,13 | 43,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243680 | 4,75 | 39,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243683 | 8,06 | 41,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243721 | 8,39 | 50,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243745 | 6,57 | 50,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243760 | 3,74 | 42,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243791 | 3,18 | 50,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243792 | 3,67 | 51,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243802 | 4,74 | 52,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243805 | 8,00 | 38,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243872 | 2,44 | 51,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000243942 | 7,67 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244009 | 6,16 | 33,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244044 | 11,71 | 34,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244097 | 9,36 | 49,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244119 | 2,00 | 36,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244133 | 7,98 | 51,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244225 | 2,63 | 48,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244235 | 13,86 | 45,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244316 | 7,25 | 39,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244409 | 6,68 | 49,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244549 | 8,19 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244602 | 4,62 | 33,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244609 | 2,45 | 49,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244649 | 4,50 | 34,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244760 | 8,19 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244773 | 6,42 | 49,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244788 | 7,03 | 50,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244821 | 6,47 | 52,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000244895 | 6,77 | 48,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000244933 | 7,64 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245038 | 4,67 | 33,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245066 | 3,49 | 33,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245127 | 9,31 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245134 | 11,32 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245135 | 4,50 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245169 | 7,37 | 48,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245284 | 8,00 | 36,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245329 | 7,58 | 47,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245337 | 3,76 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245338 | 11,81 | 41,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245352 | 2,58 | 36,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245554 | 7,93 | 26,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245558 | 3,67 | 48,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245580 | 8,11 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245641 | 3,01 | 33,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245674 | 10,51 | 33,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245731 | 4,52 | 60,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245765 | 6,62 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245800 | 14,03 | 33,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000245919 | 2,00 | 40,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246015 | 3,19 | 39,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246084 | 9,22 | 46,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246096 | 8,17 | 48,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246102 | 8,66 | 52,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246125 | 8,01 | 47,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246127 | 8,39 | 49,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246219 | 2,48 | 49,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246231 | 3,65 | 53,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246475 | 8,01 | 47,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246540 | 6,93 | 48,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246561 | 10,53 | 34,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246582 | 5,26 | 51,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246602 | 5,85 | 53,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246618 | 7,62 | 48,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246819 | 2,59 | 36,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000246962 | 21,59 | 53,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247023 | 2,00 | 36,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247034 | 16,88 | 35,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247035 | 2,00 | 51,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247055 | 8,07 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247125 | 5,71 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247240 | 6,73 | 51,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247342 | 3,77 | 51,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247376 | 2,00 | 33,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247399 | 8,24 | 43,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247400 | 6,73 | 49,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247404 | 7,03 | 51,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247499 | 2,40 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247547 | 11,56 | 48,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247558 | 8,57 | 47,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247622 | 7,11 | 33,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247637 | 2,68 | 35,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247650 | 6,10 | 48,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247681 | 4,27 | 50,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247710 | 5,60 | 49,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247753 | 7,97 | 46,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247819 | 2,00 | 33,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247820 | 2,00 | 33,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247866 | 6,46 | 41,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247917 | 3,86 | 36,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247947 | 7,02 | 41,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000247960 | 6,97 | 45,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248024 | 5,00 | 47,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248188 | 6,73 | 48,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248204 | 6,85 | 47,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248278 | 8,59 | 36,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248378 | 8,50 | 48,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248394 | 5,11 | 49,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248399 | 5,94 | 35,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248447 | 8,20 | 49,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248471 | 7,11 | 51,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248492 | 7,63 | 48,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248498 | 7,67 | 50,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000248510 | 7,53 | 46,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248572 | 8,79 | 51,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248683 | 20,61 | 46,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248698 | 6,66 | 33,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248721 | 7,86 | 29,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248750 | 2,09 | 49,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248756 | 8,27 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248782 | 18,46 | 43,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248801 | 9,67 | 37,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248870 | 6,62 | 51,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248949 | 2,57 | 53,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000248970 | 2,37 | 51,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249113 | 2,54 | 45,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249125 | 10,46 | 49,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249126 | 2,34 | 51,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249306 | 7,91 | 48,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249354 | 7,22 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249355 | 8,06 | 52,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249397 | 2,00 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249399 | 2,78 | 49,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249418 | 14,33 | 39,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249460 | 6,44 | 30,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249470 | 7,79 | 46,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249507 | 6,96 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249619 | 5,03 | 48,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249683 | 2,66 | 46,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249754 | 8,00 | 35,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249845 | 8,36 | 51,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249873 | 7,30 | 38,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249975 | 2,43 | 51,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249982 | 7,13 | 28,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249983 | 2,09 | 54,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000249995 | 7,33 | 36,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250026 | 4,83 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250054 | 6,23 | 34,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250074 | 8,00 | 52,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250118 | 8,47 | 49,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250124 | 8,09 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250125 | 8,50 | 47,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250140 | 3,87 | 45,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250143 | 4,89 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250150 | 13,93 | 39,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250191 | 7,67 | 51,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250205 | 2,33 | 51,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250251 | 7,90 | 48,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250350 | 6,22 | 48,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250355 | 8,41 | 48,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250380 | 2,56 | 51,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250383 | 7,96 | 46,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250407 | 2,36 | 51,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250408 | 13,27 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250507 | 8,29 | 41,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250628 | 3,49 | 53,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250675 | 7,29 | 51,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250679 | 8,13 | 42,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250755 | 8,47 | 50,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250910 | 8,18 | 46,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250924 | 8,00 | 35,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250957 | 4,00 | 36,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000250972 | 8,18 | 46,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251067 | 10,31 | 54,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251070 | 8,96 | 47,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251219 | 9,47 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251230 | 8,50 | 52,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251267 | 4,72 | 47,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251285 | 22,37 | 54,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251363 | 7,95 | 45,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251422 | 2,13 | 52,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251545 | 8,13 | 46,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251596 | 6,88 | 40,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251765 | 9,50 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251777 | 2,18 | 49,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251790 | 6,80 | 51,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251839 | 9,25 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000251900 | 6,86 | 34,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251906 | 4,97 | 50,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000251940 | 10,84 | 32,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252021 | 5,18 | 39,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252188 | 5,34 | 46,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252210 | 8,52 | 47,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252246 | 2,62 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252272 | 7,34 | 46,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252382 | 8,02 | 47,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252458 | 5,67 | 33,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252466 | 3,37 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252468 | 2,00 | 47,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252492 | 4,72 | 48,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252493 | 2,00 | 36,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252528 | 2,30 | 51,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252544 | 2,00 | 41,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252552 | 6,75 | 50,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252599 | 4,65 | 49,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252673 | 12,81 | 40,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252694 | 13,34 | 49,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252697 | 2,00 | 46,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252731 | 4,14 | 48,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252751 | 3,21 | 53,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252752 | 15,42 | 54,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252764 | 2,58 | 30,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000252782 | 14,02 | 34,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253002 | 8,15 | 50,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253014 | 7,97 | 46,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253062 | 7,08 | 45,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253077 | 8,31 | 45,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253100 | 2,00 | 38,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253101 | 2,00 | 40,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253117 | 2,30 | 52,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253135 | 4,90 | 61,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253189 | 2,00 | 33,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253197 | 2,00 | 33,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253211 | 6,42 | 53,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253262 | 10,60 | 51,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253293 | 7,17 | 59,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253304 | 7,31 | 42,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253364 | 6,19 | 29,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253429 | 8,10 | 53,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253445 | 2,62 | 47,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253449 | 2,00 | 34,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253462 | 2,00 | 51,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253468 | 2,00 | 33,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253495 | 8,88 | 43,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253537 | 8,00 | 32,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253539 | 12,60 | 46,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253620 | 2,00 | 33,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253622 | 2,00 | 33,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253637 | 8,03 | 51,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253646 | 8,00 | 32,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253696 | 2,31 | 47,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253916 | 7,06 | 45,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000253945 | 7,62 | 46,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254055 | 8,34 | 51,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254233 | 8,18 | 47,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254285 | 8,89 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254409 | 8,47 | 47,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254491 | 6,24 | 35,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254500 | 2,46 | 49,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254501 | 2,53 | 49,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254520 | 7,01 | 49,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254656 | 8,00 | 40,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254687 | 8,02 | 46,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254712 | 5,87 | 47,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254733 | 8,41 | 50,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254744 | 5,83 | 26,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000254978 | 8,00 | 47,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255024 | 6,82 | 51,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255109 | 9,34 | 47,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255111 | 6,69 | 51,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255114 | 8,02 | 52,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000255130 | 6,84 | 51,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255201 | 7,68 | 52,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255214 | 7,76 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255306 | 9,00 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255390 | 3,55 | 51,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255403 | 8,16 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255516 | 4,42 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255544 | 7,71 | 50,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255551 | 2,00 | 42,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255552 | 18,18 | 48,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255645 | 4,50 | 44,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255684 | 8,44 | 35,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255690 | 8,62 | 46,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255730 | 6,77 | 50,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255749 | 4,93 | 53,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255757 | 6,68 | 47,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255774 | 6,68 | 45,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255802 | 12,13 | 45,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255830 | 2,71 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255898 | 3,90 | 48,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255967 | 7,11 | 47,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000255971 | 8,24 | 48,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256002 | 2,40 | 47,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256003 | 8,69 | 46,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256176 | 7,66 | 45,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256224 | 8,12 | 42,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256341 | 7,84 | 48,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256395 | 7,92 | 52,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256435 | 19,16 | 26,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256642 | 6,87 | 50,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256683 | 3,39 | 35,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256696 | 8,00 | 35,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256732 | 8,03 | 49,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256735 | 3,78 | 36,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256747 | 8,00 | 37,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256820 | 6,64 | 61,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256828 | 2,70 | 51,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256877 | 8,00 | 49,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256903 | 5,57 | 45,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000256934 | 5,93 | 44,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257077 | 12,33 | 47,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257134 | 7,03 | 35,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257188 | 3,06 | 51,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257192 | 2,00 | 52,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257248 | 8,58 | 37,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257276 | 6,81 | 49,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257350 | 5,53 | 48,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257378 | 13,51 | 45,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257410 | 4,50 | 35,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257422 | 8,23 | 36,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257605 | 7,48 | 51,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257654 | 4,48 | 45,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257688 | 3,76 | 51,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257691 | 6,47 | 33,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257788 | 10,23 | 34,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257798 | 5,02 | 46,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257862 | 2,58 | 46,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000257930 | 4,28 | 43,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258009 | 7,00 | 34,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258078 | 8,00 | 33,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258101 | 7,96 | 45,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258182 | 3,71 | 47,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258197 | 5,12 | 51,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258242 | 3,16 | 52,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258267 | 2,00 | 36,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258284 | 12,65 | 36,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258285 | 6,09 | 33,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258357 | 8,00 | 36,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258404 | 5,83 | 29,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258406 | 13,78 | 42,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258490 | 3,84 | 46,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258508 | 3,30 | 34,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258582 | 9,72 | 46,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258644 | 2,08 | 35,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000258702 | 8,43 | 51,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258703 | 7,18 | 47,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258708 | 8,03 | 52,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258736 | 12,72 | 40,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258737 | 7,69 | 42,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258740 | 7,90 | 47,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258761 | 8,11 | 47,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258866 | 4,50 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258873 | 9,38 | 55,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258881 | 2,00 | 32,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258936 | 2,47 | 42,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258957 | 4,67 | 46,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000258986 | 5,32 | 52,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259019 | 4,50 | 34,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259044 | 6,44 | 33,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259047 | 19,64 | 34,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259107 | 8,00 | 36,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259185 | 2,88 | 33,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259241 | 9,59 | 30,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259245 | 17,32 | 32,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259341 | 7,71 | 47,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259346 | 3,64 | 34,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259406 | 3,12 | 47,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259487 | 8,14 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259606 | 8,56 | 50,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259648 | 6,16 | 39,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259658 | 7,37 | 47,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259660 | 7,91 | 51,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259673 | 7,87 | 51,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259689 | 7,42 | 35,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259769 | 7,82 | 52,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259845 | 8,43 | 48,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000259857 | 8,57 | 33,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260017 | 9,48 | 47,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260070 | 8,32 | 54,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260307 | 7,76 | 50,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260358 | 8,00 | 35,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260375 | 6,80 | 34,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260392 | 5,51 | 46,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260441 | 6,53 | 33,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260544 | 8,00 | 37,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260609 | 5,93 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260657 | 7,01 | 36,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260684 | 2,41 | 46,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260702 | 2,56 | 49,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260705 | 2,58 | 38,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260706 | 4,48 | 42,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260728 | 6,19 | 31,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260762 | 9,00 | 36,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260817 | 7,25 | 52,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260843 | 6,30 | 45,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260892 | 3,25 | 38,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260904 | 4,50 | 34,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260918 | 8,02 | 51,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000260991 | 7,94 | 48,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261036 | 4,71 | 50,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261095 | 3,98 | 47,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261097 | 5,77 | 46,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261098 | 3,42 | 41,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261107 | 10,96 | 28,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261108 | 14,33 | 36,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261109 | 12,69 | 41,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261110 | 4,78 | 52,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261214 | 4,39 | 37,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261262 | 8,10 | 47,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261264 | 6,49 | 28,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261293 | 3,97 | 34,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261311 | 2,43 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261358 | 8,12 | 47,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261491 | 8,08 | 47,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261492 | 8,03 | 51,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261505 | 9,55 | 43,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261508 | 3,04 | 40,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261534 | 8,35 | 49,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000261655 | 8,00 | 48,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261687 | 8,29 | 47,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261697 | 5,22 | 47,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261708 | 7,96 | 32,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261773 | 5,82 | 45,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261828 | 7,67 | 36,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000261912 | 4,52 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262058 | 3,96 | 36,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262127 | 7,15 | 36,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262131 | 8,00 | 35,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262236 | 7,96 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262237 | 6,97 | 51,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262238 | 4,50 | 51,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262267 | 16,33 | 27,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262367 | 9,59 | 50,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262425 | 8,34 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262482 | 7,03 | 33,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262564 | 6,42 | 51,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262565 | 8,00 | 36,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262575 | 6,28 | 42,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262600 | 8,26 | 51,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262633 | 6,88 | 33,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262642 | 6,98 | 46,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262695 | 2,99 | 48,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262797 | 2,00 | 34,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262884 | 6,82 | 51,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000262886 | 2,44 | 51,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263049 | 5,18 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263093 | 7,64 | 49,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263095 | 8,01 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263167 | 9,69 | 35,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263170 | 8,12 | 47,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263196 | 7,91 | 47,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263215 | 7,63 | 45,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263350 | 5,86 | 50,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263413 | 5,50 | 33,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263504 | 2,65 | 52,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263520 | 5,63 | 44,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263585 | 2,00 | 38,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263653 | 5,00 | 34,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263660 | 10,67 | 61,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263904 | 3,45 | 46,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263905 | 2,92 | 46,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263927 | 5,32 | 36,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000263997 | 5,21 | 46,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264059 | 4,07 | 34,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264066 | 6,98 | 51,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264091 | 19,77 | 48,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264103 | 2,32 | 52,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264109 | 2,29 | 47,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264170 | 2,00 | 35,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264233 | 2,38 | 47,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264270 | 7,94 | 33,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264281 | 11,37 | 47,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264289 | 15,23 | 45,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264316 | 12,27 | 35,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264327 | 3,49 | 46,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264369 | 2,94 | 34,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264380 | 7,85 | 33,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264457 | 17,89 | 26,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264471 | 4,34 | 55,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264611 | 7,04 | 51,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264680 | 10,50 | 28,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264702 | 11,17 | 45,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264738 | 3,48 | 51,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264804 | 8,95 | 51,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264837 | 3,00 | 42,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264892 | 8,35 | 47,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000264955 | 19,06 | 35,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265006 | 2,00 | 46,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265007 | 14,78 | 49,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265021 | 3,58 | 47,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265069 | 6,30 | 55,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265118 | 6,22 | 48,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000265124 | 9,37 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265136 | 6,26 | 29,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265147 | 2,68 | 51,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265184 | 5,51 | 46,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265221 | 2,00 | 33,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265306 | 7,58 | 43,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265663 | 7,58 | 49,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265677 | 7,92 | 51,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265848 | 6,74 | 49,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265889 | 7,56 | 49,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265894 | 8,54 | 49,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265904 | 7,79 | 52,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000265995 | 7,98 | 52,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266007 | 7,08 | 36,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266070 | 8,12 | 50,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266230 | 4,17 | 57,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266294 | 7,10 | 43,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266315 | 8,41 | 47,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266353 | 8,23 | 46,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266365 | 8,33 | 49,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266366 | 3,61 | 51,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266438 | 8,03 | 46,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266537 | 4,50 | 48,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266633 | 6,03 | 47,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266640 | 8,49 | 51,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266682 | 4,32 | 47,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266746 | 4,50 | 48,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266756 | 2,91 | 28,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266760 | 2,18 | 33,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266764 | 8,06 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266765 | 7,35 | 47,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266805 | 6,49 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266859 | 2,52 | 49,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266862 | 8,33 | 49,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266880 | 2,27 | 48,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266881 | 2,00 | 48,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266941 | 2,53 | 47,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000266946 | 6,06 | 29,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267017 | 2,96 | 46,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267070 | 2,35 | 50,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267071 | 2,44 | 51,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267073 | 12,54 | 33,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267075 | 6,90 | 48,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267077 | 2,22 | 41,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267078 | 18,16 | 55,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267175 | 4,07 | 49,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267324 | 7,61 | 35,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267329 | 3,58 | 42,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267330 | 2,85 | 52,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267349 | 6,66 | 35,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267358 | 6,23 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267435 | 6,51 | 38,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267438 | 7,22 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267452 | 7,15 | 45,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267455 | 7,54 | 42,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267547 | 8,00 | 51,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267556 | 2,55 | 46,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267579 | 6,12 | 53,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267595 | 5,58 | 45,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267618 | 8,03 | 49,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267619 | 7,91 | 49,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267624 | 4,39 | 26,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267629 | 6,80 | 37,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267676 | 8,14 | 46,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267678 | 6,61 | 59,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267685 | 2,34 | 51,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267694 | 8,16 | 52,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267724 | 12,26 | 51,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267849 | 2,39 | 49,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267862 | 9,31 | 49,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267870 | 8,36 | 49,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000267902 | 8,74 | 34,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268034 | 7,53 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268103 | 5,02 | 37,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000268121 | 8,27 | 47,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268184 | 7,10 | 45,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268188 | 3,13 | 47,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268295 | 2,37 | 51,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268337 | 2,85 | 51,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268383 | 8,91 | 47,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268385 | 7,67 | 51,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268476 | 6,12 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268482 | 7,97 | 33,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268611 | 8,11 | 50,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268612 | 8,32 | 51,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268823 | 5,97 | 47,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268847 | 2,54 | 50,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268908 | 7,26 | 46,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000268927 | 2,86 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269010 | 8,48 | 50,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269016 | 7,73 | 40,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269222 | 14,95 | 43,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269281 | 2,67 | 49,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269291 | 7,93 | 33,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269406 | 3,72 | 49,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269410 | 6,89 | 38,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269456 | 3,80 | 45,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269457 | 2,77 | 35,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269466 | 15,15 | 26,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269479 | 6,98 | 42,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269532 | 8,12 | 49,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269541 | 7,38 | 33,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269553 | 5,92 | 36,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269715 | 12,00 | 44,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269812 | 6,33 | 53,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269907 | 2,00 | 47,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269935 | 7,64 | 28,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269943 | 7,83 | 48,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000269950 | 5,22 | 50,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270024 | 8,00 | 30,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270050 | 4,00 | 33,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270056 | 7,76 | 53,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270057 | 8,37 | 51,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270086 | 2,00 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270175 | 8,16 | 34,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270197 | 8,00 | 35,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270276 | 7,32 | 30,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270279 | 6,92 | 41,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270312 | 8,74 | 36,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270340 | 8,34 | 43,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270380 | 6,89 | 46,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270393 | 6,30 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270404 | 8,71 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270474 | 3,42 | 46,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270491 | 4,49 | 48,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270552 | 5,87 | 41,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270578 | 7,04 | 51,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270580 | 2,00 | 34,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270597 | 2,00 | 45,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270610 | 2,45 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270670 | 2,23 | 50,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270705 | 3,33 | 41,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270751 | 7,92 | 49,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270763 | 7,97 | 49,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270776 | 7,32 | 36,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270793 | 3,42 | 33,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270804 | 7,99 | 49,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270806 | 10,67 | 55,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270817 | 5,43 | 37,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270834 | 20,71 | 47,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270860 | 2,40 | 51,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270861 | 5,42 | 36,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000270926 | 9,48 | 48,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271035 | 2,00 | 33,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271067 | 10,46 | 46,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271079 | 2,56 | 52,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271325 | 7,36 | 30,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271341 | 8,33 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000271343 | 6,79 | 51,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271369 | 7,66 | 46,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271376 | 6,60 | 45,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271586 | 6,45 | 49,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271627 | 8,15 | 51,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271709 | 6,86 | 51,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271727 | 7,78 | 51,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271733 | 6,72 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271734 | 8,09 | 47,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271735 | 7,98 | 51,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271736 | 8,22 | 51,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271802 | 8,89 | 48,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271878 | 2,81 | 48,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271894 | 5,52 | 48,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271927 | 2,60 | 46,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271933 | 3,42 | 53,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000271986 | 10,72 | 39,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272006 | 2,64 | 48,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272111 | 7,80 | 52,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272160 | 3,33 | 49,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272161 | 4,96 | 52,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272235 | 6,05 | 52,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272312 | 7,90 | 45,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272345 | 9,42 | 33,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272453 | 12,70 | 43,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272542 | 7,24 | 51,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272609 | 2,43 | 51,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272612 | 17,53 | 25,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272613 | 14,90 | 46,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272654 | 8,46 | 49,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272738 | 7,37 | 35,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272766 | 2,44 | 50,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272787 | 2,46 | 48,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272790 | 2,33 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272792 | 2,60 | 34,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272793 | 2,00 | 43,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000272916 | 2,56 | 48,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273012 | 8,00 | 36,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273142 | 4,71 | 34,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273151 | 6,57 | 47,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273224 | 3,64 | 28,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273233 | 6,71 | 49,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273317 | 7,81 | 45,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273509 | 8,06 | 45,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273522 | 4,80 | 48,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273533 | 4,07 | 50,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273534 | 2,05 | 51,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273535 | 2,55 | 52,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273549 | 7,50 | 50,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273559 | 6,96 | 48,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273702 | 7,24 | 36,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273765 | 4,92 | 38,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273766 | 2,97 | 43,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273864 | 8,33 | 50,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273891 | 4,53 | 36,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000273925 | 6,67 | 43,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274056 | 9,44 | 48,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274126 | 6,66 | 51,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274136 | 2,51 | 45,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274148 | 7,13 | 49,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274311 | 7,54 | 52,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274380 | 3,55 | 46,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274381 | 8,80 | 36,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274388 | 3,22 | 48,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274442 | 2,56 | 51,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274569 | 5,12 | 47,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274585 | 7,26 | 36,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274604 | 4,66 | 51,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274643 | 12,16 | 47,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274683 | 6,70 | 47,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274711 | 3,25 | 34,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274753 | 7,43 | 55,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274757 | 7,30 | 48,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274770 | 15,47 | 47,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000274853 | 7,89 | 52,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274882 | 9,25 | 30,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274931 | 8,39 | 47,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274938 | 10,33 | 53,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000274999 | 7,44 | 51,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275017 | 8,76 | 37,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275060 | 8,13 | 50,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275095 | 8,00 | 37,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275144 | 4,85 | 36,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275256 | 6,25 | 49,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275349 | 3,58 | 51,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275465 | 7,93 | 51,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275497 | 7,29 | 46,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275522 | 9,14 | 52,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275530 | 6,12 | 50,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275555 | 9,01 | 53,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275587 | 2,06 | 34,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275623 | 3,27 | 23,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275651 | 2,53 | 47,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275744 | 13,44 | 33,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275762 | 4,00 | 34,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275793 | 2,25 | 47,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275857 | 4,03 | 51,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275880 | 6,65 | 48,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275883 | 4,37 | 54,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275948 | 8,04 | 51,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275978 | 6,43 | 28,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000275999 | 8,05 | 47,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276011 | 7,36 | 35,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276216 | 8,00 | 61,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276231 | 7,85 | 47,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276338 | 8,00 | 33,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276415 | 8,17 | 46,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276420 | 6,42 | 51,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276421 | 8,75 | 54,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276516 | 4,34 | 35,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276519 | 10,57 | 45,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276576 | 2,49 | 49,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276579 | 4,64 | 32,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276687 | 4,86 | 30,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276696 | 8,00 | 30,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276716 | 2,53 | 47,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276762 | 5,40 | 44,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276764 | 2,00 | 46,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276790 | 3,07 | 52,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276817 | 5,64 | 53,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000276890 | 5,80 | 47,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277035 | 7,45 | 48,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277041 | 7,41 | 49,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277065 | 4,50 | 49,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277096 | 6,81 | 53,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277127 | 7,92 | 48,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277267 | 3,00 | 42,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277336 | 7,52 | 61,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277373 | 6,98 | 51,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277418 | 7,76 | 52,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277419 | 8,21 | 51,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277538 | 7,14 | 51,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277541 | 7,26 | 50,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277564 | 10,93 | 51,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277697 | 2,64 | 38,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277707 | 7,00 | 27,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277850 | 2,55 | 45,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278112 | 4,50 | 49,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278182 | 3,85 | 26,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278183 | 3,48 | 34,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278224 | 5,97 | 46,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278231 | 8,30 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278237 | 8,79 | 55,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278249 | 4,50 | 48,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278287 | 7,17 | 51,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278359 | 9,83 | 47,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278360 | 4,07 | 53,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278364 | 6,42 | 28,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000278455 | 6,35 | 49,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278476 | 6,82 | 46,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278489 | 9,51 | 48,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278548 | 5,20 | 48,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278564 | 5,22 | 40,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278565 | 6,80 | 52,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278566 | 11,53 | 49,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278567 | 3,42 | 50,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278582 | 7,75 | 48,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278711 | 3,95 | 49,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278743 | 5,03 | 47,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278814 | 4,92 | 45,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278815 | 2,70 | 38,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278816 | 10,86 | 48,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278881 | 3,45 | 52,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278927 | 5,87 | 45,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000278979 | 6,90 | 49,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279005 | 7,30 | 40,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279047 | 8,13 | 47,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279242 | 9,94 | 50,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279294 | 7,70 | 46,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279343 | 3,43 | 48,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279505 | 3,62 | 47,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279524 | 7,27 | 51,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279568 | 7,37 | 45,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279644 | 9,11 | 49,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279675 | 8,23 | 46,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279775 | 8,10 | 47,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279777 | 6,85 | 48,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279803 | 2,37 | 49,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279863 | 8,89 | 48,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279896 | 8,53 | 52,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279899 | 8,33 | 52,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279967 | 7,57 | 49,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000279989 | 8,12 | 48,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280053 | 2,46 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280054 | 6,09 | 34,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280056 | 8,00 | 52,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280059 | 9,78 | 47,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280075 | 8,00 | 39,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280076 | 8,80 | 44,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280182 | 6,86 | 51,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280195 | 2,96 | 49,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280243 | 2,25 | 35,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280274 | 7,10 | 32,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280284 | 8,00 | 49,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280333 | 7,02 | 46,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280344 | 7,74 | 37,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280409 | 8,30 | 26,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280410 | 18,30 | 43,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280487 | 7,76 | 46,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280491 | 4,76 | 33,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280521 | 8,58 | 49,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280703 | 8,36 | 28,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000280797 | 6,38 | 36,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281023 | 8,00 | 37,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281094 | 8,41 | 49,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281113 | 9,26 | 47,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281125 | 8,00 | 39,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281126 | 6,90 | 53,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281134 | 6,30 | 34,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281209 | 6,56 | 51,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281239 | 5,11 | 41,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281245 | 5,92 | 36,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281257 | 8,30 | 52,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281311 | 4,69 | 34,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281333 | 8,88 | 47,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281368 | 2,40 | 45,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281413 | 2,58 | 52,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281459 | 2,00 | 35,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281462 | 2,00 | 36,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281618 | 9,99 | 46,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281629 | 2,00 | 33,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281682 | 2,42 | 50,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000281691 | 7,47 | 45,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281698 | 8,94 | 51,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281738 | 4,50 | 48,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281755 | 5,02 | 45,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281760 | 2,93 | 48,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281761 | 5,53 | 49,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281762 | 2,88 | 48,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281766 | 9,01 | 49,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281817 | 9,53 | 51,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281912 | 7,60 | 49,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000281969 | 5,14 | 32,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282002 | 9,20 | 48,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282041 | 7,23 | 48,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282071 | 3,09 | 49,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282080 | 2,00 | 32,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282084 | 8,00 | 32,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282111 | 7,64 | 49,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282134 | 2,50 | 47,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282226 | 8,91 | 48,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282275 | 8,00 | 33,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282283 | 8,17 | 48,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282289 | 12,54 | 46,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282291 | 8,00 | 35,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282311 | 5,36 | 36,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282323 | 2,78 | 47,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282417 | 2,35 | 47,52 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282419 | 8,65 | 35,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282475 | 2,00 | 33,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282477 | 2,00 | 32,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282485 | 2,00 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282556 | 5,32 | 46,71 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282610 | 8,00 | 45,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282612 | 7,83 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282661 | 7,69 | 37,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282665 | 6,56 | 42,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282722 | 8,33 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282808 | 6,71 | 51,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282887 | 7,98 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000282986 | 7,63 | 47,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283183 | 8,99 | 42,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283184 | 7,50 | 57,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283195 | 5,91 | 49,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283311 | 9,56 | 49,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283312 | 6,58 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283315 | 7,00 | 51,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283400 | 6,05 | 35,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283413 | 2,51 | 46,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283510 | 2,65 | 49,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283511 | 2,93 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283556 | 5,24 | 51,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283605 | 6,80 | 46,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283643 | 2,35 | 50,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283654 | 6,83 | 33,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283671 | 11,07 | 33,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283700 | 8,11 | 49,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283710 | 7,57 | 51,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283778 | 8,01 | 51,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283821 | 4,49 | 49,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283958 | 6,20 | 53,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283960 | 6,24 | 30,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283961 | 8,21 | 51,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000283988 | 7,43 | 51,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284006 | 12,47 | 26,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284033 | 7,75 | 51,97 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284040 | 7,46 | 51,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284072 | 3,40 | 47,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284080 | 6,78 | 51,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284123 | 3,72 | 41,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284125 | 8,09 | 48,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284203 | 5,83 | 42,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284219 | 8,51 | 49,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284229 | 3,03 | 52,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284266 | 8,91 | 47,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284315 | 7,03 | 38,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000284321 | 2,65 | 51,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284325 | 4,22 | 34,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284418 | 8,59 | 61,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284472 | 5,72 | 38,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284474 | 2,10 | 49,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284516 | 2,00 | 47,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284592 | 3,22 | 30,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284593 | 7,48 | 45,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284713 | 6,85 | 32,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284721 | 4,13 | 38,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284764 | 8,84 | 31,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284793 | 10,39 | 36,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284841 | 8,55 | 46,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284904 | 8,11 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000284970 | 7,67 | 42,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285056 | 7,89 | 47,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285127 | 6,42 | 49,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285244 | 8,33 | 45,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285259 | 9,95 | 48,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285286 | 7,77 | 46,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285312 | 4,50 | 48,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285355 | 2,37 | 46,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285401 | 8,57 | 52,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285446 | 2,49 | 50,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285447 | 2,64 | 52,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285460 | 8,10 | 34,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285507 | 7,74 | 52,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285672 | 6,69 | 36,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285764 | 4,00 | 35,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285832 | 2,57 | 48,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285882 | 6,02 | 49,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285963 | 6,99 | 29,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285966 | 3,00 | 48,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000285969 | 19,87 | 28,06 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286021 | 4,11 | 30,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286091 | 7,68 | 49,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286185 | 2,40 | 33,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286186 | 15,77 | 33,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286247 | 5,72 | 46,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286299 | 8,00 | 61,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286303 | 6,45 | 34,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286329 | 7,86 | 49,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286341 | 6,74 | 54,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286448 | 6,26 | 46,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286468 | 9,20 | 46,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286581 | 4,79 | 46,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286635 | 4,46 | 40,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286638 | 7,49 | 48,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286659 | 6,50 | 52,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286660 | 3,15 | 32,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286702 | 2,46 | 51,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286713 | 8,00 | 36,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286767 | 2,91 | 45,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286768 | 14,02 | 36,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286800 | 4,66 | 51,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286840 | 4,40 | 50,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286864 | 9,33 | 48,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286910 | 8,68 | 33,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286943 | 7,51 | 48,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000286976 | 8,34 | 50,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287000 | 2,46 | 53,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287040 | 8,65 | 35,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287044 | 8,00 | 49,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287081 | 2,61 | 51,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287088 | 7,43 | 51,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287093 | 2,39 | 45,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287176 | 6,47 | 40,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287263 | 2,61 | 51,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287264 | 2,00 | 48,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287269 | 3,86 | 51,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287303 | 2,48 | 47,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287354 | 2,00 | 44,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287355 | 2,61 | 46,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287401 | 2,67 | 49,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000287402 | 4,50 | 49,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287417 | 2,00 | 34,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287457 | 7,56 | 30,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287516 | 2,92 | 49,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287551 | 8,31 | 32,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287624 | 7,85 | 51,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287634 | 2,35 | 51,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287635 | 3,81 | 36,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287648 | 2,00 | 52,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287649 | 6,16 | 45,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287676 | 6,44 | 51,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287740 | 9,25 | 50,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287771 | 8,08 | 46,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287822 | 2,40 | 28,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287835 | 2,48 | 48,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287836 | 2,00 | 49,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287857 | 6,25 | 36,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287962 | 10,51 | 35,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287978 | 8,00 | 32,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000287992 | 3,29 | 48,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288006 | 8,93 | 36,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288134 | 4,24 | 54,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288135 | 8,55 | 51,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288197 | 6,07 | 30,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288200 | 2,00 | 33,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288219 | 9,09 | 40,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288220 | 3,87 | 46,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288242 | 8,82 | 42,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288273 | 2,00 | 33,07 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288277 | 4,22 | 34,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288278 | 6,44 | 52,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288356 | 8,00 | 33,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288370 | 2,67 | 47,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288371 | 8,00 | 32,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288395 | 2,45 | 46,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288397 | 6,61 | 61,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288462 | 8,00 | 29,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288577 | 4,50 | 49,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288579 | 6,90 | 53,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288593 | 8,39 | 50,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288634 | 6,00 | 53,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288643 | 6,95 | 49,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288857 | 7,29 | 28,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288907 | 8,04 | 52,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000288960 | 8,10 | 52,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289120 | 8,00 | 36,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289125 | 8,15 | 46,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289198 | 8,55 | 34,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289241 | 2,77 | 51,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289276 | 2,58 | 46,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289343 | 6,50 | 34,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289426 | 7,48 | 43,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289448 | 8,52 | 49,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289493 | 2,52 | 47,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289508 | 6,93 | 50,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289744 | 7,53 | 48,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289811 | 6,14 | 45,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289900 | 8,16 | 47,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000289905 | 6,90 | 51,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290026 | 8,62 | 50,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290057 | 2,38 | 51,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290070 | 6,58 | 49,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290093 | 6,75 | 51,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290179 | 2,89 | 51,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290186 | 5,49 | 47,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290187 | 4,09 | 34,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290283 | 4,34 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290356 | 4,17 | 36,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290370 | 10,05 | 28,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290448 | 4,50 | 34,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290465 | 6,29 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290494 | 6,42 | 30,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290556 | 9,09 | 33,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290568 | 3,96 | 47,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000290574 | 13,53 | 36,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290643 | 8,75 | 50,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290655 | 6,99 | 51,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290718 | 7,96 | 47,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290767 | 3,29 | 49,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290805 | 8,26 | 52,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290877 | 8,26 | 32,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290933 | 2,62 | 51,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290945 | 8,17 | 48,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290952 | 8,81 | 35,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290954 | 8,38 | 47,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290962 | 4,99 | 50,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290963 | 8,46 | 50,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000290965 | 4,88 | 36,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291109 | 5,52 | 49,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291155 | 6,65 | 50,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291159 | 8,38 | 50,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291160 | 9,56 | 35,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291232 | 7,79 | 51,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291242 | 6,79 | 46,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291270 | 8,21 | 47,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291286 | 7,87 | 40,84 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291313 | 7,42 | 53,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291429 | 8,15 | 51,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291463 | 5,87 | 50,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291464 | 4,85 | 51,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291476 | 9,28 | 48,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291648 | 8,74 | 50,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291736 | 10,01 | 50,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291773 | 2,32 | 58,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291783 | 7,67 | 51,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291983 | 2,48 | 51,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000291984 | 2,00 | 41,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292049 | 7,70 | 49,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292050 | 7,54 | 46,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292104 | 7,90 | 48,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292186 | 9,79 | 26,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292417 | 2,53 | 33,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292471 | 7,67 | 48,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292481 | 8,08 | 52,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292496 | 4,64 | 40,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292519 | 15,47 | 41,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292548 | 8,86 | 45,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292656 | 2,48 | 47,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292795 | 5,68 | 34,53 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292871 | 8,29 | 34,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292872 | 4,50 | 51,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292910 | 7,68 | 48,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292954 | 8,00 | 32,86 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292969 | 5,17 | 48,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292970 | 2,28 | 47,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000292991 | 2,54 | 47,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293024 | 2,00 | 47,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293039 | 7,42 | 48,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293144 | 17,38 | 34,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293201 | 2,28 | 33,63 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293227 | 2,29 | 53,13 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293239 | 4,17 | 47,23 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293243 | 6,40 | 42,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293365 | 4,50 | 51,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293366 | 4,97 | 45,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293369 | 8,31 | 47,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293378 | 2,43 | 49,80 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293431 | 7,45 | 51,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293631 | 25,86 | 47,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293642 | 2,00 | 33,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293694 | 8,06 | 51,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293870 | 4,43 | 47,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293932 | 2,00 | 54,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293949 | 8,70 | 46,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293964 | 2,31 | 52,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000293985 | 6,83 | 30,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294029 | 7,37 | 58,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294056 | 12,43 | 43,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0153100000294069 | 2,00 | 33,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294071 | 8,00 | 30,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294115 | 3,05 | 56,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294160 | 3,66 | 27,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000294204 | 8,31 | 49,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465746 | 9,95 | 47,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465750 | 2,47 | 35,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465752 | 4,64 | 48,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465870 | 13,09 | 42,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465871 | 13,98 | 42,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465878 | 6,88 | 36,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000465970 | 6,27 | 45,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125077 | 8,71 | 36,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125095 | 2,48 | 37,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125096 | 3,78 | 43,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125484 | 7,19 | 38,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125723 | 10,46 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125844 | 12,74 | 35,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125905 | 4,14 | 35,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000125986 | 5,45 | 35,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126018 | 6,65 | 37,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126052 | 10,75 | 37,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126054 | 2,61 | 43,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126153 | 3,53 | 38,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126410 | 7,20 | 38,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126446 | 10,18 | 41,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126566 | 2,58 | 39,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126914 | 7,12 | 43,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000126973 | 2,79 | 34,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127111 | 5,39 | 33,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127714 | 2,66 | 39,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127820 | 5,40 | 35,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127871 | 10,31 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127960 | 7,44 | 37,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000127961 | 3,83 | 43,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128065 | 6,93 | 33,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128140 | 4,77 | 35,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128531 | 4,31 | 33,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128772 | 3,47 | 43,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128816 | 16,52 | 37,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128866 | 7,71 | 33,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000128979 | 6,62 | 43,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129121 | 5,83 | 35,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129142 | 2,00 | 35,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129520 | 2,51 | 35,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129569 | 5,74 | 43,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129711 | 10,20 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129719 | 3,41 | 33,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129752 | 2,13 | 34,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129906 | 5,42 | 39,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000129956 | 4,00 | 41,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130172 | 7,49 | 43,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130202 | 6,02 | 39,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130515 | 5,70 | 35,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130688 | 10,39 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130834 | 6,45 | 33,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130876 | 7,00 | 34,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000130963 | 8,00 | 39,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131021 | 6,12 | 42,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131151 | 9,54 | 43,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131165 | 3,55 | 43,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131223 | 4,90 | 40,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131673 | 3,23 | 33,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131766 | 13,97 | 39,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131807 | 6,36 | 38,33 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131809 | 8,48 | 43,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000131928 | 3,34 | 43,29 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000132152 | 2,81 | 35,46 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000132788 | 5,62 | 37,05 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000132889 | 7,20 | 41,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000132973 | 7,27 | 33,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000132986 | 6,10 | 35,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000133211 | 3,22 | 43,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000133449 | 8,48 | 42,90 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0173100000133524 | 4,44 | 33,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000133842 | 6,05 | 35,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134014 | 15,55 | 34,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134047 | 6,79 | 37,76 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134072 | 5,39 | 35,66 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134187 | 10,50 | 39,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134189 | 9,19 | 34,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134221 | 7,70 | 33,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134359 | 7,59 | 39,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134410 | 10,28 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134580 | 2,41 | 35,61 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134681 | 6,36 | 33,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134686 | 10,79 | 38,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134706 | 2,31 | 37,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134812 | 4,75 | 39,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134828 | 10,08 | 38,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000134856 | 5,96 | 41,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135102 | 6,50 | 43,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135278 | 7,86 | 37,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135388 | 4,51 | 41,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135430 | 5,81 | 43,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135435 | 4,43 | 35,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000135672 | 10,13 | 38,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000136605 | 2,00 | 34,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000136720 | 2,62 | 37,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000136721 | 3,46 | 43,69 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000137145 | 5,71 | 36,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000137867 | 7,13 | 33,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000137928 | 6,81 | 43,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000137929 | 7,23 | 42,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138140 | 8,91 | 37,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138207 | 7,17 | 44,22 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138208 | 7,64 | 43,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138238 | 2,27 | 39,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138464 | 5,05 | 39,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138897 | 6,81 | 35,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000138979 | 6,49 | 40,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000139011 | 7,15 | 43,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000139406 | 10,27 | 36,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000139740 | 3,43 | 35,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000139959 | 7,48 | 35,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140022 | 5,63 | 38,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140212 | 6,26 | 39,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140237 | 5,08 | 43,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140244 | 5,55 | 41,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140370 | 8,07 | 43,09 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140392 | 5,43 | 44,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140789 | 6,92 | 43,30 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140930 | 7,48 | 43,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000140959 | 8,92 | 37,14 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000141023 | 9,09 | 37,12 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000141065 | 6,56 | 38,10 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000141395 | 6,70 | 34,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000141928 | 15,99 | 33,89 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142057 | 2,82 | 36,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142499 | 7,27 | 39,79 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142500 | 7,74 | 39,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142578 | 12,08 | 36,01 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142612 | 5,43 | 38,99 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142613 | 2,31 | 44,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142645 | 2,60 | 33,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142686 | 10,48 | 33,72 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142687 | 5,76 | 33,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142729 | 8,32 | 41,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142730 | 7,49 | 43,93 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142758 | 2,26 | 39,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142885 | 11,20 | 35,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000142948 | 8,47 | 35,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000143025 | 5,04 | 35,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000143055 | 10,73 | 38,77 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000143056 | 7,05 | 39,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000144409 | 6,95 | 34,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000144437 | 7,19 | 36,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000144619 | 6,87 | 35,47 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 0173100000177015 | 2,80 | 35,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0173100000177021 | 12,67 | 32,95 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277267 | 3,00 | 41,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000277267 | 7,76 | 41,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| | 0153100000220301 | 3,00 | 41,98 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw1 | | 8,00 | 38,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw2 | | 4,00 | 37,81 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw3 | | 8,00 | 38,08 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw4 | | 4,00 | 38,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw5 | | 11,00 | 38,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw6 | vliegtoren | 6,00 | 39,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw7 | | 5,00 | 40,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw8 | | 5,00 | 40,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw9 | | 5,00 | 40,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw10 | | 5,00 | 37,36 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw11 | Loodsen naast mainstage area 1 | 6,00 | 37,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw12 | | 6,00 | 37,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw13 | garageboxen | 4,00 | 36,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw14 | | 4,00 | 36,57 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw15 | | 4,00 | 35,44 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 526 | 5,00 | 36,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 527 | 5,00 | 36,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 528 | 5,00 | 37,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 530 | 5,00 | 35,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 529 | 5,00 | 34,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 531 | 5,00 | 34,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 533 | 5,00 | 34,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw | Bunker 532 | 5,00 | 35,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,73 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,50 | 32,43 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 8,50 | 32,87 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,15 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 32,64 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,50 | 31,68 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,40 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,35 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,32 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,94 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,49 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,88 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 33,18 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 33,04 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 33,02 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 11,00 | 33,42 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 33,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 32,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 11,00 | 32,91 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 32,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 2,50 | 32,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 36,75 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 34,67 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 34,55 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 34,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 34,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 34,28 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 31,45 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 31,27 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,17 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 30,38 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,48 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 29,70 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,24 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 29,62 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 30,03 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 8,00 | 37,21 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 37,31 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 8,00 | 37,19 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 6,00 | 36,96 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw1 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw2 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw3 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw4 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw5 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw6 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw7 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw8 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw9 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw10 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw11 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw12 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw13 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw14 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw15 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Hoogte | Maaiveld | Hdef. | Cp | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 36,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 36,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 29,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 29,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 30,59 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 30,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 7,50 | 37,54 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 37,51 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,00 | 44,60 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 44,00 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 43,41 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 40,83 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 40,50 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 39,39 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 38,82 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 39,16 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 7,00 | 38,26 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,50 | 37,74 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 38,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 37,65 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 7,50 | 37,11 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,00 | 39,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| B10 | | 3,00 | 41,26 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B11 | | 3,00 | 41,78 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B12 | | 3,00 | 42,44 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B17 | | 3,00 | 41,07 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B20 | | 3,00 | 41,82 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B21 | | 3,00 | 41,91 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B22 | | 3,00 | 42,00 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B23 | | 3,00 | 42,31 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B24 | | 3,00 | 42,62 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B25 | | 3,00 | 42,73 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| B26 | | 3,00 | 42,78 | Relatief | 2 dB | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 10,00 | 37,58 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,50 | 38,37 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 6,00 | 36,92 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 38,25 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw11 | Loodsen naast mainstage area 1 | 4,00 | 37,56 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| gebouw6 | vliegtoren | 23,00 | 38,78 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 4,00 | 33,20 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 5,50 | 33,34 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
| LWPOLYLINE | Gebouwen | 3,50 | 32,85 | Relatief | 0 dB | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht gebouwen

Model: 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Refl. 1k | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| B10 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B11 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B12 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B17 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B20 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B21 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B22 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B23 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B24 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B25 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| B26 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw11 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| gebouw6 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0,80 | 0,80 | 0,80 | 0,80 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,19 | 200,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,98 | 4,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 544,49 | 405,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 121,05 | 148,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,48 | 266,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 131,58 | 113,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,29 | 4,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,63 | 8,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,49 | 5,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,64 | 7,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,39 | 13,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,40 | 7,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,73 | 5,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 494,80 | 429,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 499,28 | 1466,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,20 | 21,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 485,90 | 423,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 516,48 | 493,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,64 | 10,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,15 | 6,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,53 | 18,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 159,63 | 195,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 242,72 | 241,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,51 | 5,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 204,36 | 41,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,76 | 109,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,58 | 54,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,90 | 8,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,40 | 168,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,98 | 144,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,40 | 37,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 121,67 | 148,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,21 | 39,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 281,19 | 70,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,60 | 147,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,84 | 6,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,70 | 9,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,40 | 3,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,88 | 7,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,23 | 9,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,74 | 3,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,87 | 6,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,20 | 21,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 281,19 | 73,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,50 | 16,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,07 | 2,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 643,85 | 166,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,26 | 3,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,15 | 2,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 659,82 | 2173,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,32 | 42,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,57 | 3,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,60 | 147,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,08 | 880,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,07 | 757,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 193,69 | 452,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,75 | 35,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,31 | 49,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,55 | 28,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 161,77 | 423,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,60 | 298,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,09 | 34,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,08 | 880,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,73 | 13,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,88 | 112,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,79 | 33,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,04 | 50,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,43 | 124,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 130,88 | 294,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,26 | 98,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,16 | 47,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,12 | 53,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,71 | 14,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,70 | 17,49 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,56 | 30,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,80 | 32,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,25 | 29,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 481,98 | 1538,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,28 | 23,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 398,06 | 601,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 277,42 | 54,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,88 | 954,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,08 | 7,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,99 | 58,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,93 | 391,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,37 | 66,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,77 | 99,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,93 | 391,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,78 | 25,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,99 | 104,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,29 | 99,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,81 | 154,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,76 | 293,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,89 | 62,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,32 | 56,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,60 | 686,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,37 | 66,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,68 | 99,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,59 | 372,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,52 | 99,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,78 | 40,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,21 | 36,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,77 | 99,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,52 | 37,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,57 | 25,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,68 | 27,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,41 | 54,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,85 | 55,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,93 | 36,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,62 | 71,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,31 | 36,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,04 | 19,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,26 | 3,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 131,32 | 377,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,04 | 19,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,75 | 30,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,35 | 5,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 340,57 | 622,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,29 | 3,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,44 | 6,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,36 | 8,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 229,73 | 324,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,90 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,56 | 29,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,64 | 4,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 176,51 | 256,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,30 | 13,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,86 | 267,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,64 | 5,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,24 | 5,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,45 | 38,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,76 | 40,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,22 | 4,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 594,95 | 500,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,49 | 3,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,54 | 4,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,62 | 7,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,05 | 6,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,48 | 6,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,76 | 6,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,88 | 4,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,92 | 4,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 599,07 | 511,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,75 | 49,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,75 | 49,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,27 | 73,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,71 | 15,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,75 | 56,99 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,54 | 4,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,40 | 49,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,81 | 19,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,68 | 17,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,39 | 1795,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,18 | 1795,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,18 | 1795,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,59 | 28,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,53 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,80 | 10,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,49 | 10,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,39 | 330,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,87 | 4,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,42 | 10,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,72 | 35,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,52 | 11,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,74 | 3,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 267,10 | 811,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 295,04 | 285,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 246,14 | 236,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 330,80 | 522,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 397,65 | 529,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,52 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,19 | 15,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,25 | 27,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,93 | 9,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,91 | 16,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,92 | 1144,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,61 | 39,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,75 | 15,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,74 | 3,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,30 | 33,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 246,14 | 236,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,06 | 80,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,96 | 3,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,81 | 15,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,29 | 42,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,33 | 28,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,82 | 24,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,86 | 12,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,05 | 36,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,78 | 14,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,66 | 34,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 563,80 | 985,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,19 | 33,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,22 | 5,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,92 | 14,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,79 | 9,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,55 | 20,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1027,60 | 2250,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,02 | 3,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,77 | 11,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,58 | 4,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,36 | 11,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,16 | 19,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,82 | 23,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,46 | 9,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,23 | 23,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,99 | 12,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1030,28 | 2262,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 563,80 | 984,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1030,28 | 2263,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 196,31 | 447,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 570,00 | 995,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,43 | 5,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,88 | 20,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,75 | 273,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,76 | 273,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,13 | 12,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,90 | 12,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,11 | 406,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,50 | 177,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,57 | 6,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,28 | 16,13 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,77 | 0,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,68 | 16,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,81 | 56,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,06 | 8,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,06 | 17,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,02 | 58,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,04 | 49,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 284,03 | 327,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,11 | 406,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,05 | 36,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,07 | 2,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 549,75 | 1582,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,82 | 9,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 522,53 | 1800,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,98 | 15,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,69 | 6,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,99 | 14,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,42 | 23,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 342,05 | 1060,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,84 | 25,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,82 | 100,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,29 | 46,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,27 | 91,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 432,02 | 116,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 478,40 | 129,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,81 | 237,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,78 | 14,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,66 | 170,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,52 | 249,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,02 | 3,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 284,20 | 328,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,50 | 177,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,21 | 103,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,50 | 60,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 200,58 | 166,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,01 | 23,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,53 | 76,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,59 | 8,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,09 | 4,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,88 | 378,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,33 | 14,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,38 | 8,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,50 | 1039,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,05 | 48,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,73 | 67,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 127,22 | 127,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,63 | 1018,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 191,29 | 338,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,50 | 34,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,00 | 251,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,19 | 18,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 396,47 | 706,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,42 | 412,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,98 | 942,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,03 | 72,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,38 | 48,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,60 | 30,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,87 | 14,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,03 | 40,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,42 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,85 | 239,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,43 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,04 | 342,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,45 | 3,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,43 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,98 | 275,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,84 | 2,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,72 | 2,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,77 | 376,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,81 | 4,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,99 | 6,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,59 | 1,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 396,05 | 905,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,44 | 3,56 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,03 | 4,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,01 | 194,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,45 | 378,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,19 | 181,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,67 | 26,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,33 | 2,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,43 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,08 | 33,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,40 | 3,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,46 | 3,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,48 | 2,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,82 | 4,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,53 | 135,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,05 | 1,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,71 | 63,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,58 | 466,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,33 | 251,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,95 | 372,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,34 | 15,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,74 | 1,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,24 | 19,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,70 | 15,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,88 | 466,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,62 | 590,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,34 | 545,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,32 | 21,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,47 | 461,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,58 | 37,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,26 | 8,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,42 | 41,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 360,12 | 143,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,62 | 22,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,05 | 4,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,73 | 4,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,71 | 216,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,74 | 0,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,79 | 2,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,22 | 3,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,29 | 3,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,70 | 50,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,79 | 4,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,72 | 9,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,29 | 3,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 289,07 | 388,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,84 | 8,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,93 | 4,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,24 | 3,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,88 | 220,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,32 | 6,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,26 | 3,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,56 | 5,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,65 | 11,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,22 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,83 | 6,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,71 | 7,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,10 | 11,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,25 | 6,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,57 | 6,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,96 | 72,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,30 | 6,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,60 | 1,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,46 | 63,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,80 | 1,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,46 | 3,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,04 | 2,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,56 | 4,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,27 | 3,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,71 | 64,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,04 | 6,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,32 | 194,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,00 | 0,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,99 | 6,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,75 | 7,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,45 | 276,35 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,75 | 7,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,84 | 68,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,50 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,29 | 3,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,96 | 252,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,56 | 31,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,78 | 8,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,95 | 0,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,53 | 6,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,19 | 6,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,46 | 0,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,58 | 4,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,63 | 7,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,51 | 6,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,40 | 6,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,69 | 7,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,42 | 412,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,17 | 31,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,04 | 21,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,92 | 6,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,56 | 1,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,67 | 0,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,98 | 153,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,54 | 1,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,07 | 2,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,76 | 32,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,99 | 18,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,57 | 1,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,35 | 4,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,61 | 4,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,59 | 4,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,27 | 194,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,66 | 0,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,54 | 129,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,67 | 0,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 422,97 | 943,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,68 | 1,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,95 | 0,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,78 | 4,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,72 | 7,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,89 | 0,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 456,81 | 549,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,03 | 11,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,09 | 4,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,71 | 13,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,02 | 114,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,85 | 3,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,35 | 2,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 194,77 | 68,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,40 | 43,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,41 | 35,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 153,95 | 47,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,26 | 52,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,02 | 41,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,36 | 843,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 696,71 | 2883,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,46 | 1,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,47 | 45,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 600,25 | 2310,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,74 | 4,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,16 | 1,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 154,44 | 871,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,42 | 31,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,89 | 2,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,38 | 2,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,32 | 21,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,76 | 1,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,31 | 3,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,58 | 23,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,20 | 0,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,84 | 0,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,39 | 6,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,81 | 278,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 479,75 | 1090,34 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,14 | 3,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,63 | 13,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,19 | 3,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,68 | 7,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,44 | 4,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,78 | 5,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,15 | 65,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,00 | 135,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,49 | 6,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,01 | 176,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 164,79 | 684,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,22 | 33,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,98 | 3,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,97 | 1,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,77 | 2,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,73 | 7,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,10 | 2,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,82 | 4,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,38 | 4,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,86 | 478,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,57 | 4,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,43 | 2,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,11 | 6,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,02 | 4,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,55 | 6,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,95 | 17,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,34 | 35,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,84 | 6,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,88 | 378,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,46 | 4,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,20 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,76 | 7,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,99 | 3,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,46 | 4,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,18 | 0,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,53 | 11,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,86 | 5,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,98 | 6,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,19 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,13 | 21,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,16 | 6,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,76 | 4,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,75 | 0,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,32 | 2,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,05 | 12,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,34 | 13,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,09 | 4,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,58 | 7,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,73 | 24,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,13 | 5,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,92 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,41 | 14,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,13 | 61,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,66 | 111,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 191,50 | 339,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,54 | 43,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,38 | 181,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,44 | 35,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,00 | 372,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,39 | 181,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,94 | 72,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,00 | 7,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,43 | 49,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 535,76 | 902,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,89 | 27,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 600,25 | 2310,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,73 | 41,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,07 | 109,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,23 | 160,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 827,72 | 3202,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,10 | 2,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 267,92 | 489,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,88 | 378,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,86 | 32,07 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,50 | 91,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,16 | 150,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 301,27 | 208,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 420,25 | 108,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,13 | 26,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,29 | 3,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,31 | 23,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,08 | 19,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,46 | 9,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,83 | 25,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,02 | 180,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,31 | 29,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,08 | 66,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,42 | 93,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,03 | 12,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,05 | 12,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,18 | 12,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 252,50 | 70,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,67 | 402,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,35 | 14,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,31 | 21,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,62 | 26,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,81 | 16,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 249,56 | 315,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,91 | 8,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,69 | 89,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,16 | 3,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,57 | 65,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 817,13 | 3528,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,67 | 402,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,59 | 4,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 804,84 | 2840,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,39 | 31,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,33 | 6,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 471,11 | 871,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,30 | 26,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,11 | 5,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,88 | 244,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,18 | 5,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,83 | 4,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,79 | 4,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,02 | 5,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,47 | 27,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,92 | 113,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,14 | 3,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,17 | 6,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,86 | 0,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,55 | 363,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,08 | 94,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,61 | 72,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 155,39 | 161,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,28 | 480,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,05 | 6,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,68 | 7,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,08 | 141,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,24 | 201,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 190,72 | 317,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 591,92 | 1325,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,23 | 8,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,93 | 62,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,94 | 3,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,08 | 141,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,90 | 207,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,44 | 1094,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,40 | 14,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,00 | 73,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,98 | 171,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,30 | 7,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,89 | 129,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,24 | 201,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,17 | 259,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,60 | 48,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 243,77 | 346,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,65 | 205,11 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,83 | 23,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,39 | 167,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,96 | 7,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 400,15 | 675,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,51 | 103,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,83 | 208,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,59 | 299,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,07 | 37,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,82 | 13,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,70 | 7,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,23 | 11,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 319,12 | 379,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,40 | 27,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,07 | 31,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,86 | 27,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,30 | 27,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,99 | 12,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,04 | 29,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,01 | 5,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,65 | 15,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,73 | 33,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,10 | 53,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,18 | 24,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,22 | 201,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,19 | 22,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,18 | 24,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,76 | 44,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,92 | 113,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,29 | 21,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,73 | 15,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,08 | 77,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,02 | 31,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,98 | 16,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,37 | 74,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,68 | 33,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,23 | 163,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,60 | 6,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,92 | 32,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,99 | 165,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,70 | 38,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,76 | 95,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,43 | 16,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,53 | 7,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,06 | 2,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,64 | 6,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 400,15 | 675,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,02 | 29,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,11 | 80,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,37 | 9,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,89 | 44,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,27 | 7,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,67 | 62,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,64 | 26,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,40 | 44,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,11 | 22,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,86 | 82,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,62 | 28,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,48 | 22,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,37 | 2,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,19 | 6,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,98 | 93,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,57 | 65,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,32 | 6,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,05 | 67,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,07 | 141,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,01 | 912,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,01 | 912,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,29 | 21,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 673,63 | 1689,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 556,13 | 143,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,17 | 27,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 176,02 | 256,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,72 | 102,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,29 | 55,34 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,28 | 44,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,46 | 50,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 196,47 | 281,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,88 | 36,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,30 | 280,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,13 | 7,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,10 | 53,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,23 | 199,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,17 | 13,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,68 | 4,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,27 | 84,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,07 | 60,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,74 | 74,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,22 | 7,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 434,38 | 836,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 329,90 | 493,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,50 | 106,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,95 | 19,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,92 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,39 | 43,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,38 | 23,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,42 | 13,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,67 | 86,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,54 | 65,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,91 | 48,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,28 | 165,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,53 | 38,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,00 | 147,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,75 | 137,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,66 | 14,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 283,77 | 42,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 533,45 | 904,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,47 | 38,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 588,48 | 96,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 670,26 | 1342,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,26 | 0,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,97 | 384,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,76 | 185,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 571,97 | 91,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 283,76 | 47,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,69 | 17,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 588,48 | 96,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,14 | 12,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,88 | 210,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 604,45 | 1189,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 586,21 | 95,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,27 | 392,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,29 | 0,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 593,50 | 1170,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,21 | 0,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,26 | 6,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 189,13 | 29,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,43 | 17,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,63 | 29,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 585,87 | 92,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,12 | 5,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 291,10 | 565,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 283,77 | 42,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,35 | 1,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,36 | 29,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,23 | 2,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,88 | 1,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,19 | 60,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 591,92 | 1325,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,17 | 259,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,51 | 47,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,87 | 9,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,59 | 299,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,24 | 27,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,52 | 31,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,61 | 29,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,78 | 28,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,53 | 16,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,97 | 29,22 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 533,28 | 899,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 996,39 | 4259,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 986,53 | 3520,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,19 | 22,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 247,89 | 315,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 805,65 | 2859,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,96 | 2,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,86 | 2,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,89 | 39,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,40 | 2,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,38 | 16,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,60 | 2,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,85 | 41,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,37 | 2,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,54 | 18,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,48 | 2,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,21 | 21,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,69 | 22,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,24 | 18,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,46 | 40,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,67 | 22,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,67 | 9,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 631,34 | 2536,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,26 | 11,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,47 | 12,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,31 | 16,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,59 | 24,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,14 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,77 | 14,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,64 | 23,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,42 | 493,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,73 | 217,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,71 | 63,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,94 | 700,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 464,92 | 516,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,57 | 263,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 830,98 | 2963,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 619,66 | 95,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 613,96 | 94,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 644,12 | 1256,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,03 | 11,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,58 | 214,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,96 | 210,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,86 | 31,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,80 | 28,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,84 | 1640,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,73 | 60,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,79 | 85,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 533,52 | 613,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,95 | 87,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,39 | 10,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,35 | 8,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,86 | 239,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,18 | 236,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,01 | 4,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,32 | 17,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,76 | 19,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,94 | 7,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,62 | 20,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,84 | 1640,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,24 | 238,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,22 | 17,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,18 | 16,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,51 | 24,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,65 | 55,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,85 | 35,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 464,93 | 547,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,04 | 1,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,50 | 8,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,59 | 23,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,20 | 22,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,28 | 3,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,51 | 112,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,29 | 38,97 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,58 | 7,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,42 | 29,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,02 | 18,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 825,67 | 958,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1011,48 | 1866,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,06 | 84,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,48 | 83,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,80 | 124,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,81 | 186,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,33 | 49,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,71 | 41,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,55 | 21,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,27 | 18,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,50 | 29,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,56 | 39,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,01 | 7,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,74 | 7,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,43 | 29,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,36 | 18,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 298,38 | 118,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,80 | 4,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,24 | 84,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,10 | 31,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,80 | 15,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,08 | 9,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,13 | 73,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,22 | 41,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,06 | 41,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,07 | 8,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,33 | 27,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,61 | 30,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,31 | 83,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,02 | 24,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,41 | 38,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,30 | 38,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,40 | 49,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,71 | 48,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,20 | 39,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,91 | 5,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 264,95 | 105,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,57 | 27,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,51 | 24,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,25 | 78,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,72 | 19,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,18 | 352,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,00 | 352,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,24 | 1766,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,95 | 1752,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,65 | 32,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,85 | 4,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 298,93 | 118,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,03 | 61,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,20 | 30,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,79 | 44,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,90 | 21,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,58 | 24,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,18 | 8,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,12 | 8,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,00 | 3,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,98 | 29,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,63 | 20,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,99 | 12,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,49 | 23,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 335,89 | 477,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,97 | 89,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 433,53 | 1122,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,33 | 7,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,31 | 13,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,69 | 58,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,53 | 6,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,52 | 1121,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 327,35 | 359,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,36 | 18,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,48 | 16,56 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 825,67 | 958,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,24 | 1766,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,63 | 126,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 507,13 | 563,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,72 | 1830,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 999,12 | 1101,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,95 | 1752,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,85 | 1841,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1017,58 | 1854,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 636,50 | 709,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1011,48 | 1866,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,57 | 27,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,81 | 186,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,89 | 77,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,80 | 1134,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,90 | 90,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 446,35 | 540,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,33 | 12,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,57 | 2,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,26 | 13,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,34 | 13,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,38 | 163,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,18 | 6,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,29 | 31,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,49 | 19,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,62 | 123,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,36 | 22,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 289,09 | 462,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 504,44 | 681,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,78 | 33,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,92 | 38,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 182,50 | 249,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,26 | 38,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,56 | 67,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,38 | 163,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,92 | 55,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,45 | 43,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,90 | 23,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,30 | 32,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,98 | 30,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,31 | 21,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,82 | 41,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,93 | 15,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,68 | 7,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,43 | 162,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,94 | 249,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 175,46 | 322,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,29 | 31,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,73 | 6,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 531,41 | 756,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,19 | 314,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,63 | 13,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,56 | 2,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,85 | 1,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,69 | 21,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,67 | 60,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1046,10 | 1646,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,94 | 19,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,97 | 17,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,81 | 20,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,06 | 20,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,24 | 1,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 188,82 | 49,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,34 | 29,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,71 | 75,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,98 | 21,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,83 | 10,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,68 | 68,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 468,59 | 686,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 801,46 | 211,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,81 | 1,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 204,86 | 301,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 245,49 | 66,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,43 | 89,00 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,34 | 77,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 342,41 | 144,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 220,85 | 51,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 473,72 | 1750,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,95 | 9,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,94 | 0,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,78 | 100,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,92 | 1,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 462,23 | 112,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,61 | 7,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 541,10 | 145,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,31 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,55 | 23,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,66 | 551,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,42 | 53,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 194,37 | 84,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,75 | 13,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 531,42 | 756,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 404,09 | 104,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,05 | 55,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,33 | 18,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,89 | 112,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,96 | 29,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 426,35 | 1368,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,88 | 19,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 344,74 | 487,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,33 | 55,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 439,91 | 116,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,73 | 545,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 476,89 | 131,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,59 | 6,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,58 | 6,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,61 | 90,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,82 | 1,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,83 | 1,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,10 | 89,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 235,18 | 59,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 721,54 | 2837,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,31 | 38,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,21 | 16,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,69 | 40,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,02 | 341,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,48 | 67,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,92 | 82,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,92 | 32,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,96 | 11,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,72 | 569,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,05 | 7,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,04 | 1,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,77 | 14,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,36 | 3,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,86 | 17,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,76 | 38,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,00 | 8,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,69 | 326,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,86 | 29,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,28 | 36,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,58 | 49,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,35 | 95,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,27 | 410,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,71 | 3,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,47 | 139,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,52 | 9,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,27 | 2,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 170,78 | 525,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,25 | 1,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,35 | 17,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,50 | 1,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,19 | 98,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,46 | 99,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,94 | 48,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 423,90 | 588,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,55 | 7,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 575,03 | 2240,97 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,81 | 1,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,09 | 9,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,28 | 23,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,13 | 93,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,89 | 53,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,95 | 12,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,35 | 64,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 170,96 | 44,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,33 | 45,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 227,51 | 153,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,23 | 23,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 399,07 | 1746,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,20 | 40,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 431,51 | 112,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,45 | 42,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,65 | 10,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,79 | 1,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,01 | 9,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 341,83 | 93,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,42 | 138,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 429,95 | 104,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,80 | 42,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,88 | 25,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 190,33 | 190,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,72 | 18,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,07 | 23,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,43 | 29,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,33 | 9,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 377,31 | 538,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,64 | 13,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,10 | 43,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,76 | 3,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 371,09 | 200,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,63 | 25,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,87 | 30,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,24 | 42,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,12 | 85,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,81 | 1,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,32 | 24,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,25 | 1,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,71 | 7,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,75 | 1,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,51 | 32,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,06 | 1,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1436,19 | 2042,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,55 | 23,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,30 | 9,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,62 | 11,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,52 | 18,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,22 | 22,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,66 | 22,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,32 | 24,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,63 | 36,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,32 | 25,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,37 | 11,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1436,19 | 2042,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,00 | 7,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,86 | 1,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,51 | 1,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,43 | 11,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,88 | 10,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,22 | 10,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,52 | 22,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 295,34 | 517,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1726,13 | 2782,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1436,19 | 2042,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,23 | 44,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,85 | 20,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,33 | 2,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,92 | 120,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,62 | 76,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,85 | 2,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,14 | 146,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,98 | 63,19 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,17 | 72,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,24 | 52,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,05 | 200,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,49 | 44,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,59 | 117,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,37 | 64,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,54 | 69,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 255,50 | 1052,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 255,50 | 1052,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 362,20 | 527,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,13 | 89,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,48 | 67,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 837,92 | 219,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 335,47 | 86,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,04 | 58,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,68 | 8,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 467,04 | 125,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,73 | 40,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,59 | 83,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,07 | 14,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,33 | 49,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,38 | 20,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,13 | 89,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,84 | 30,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,68 | 22,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,89 | 73,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,71 | 126,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,06 | 62,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,04 | 58,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,21 | 16,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,52 | 67,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,93 | 32,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,28 | 68,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,34 | 89,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,76 | 14,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,94 | 48,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,71 | 13,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,81 | 20,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,09 | 26,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,43 | 51,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,50 | 45,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,19 | 154,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,39 | 35,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,20 | 16,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,19 | 81,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,99 | 89,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,59 | 37,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,60 | 8,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,90 | 33,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,04 | 12,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 801,45 | 211,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,53 | 27,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 416,84 | 111,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,95 | 0,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,33 | 55,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,10 | 89,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,46 | 99,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,74 | 16,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,71 | 10,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,10 | 6,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,91 | 33,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 837,92 | 219,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,72 | 98,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 886,46 | 232,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 404,09 | 104,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 426,35 | 1368,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,88 | 19,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 439,91 | 116,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 304,46 | 80,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 443,78 | 1388,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,48 | 141,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 876,06 | 2886,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,49 | 88,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,76 | 3,63 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,06 | 35,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 164,98 | 43,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,57 | 41,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,87 | 102,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,00 | 22,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,60 | 9,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,83 | 249,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 396,23 | 102,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 299,30 | 894,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,57 | 302,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 362,20 | 527,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,35 | 173,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,11 | 23,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 416,84 | 111,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,55 | 69,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,98 | 14,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 498,86 | 1458,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,19 | 393,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 428,36 | 1322,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,48 | 21,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,87 | 69,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 837,92 | 219,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,72 | 98,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 886,46 | 232,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 179,52 | 34,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 859,65 | 227,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 446,94 | 1387,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,35 | 25,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,24 | 52,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,69 | 217,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,91 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,07 | 106,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 239,03 | 60,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,47 | 55,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 304,46 | 79,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 443,78 | 1384,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,91 | 15,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 912,08 | 2902,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 241,97 | 63,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 876,06 | 2886,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 479,67 | 1599,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,34 | 20,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,84 | 1256,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,49 | 88,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 193,64 | 218,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,54 | 69,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 397,22 | 863,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 397,84 | 838,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,34 | 20,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 195,84 | 233,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,66 | 21,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 770,79 | 4046,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 771,23 | 4068,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 597,59 | 156,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,34 | 20,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 195,84 | 233,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,63 | 96,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 376,16 | 1003,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,34 | 255,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 912,71 | 1843,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 705,48 | 1218,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,84 | 394,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,88 | 57,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,80 | 155,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,21 | 82,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,67 | 19,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,08 | 40,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,97 | 58,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,41 | 644,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,06 | 500,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 992,03 | 3304,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 184,01 | 279,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1435,21 | 1792,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 488,44 | 1586,80 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,95 | 4332,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 241,03 | 453,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,49 | 120,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 175,68 | 352,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,13 | 0,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1301,91 | 1489,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,78 | 143,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,41 | 113,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,06 | 96,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,55 | 23,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,10 | 116,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,11 | 143,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,61 | 325,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,19 | 113,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,19 | 227,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,89 | 87,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,10 | 70,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,65 | 52,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,91 | 140,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,59 | 37,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,64 | 62,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,32 | 224,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,99 | 87,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,21 | 500,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,74 | 36,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,94 | 87,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,95 | 142,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,08 | 140,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,44 | 88,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,88 | 86,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,94 | 111,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,08 | 61,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,89 | 53,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,82 | 154,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,90 | 142,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,39 | 57,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,40 | 64,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,35 | 86,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,97 | 144,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,47 | 65,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,19 | 170,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,60 | 153,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,64 | 66,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,94 | 87,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,08 | 205,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,02 | 140,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,65 | 96,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,18 | 50,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,65 | 55,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,32 | 306,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,08 | 64,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,20 | 98,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,60 | 75,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,22 | 142,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,03 | 87,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,21 | 73,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,21 | 206,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,67 | 40,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,98 | 87,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,64 | 67,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,12 | 14,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,89 | 68,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,94 | 537,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,71 | 59,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,35 | 241,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,08 | 95,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 339,88 | 1446,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 530,16 | 154,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 264,38 | 75,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,75 | 2,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 279,31 | 1331,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,92 | 2,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,17 | 2,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 254,65 | 65,21 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1467,34 | 4891,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 191,25 | 386,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1371,52 | 1568,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,32 | 53,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,18 | 4,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 679,67 | 136,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 704,26 | 144,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 412,48 | 85,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 720,47 | 148,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 748,05 | 1696,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,05 | 19,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 580,24 | 120,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,27 | 221,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,66 | 9,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 612,46 | 1893,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,47 | 9,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,60 | 53,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,51 | 9,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,30 | 24,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 787,17 | 2343,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,94 | 2,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,88 | 28,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 605,37 | 124,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 770,12 | 159,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,76 | 69,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,82 | 8,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 733,29 | 2215,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 702,37 | 2423,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 655,11 | 1988,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 661,72 | 137,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 705,48 | 1218,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 242,28 | 51,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,50 | 3,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,83 | 2,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,22 | 4,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1215,81 | 1469,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,76 | 32,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,29 | 15,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,59 | 287,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,77 | 8,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,75 | 37,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,36 | 13,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,89 | 47,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,43 | 18,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,49 | 357,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,84 | 279,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 351,30 | 73,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 353,79 | 1052,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 602,04 | 121,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 757,43 | 3983,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 757,95 | 3950,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 766,17 | 4017,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 766,14 | 4012,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,67 | 205,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,95 | 95,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,37 | 83,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,65 | 28,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,66 | 130,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,76 | 5,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,84 | 5,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,91 | 5,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,66 | 130,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,17 | 6,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,85 | 24,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,77 | 5,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,71 | 136,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,69 | 107,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,64 | 15,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,08 | 95,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,81 | 108,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,80 | 40,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,04 | 5,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,37 | 85,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,04 | 5,16 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,24 | 126,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,00 | 143,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,53 | 133,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,02 | 5,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 300,65 | 355,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,88 | 84,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,92 | 109,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 202,32 | 201,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,00 | 22,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,75 | 4,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,57 | 5,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,19 | 93,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,69 | 5,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,49 | 15,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,23 | 17,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,63 | 5,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,74 | 108,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,85 | 5,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,85 | 131,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,78 | 82,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,94 | 79,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,94 | 5,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,71 | 131,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,67 | 12,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,92 | 109,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,71 | 101,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,25 | 17,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,57 | 15,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,96 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,13 | 70,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,66 | 140,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,09 | 96,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,32 | 85,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,31 | 131,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,46 | 139,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,01 | 132,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,91 | 259,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,56 | 100,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,76 | 135,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,68 | 5,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,59 | 134,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,96 | 5,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,86 | 141,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,84 | 5,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,90 | 5,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,25 | 6,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,84 | 141,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,80 | 83,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,16 | 16,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,28 | 67,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,85 | 19,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,99 | 5,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,16 | 70,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,28 | 99,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,19 | 81,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,53 | 100,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,79 | 16,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,10 | 5,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,74 | 84,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,02 | 5,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,67 | 102,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,96 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,96 | 5,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,60 | 101,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,02 | 28,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,77 | 5,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,00 | 95,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,75 | 4,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,83 | 30,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,95 | 94,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,38 | 28,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,72 | 101,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,99 | 5,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,10 | 5,13 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,05 | 95,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,65 | 28,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,62 | 333,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 802,87 | 162,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,54 | 4,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,26 | 333,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 600,74 | 120,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,57 | 333,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,60 | 332,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 850,69 | 2722,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,20 | 23,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,95 | 6,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,35 | 47,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,60 | 331,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,68 | 334,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1445,82 | 1405,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,80 | 80,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,09 | 19,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,67 | 332,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,31 | 193,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,76 | 14,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 303,97 | 60,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,68 | 558,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 319,51 | 1147,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,15 | 46,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,82 | 184,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,39 | 190,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,85 | 36,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,21 | 148,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,31 | 193,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,21 | 24,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,09 | 309,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,03 | 103,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,06 | 196,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,55 | 314,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,92 | 167,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,96 | 104,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,90 | 190,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,50 | 94,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,63 | 4,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,73 | 5,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,84 | 5,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,20 | 41,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,46 | 100,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,46 | 75,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,10 | 8,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,95 | 52,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,76 | 11,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,19 | 81,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,83 | 109,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,49 | 10,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,56 | 101,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,79 | 5,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,21 | 67,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,04 | 5,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,52 | 100,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,99 | 25,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,12 | 26,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,09 | 26,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,44 | 100,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,62 | 101,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,99 | 15,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,11 | 28,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,85 | 24,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,04 | 5,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 155,47 | 297,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 418,83 | 84,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,29 | 7,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,76 | 333,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 131,58 | 26,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,88 | 333,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,19 | 12,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,19 | 10,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 473,39 | 772,54 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,42 | 3,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,88 | 2,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,47 | 154,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,28 | 13,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,41 | 87,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,08 | 17,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,24 | 288,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,83 | 50,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,21 | 105,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,92 | 8,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,62 | 30,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,87 | 32,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,48 | 47,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,99 | 24,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,13 | 164,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,04 | 65,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,12 | 24,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,62 | 132,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,98 | 15,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,90 | 10,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,87 | 72,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,12 | 35,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,16 | 116,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,53 | 15,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,66 | 44,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,33 | 15,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,98 | 76,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,82 | 75,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,14 | 23,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,21 | 133,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,10 | 36,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,26 | 24,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,02 | 32,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,09 | 21,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,65 | 119,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,70 | 73,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,99 | 23,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,74 | 138,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,86 | 37,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 824,32 | 1065,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 253,91 | 461,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 575,28 | 147,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 771,05 | 154,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 582,56 | 150,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,57 | 168,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 436,72 | 1512,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,05 | 29,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 697,65 | 140,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 300,49 | 61,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,62 | 27,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,39 | 69,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,53 | 31,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 276,01 | 616,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 394,11 | 1237,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 286,39 | 972,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 514,85 | 1500,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 827,30 | 1066,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 383,41 | 75,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 231,39 | 614,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 433,92 | 1335,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,39 | 35,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,56 | 18,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,91 | 7,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,05 | 48,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 359,45 | 93,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,51 | 1,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,42 | 67,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 242,80 | 701,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 303,97 | 60,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 480,59 | 517,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,38 | 23,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,73 | 27,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,10 | 136,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,84 | 35,79 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 629,04 | 1980,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 510,13 | 424,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 764,80 | 154,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,37 | 44,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,48 | 34,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 408,45 | 828,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,01 | 556,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,36 | 10,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 803,56 | 2337,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 172,00 | 33,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 395,66 | 101,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 182,06 | 37,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 450,20 | 90,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 400,16 | 106,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,20 | 17,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,07 | 19,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 319,51 | 1147,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,39 | 49,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 299,24 | 77,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 227,95 | 43,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 217,07 | 267,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 575,28 | 147,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,29 | 109,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 380,92 | 669,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 771,05 | 154,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,99 | 52,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 479,33 | 1875,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,56 | 13,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,13 | 30,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,79 | 19,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,01 | 14,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,49 | 20,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,23 | 16,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 385,94 | 1394,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,04 | 65,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 336,61 | 67,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 731,79 | 145,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,15 | 20,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,31 | 69,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 334,83 | 65,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 750,85 | 2244,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,77 | 64,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 443,64 | 1217,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,76 | 15,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,77 | 26,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,73 | 2,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,55 | 747,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,45 | 35,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,76 | 240,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 582,56 | 150,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,06 | 0,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,97 | 43,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,16 | 6,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 363,23 | 73,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,05 | 17,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,31 | 21,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 387,66 | 78,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 210,01 | 53,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 252,26 | 371,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 396,23 | 79,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 371,68 | 74,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,85 | 20,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 274,13 | 877,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,66 | 6,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,27 | 61,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,69 | 939,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,21 | 338,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,43 | 432,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,24 | 213,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,69 | 939,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 279,99 | 1109,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,33 | 0,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,35 | 0,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,57 | 0,52 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,32 | 0,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,24 | 401,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,66 | 235,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,83 | 87,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,76 | 196,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,22 | 14,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,17 | 47,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,31 | 77,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,67 | 24,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,75 | 43,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,63 | 24,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,80 | 37,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,89 | 226,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,86 | 41,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,52 | 44,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,04 | 195,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,91 | 46,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,47 | 35,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,71 | 714,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,61 | 217,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 221,78 | 684,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,34 | 31,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,20 | 30,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,28 | 284,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,14 | 146,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,21 | 338,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,61 | 211,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,19 | 65,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,26 | 18,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,12 | 325,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,53 | 31,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,58 | 44,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,03 | 212,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,84 | 29,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,47 | 132,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,24 | 66,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,98 | 36,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,43 | 432,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,05 | 142,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,83 | 20,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,18 | 70,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,94 | 31,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,17 | 324,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,56 | 18,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,58 | 109,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,85 | 123,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,20 | 98,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,57 | 26,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,88 | 26,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,32 | 17,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,14 | 68,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,05 | 50,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,00 | 29,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,40 | 22,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,30 | 57,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,57 | 77,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,81 | 168,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,95 | 159,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,29 | 50,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,71 | 33,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,79 | 59,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,25 | 26,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,64 | 87,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,97 | 72,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,41 | 18,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,98 | 113,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,10 | 26,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,50 | 50,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,18 | 20,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,78 | 180,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,92 | 21,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,08 | 64,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,75 | 90,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,25 | 67,54 | 0,00 | -- |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,04 | 263,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,53 | 32,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,21 | 20,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,49 | 31,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,32 | 147,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,85 | 56,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,74 | 135,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,28 | 133,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,59 | 206,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 72,20 | 156,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,86 | 47,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,88 | 59,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,29 | 17,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,25 | 126,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,72 | 28,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,48 | 20,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,81 | 133,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,41 | 56,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,28 | 88,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,86 | 16,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 384,37 | 1065,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,78 | 70,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,21 | 34,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 883,08 | 2626,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 809,54 | 166,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,45 | 71,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,92 | 191,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,53 | 22,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,28 | 17,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,14 | 20,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,45 | 19,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 384,40 | 1065,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 412,49 | 82,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,09 | 27,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,53 | 19,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 353,82 | 70,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,79 | 70,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 594,53 | 1713,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,12 | 2,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 170,94 | 461,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 883,09 | 2626,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,74 | 21,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,12 | 2,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,11 | 10,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,62 | 435,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,83 | 12,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,06 | 17,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 355,42 | 70,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 306,01 | 61,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,98 | 14,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 308,78 | 534,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 809,55 | 166,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,47 | 71,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 538,54 | 107,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,51 | 10,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,97 | 16,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,80 | 16,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 439,88 | 1599,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 792,96 | 163,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 493,64 | 97,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,94 | 4,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,38 | 34,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 415,60 | 81,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,62 | 1238,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,29 | 9,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,43 | 66,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,24 | 21,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,06 | 16,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 424,21 | 1240,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,33 | 13,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,49 | 16,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,85 | 224,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 248,04 | 51,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,23 | 17,11 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 413,70 | 1143,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,50 | 1309,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,66 | 450,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 318,46 | 547,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 766,62 | 5311,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 766,18 | 4549,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 664,75 | 191,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 663,96 | 250,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,73 | 18,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1462,06 | 1818,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 612,10 | 11752,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,95 | 4332,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,89 | 573,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 388,51 | 6722,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1044,46 | 3565,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 380,04 | 189,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 382,13 | 4520,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,07 | 111,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 599,41 | 300,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 502,10 | 255,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 388,69 | 86,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 551,76 | 140,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,60 | 55,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,34 | 20,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,17 | 0,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 191,92 | 389,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,19 | 0,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,81 | 11,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,13 | 231,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,49 | 1489,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1351,23 | 2373,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,19 | 314,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,49 | 1489,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,11 | 133,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 540,38 | 931,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 905,89 | 580,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,37 | 11,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,10 | 576,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,06 | 1161,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,61 | 63,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,36 | 5,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 464,28 | 824,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 304,84 | 517,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,87 | 181,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,10 | 33,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,08 | 22,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,52 | 7,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,71 | 18,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,28 | 38,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,10 | 3,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 238,17 | 302,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 683,62 | 831,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,34 | 6,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1740,96 | 3241,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,41 | 1211,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 646,09 | 249,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,75 | 25,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,20 | 1,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,34 | 2,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 442,23 | 2750,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 678,08 | 4176,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,00 | 2,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 616,55 | 2513,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 405,23 | 150,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 520,51 | 1897,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 454,59 | 2696,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,63 | 1,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 678,16 | 4364,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,15 | 18,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,89 | 15,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,48 | 132,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,60 | 16,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2171,57 | 4006,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 472,86 | 2136,70 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,18 | 44,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,92 | 76,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,52 | 386,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 373,65 | 93,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 472,86 | 2136,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 729,48 | 2866,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 371,71 | 97,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,94 | 11,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 835,42 | 1277,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,94 | 123,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 476,45 | 1781,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 474,60 | 249,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,90 | 124,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,04 | 18,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,17 | 97,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 960,56 | 1467,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 492,40 | 140,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 514,49 | 1878,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,62 | 30,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,84 | 56,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,41 | 318,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,26 | 39,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,48 | 2526,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,79 | 1428,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,66 | 19,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,47 | 2526,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,95 | 14,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,09 | 2,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,38 | 24,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,23 | 0,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 959,82 | 1474,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 843,59 | 1276,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,27 | 100,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,23 | 105,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,53 | 3,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 232,03 | 273,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,46 | 11,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 629,89 | 1970,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 563,95 | 1754,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 277,28 | 73,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,82 | 14,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 916,22 | 1378,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,81 | 214,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 556,79 | 1703,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,27 | 342,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,52 | 195,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,53 | 3,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 959,82 | 1474,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,38 | 52,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,16 | 97,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,27 | 48,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,17 | 97,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,99 | 151,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,58 | 47,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 401,16 | 1136,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 914,48 | 1376,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,90 | 124,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 778,22 | 1367,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 915,76 | 1395,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,75 | 29,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 176,07 | 45,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 839,25 | 1280,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,93 | 533,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,29 | 24,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 972,63 | 1659,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,84 | 58,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,18 | 133,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 960,53 | 1467,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,60 | 3,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 184,31 | 48,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,64 | 1,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,26 | 114,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 404,99 | 106,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 220,81 | 55,28 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,51 | 2,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,30 | 202,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 914,08 | 1401,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,20 | 38,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,04 | 31,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,32 | 304,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,93 | 9,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,73 | 13,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,80 | 269,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3346,66 | 6348,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,81 | 21,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2170,79 | 4005,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 726,67 | 1188,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 632,41 | 1225,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 728,25 | 1060,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,23 | 100,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,08 | 84,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 616,55 | 2513,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,88 | 153,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,10 | 576,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 628,17 | 1193,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2171,57 | 4006,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,75 | 34,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,68 | 79,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,88 | 36,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,90 | 102,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,06 | 1161,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 464,28 | 824,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 762,10 | 1453,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1400,39 | 2410,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,21 | 301,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,64 | 274,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,77 | 44,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 177,25 | 74,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,86 | 95,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,76 | 25,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,63 | 25,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,79 | 79,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,83 | 98,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 131,41 | 232,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,06 | 21,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,41 | 17,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,25 | 14,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,08 | 46,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,87 | 69,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 292,86 | 75,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,38 | 74,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,41 | 16,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,00 | 12,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 270,85 | 52,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,58 | 10,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,26 | 452,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,33 | 15,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 292,86 | 75,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,43 | 13,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,43 | 16,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 316,21 | 64,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,68 | 10,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,20 | 17,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,06 | 16,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,60 | 973,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,38 | 74,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,47 | 10,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 314,28 | 63,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 383,72 | 1114,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,12 | 119,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 327,90 | 1073,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,46 | 16,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 661,46 | 2081,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,64 | 403,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,37 | 32,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,74 | 758,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,87 | 36,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,00 | 90,34 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,57 | 147,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,51 | 5,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,44 | 82,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,21 | 63,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,66 | 47,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,38 | 125,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,70 | 31,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,87 | 18,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 233,38 | 565,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 468,78 | 1200,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,09 | 39,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,24 | 3,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,63 | 90,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,86 | 70,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,64 | 403,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,40 | 101,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 284,17 | 685,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,77 | 25,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,85 | 362,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,64 | 54,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,27 | 23,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 303,67 | 1236,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,95 | 43,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,75 | 1121,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,30 | 5,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 141,72 | 434,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,98 | 63,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,96 | 26,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,64 | 174,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,77 | 89,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,08 | 87,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,12 | 27,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,25 | 32,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 241,40 | 211,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,98 | 7,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 267,26 | 1335,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,25 | 33,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,14 | 278,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,80 | 35,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,52 | 316,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,94 | 43,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,64 | 93,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 160,92 | 427,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 0,91 | 0,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,16 | 51,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 309,49 | 940,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,00 | 238,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,80 | 31,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,57 | 52,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,57 | 47,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,90 | 27,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,87 | 67,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 710,77 | 2358,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 661,46 | 2081,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 709,19 | 2434,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 658,06 | 2136,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 682,68 | 1875,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,96 | 48,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 609,70 | 521,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 553,17 | 142,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 603,72 | 300,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 264,04 | 52,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 176,80 | 41,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,21 | 71,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,91 | 14,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1400,39 | 2410,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 284,11 | 464,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,09 | 9,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2707,94 | 14640,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2705,54 | 15288,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 193,71 | 603,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 434,66 | 1059,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,02 | 8,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,36 | 9,02 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2705,70 | 15288,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 764,80 | 4029,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 744,49 | 263,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 772,96 | 4049,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 765,17 | 3988,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 752,76 | 266,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 434,66 | 1059,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2705,69 | 15288,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,87 | 0,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,53 | 42,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,58 | 69,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 940,68 | 5303,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,27 | 4,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 987,89 | 5533,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,26 | 9,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,51 | 1,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 704,87 | 1106,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 856,84 | 1409,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,97 | 105,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,93 | 1983,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,49 | 7,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,65 | 20,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,46 | 127,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,47 | 398,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,65 | 42,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,58 | 108,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,89 | 88,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,56 | 20,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,41 | 18,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,08 | 1385,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,77 | 447,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,69 | 28,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,59 | 44,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,26 | 9,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,47 | 15,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,42 | 5,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,97 | 682,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,39 | 4,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 539,43 | 2009,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,27 | 0,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 820,22 | 282,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,92 | 153,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,83 | 11,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 872,78 | 5794,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,81 | 151,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,39 | 383,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,87 | 3,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1014,19 | 3686,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 172,81 | 1036,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 0,30 | 0,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,75 | 15,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,79 | 1,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,05 | 16,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,91 | 1299,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,68 | 19,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,59 | 2,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,43 | 33,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 380,99 | 2455,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,71 | 0,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,94 | 420,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,38 | 449,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,28 | 281,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,69 | 1,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,88 | 240,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 725,61 | 259,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,74 | 10,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 865,06 | 5828,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,96 | 0,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,89 | 329,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,29 | 21,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,50 | 447,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 602,26 | 3115,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 344,41 | 2150,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 721,69 | 4445,08 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,14 | 146,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,18 | 14,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 204,20 | 70,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1210,22 | 4338,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 334,23 | 111,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,15 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,07 | 193,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,24 | 639,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,17 | 31,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,01 | 318,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,67 | 206,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,64 | 42,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,85 | 39,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,51 | 1868,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,31 | 1881,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,52 | 72,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,39 | 17,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,26 | 1279,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 616,38 | 811,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,09 | 12,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,56 | 4,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 182,77 | 519,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 704,87 | 1106,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,62 | 200,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 557,67 | 1198,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 856,84 | 1409,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,87 | 21,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 231,71 | 361,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,25 | 20,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,05 | 110,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,86 | 37,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,97 | 105,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,92 | 35,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,87 | 29,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,22 | 60,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,43 | 304,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,33 | 24,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,35 | 17,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,25 | 26,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,19 | 6,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,39 | 26,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,55 | 1,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,99 | 54,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,25 | 23,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,43 | 24,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 666,13 | 1238,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 666,19 | 1273,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,55 | 16,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,17 | 2,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,55 | 16,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,26 | 36,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 665,31 | 1228,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 903,74 | 1510,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,17 | 58,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 581,87 | 3133,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 241,81 | 1149,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,45 | 16,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,47 | 183,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,40 | 95,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,05 | 10,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,50 | 16,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,42 | 39,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,29 | 198,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,37 | 25,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,05 | 110,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,39 | 16,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,33 | 20,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 876,49 | 1594,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,23 | 22,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,29 | 28,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,65 | 25,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,69 | 130,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1082,11 | 1747,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,38 | 40,89 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,84 | 10,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 525,76 | 893,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,05 | 154,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1314,22 | 2207,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2938,20 | 7140,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,93 | 13,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,06 | 27,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,40 | 95,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,24 | 18,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 665,65 | 1187,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,83 | 18,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 948,35 | 1755,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,04 | 11,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,79 | 3,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,23 | 66,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,79 | 24,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,68 | 56,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 530,72 | 1047,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,06 | 164,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 610,47 | 744,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,98 | 6,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 489,08 | 916,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,13 | 396,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,38 | 54,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 524,63 | 665,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,58 | 2,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,48 | 46,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 496,00 | 944,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,09 | 31,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,70 | 43,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,84 | 21,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 486,00 | 621,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 529,59 | 1107,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,51 | 23,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 489,85 | 677,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,63 | 41,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,49 | 6,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,76 | 44,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,05 | 20,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,45 | 23,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 251,91 | 371,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,71 | 20,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,22 | 30,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,65 | 492,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,38 | 29,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,03 | 29,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,76 | 929,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,84 | 160,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,08 | 20,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,07 | 60,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,54 | 432,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,93 | 1535,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 172,19 | 186,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,94 | 51,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,83 | 17,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 127,09 | 1076,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,21 | 225,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 225,58 | 1498,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,39 | 29,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,42 | 14,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,75 | 15,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 283,90 | 834,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 274,87 | 39,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,12 | 27,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,42 | 12,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,32 | 19,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,40 | 1492,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,07 | 31,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,38 | 270,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 204,69 | 1532,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,48 | 1528,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,23 | 13,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,30 | 22,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,47 | 17,87 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,78 | 89,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,93 | 183,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,12 | 20,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,64 | 4053,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,61 | 24,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,97 | 65,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,63 | 488,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,69 | 27,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 225,05 | 939,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,33 | 19,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 342,45 | 3107,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,76 | 25,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,02 | 83,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,06 | 97,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,83 | 11,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,08 | 15,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,98 | 46,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,65 | 57,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1265,44 | 2140,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1264,38 | 2147,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,46 | 57,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,60 | 57,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1957,68 | 39459,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 538,73 | 16560,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 654,82 | 17329,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1963,87 | 39477,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,78 | 17,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,78 | 17,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,43 | 304,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,25 | 46,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,80 | 55,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,06 | 97,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,90 | 15,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,91 | 3,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 383,23 | 1544,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 127,13 | 1077,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,24 | 314,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 308,65 | 952,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,94 | 1424,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,18 | 297,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,94 | 1424,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1034,84 | 1789,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1264,38 | 2147,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1972,50 | 39494,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1992,74 | 39529,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1992,74 | 39529,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,41 | 12,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 325,80 | 762,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 796,69 | 1348,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1991,98 | 39527,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 304,13 | 1492,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 315,93 | 102,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,72 | 1272,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,51 | 435,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,51 | 435,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,25 | 1171,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,20 | 1171,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2609,52 | 14324,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2601,90 | 14822,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 863,09 | 1983,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 863,09 | 1983,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,38 | 49,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 447,22 | 1394,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,31 | 285,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1964,34 | 6685,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,79 | 16,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1952,50 | 6570,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,66 | 11,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 573,10 | 1167,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,93 | 1983,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 491,86 | 141,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,78 | 328,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 338,46 | 83,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,57 | 361,27 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 523,56 | 2725,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 546,11 | 2623,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,40 | 11,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,20 | 27,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,17 | 21,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,45 | 21,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,67 | 92,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,30 | 29,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,12 | 2,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,84 | 8,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 369,46 | 653,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,17 | 116,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,04 | 6,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,95 | 6,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,83 | 18,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,67 | 1,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,51 | 1,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,04 | 63,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,66 | 64,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,64 | 61,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,75 | 122,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,40 | 38,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,25 | 3,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,91 | 11,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,15 | 3,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,15 | 147,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,49 | 12,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,09 | 4,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 305,71 | 723,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,77 | 11,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,07 | 349,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 291,54 | 281,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 257,92 | 785,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 253,17 | 775,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,46 | 10,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,24 | 107,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,31 | 285,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 648,88 | 1162,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,46 | 4,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 305,83 | 782,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,42 | 6,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 750,22 | 3275,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,95 | 5,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,91 | 6,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,46 | 17,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,42 | 6,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,56 | 8,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,46 | 5,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,64 | 6,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,95 | 5,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,67 | 6,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,40 | 42,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,05 | 27,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,43 | 5,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 538,81 | 1682,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 447,22 | 1394,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 480,86 | 463,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,52 | 3,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,29 | 47,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,38 | 49,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1056,01 | 4322,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,25 | 1835,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,23 | 75,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1964,34 | 6685,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1952,50 | 6570,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 649,76 | 1164,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,88 | 90,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 573,10 | 1167,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,80 | 1,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1304,34 | 4439,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,89 | 4,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,55 | 2,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,64 | 3,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,70 | 7,71 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1052,22 | 1909,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 621,73 | 1275,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 257,56 | 451,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 610,72 | 1544,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 578,07 | 1283,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1055,82 | 4343,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 509,44 | 1636,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 578,24 | 1886,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 602,25 | 1107,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 573,21 | 1167,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 860,46 | 3536,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2602,14 | 14822,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 861,78 | 3691,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 855,92 | 3520,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2602,15 | 14822,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1022,50 | 1322,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 802,01 | 1014,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,80 | 1889,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1017,36 | 1895,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 593,10 | 1947,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 578,07 | 1282,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1047,63 | 4642,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,66 | 11,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,25 | 1835,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 513,57 | 1640,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 593,10 | 1947,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,82 | 11,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,07 | 1086,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,32 | 54,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,08 | 11,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1098,98 | 3399,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 190,46 | 1123,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,89 | 47,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,07 | 35,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 462,69 | 4549,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,46 | 28,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,87 | 3139,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,00 | 505,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,05 | 40,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,68 | 162,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1524,63 | 2025,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,70 | 81,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,97 | 16,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,86 | 174,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,86 | 50,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,02 | 168,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,17 | 76,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 281,40 | 80,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,25 | 62,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1272,35 | 2310,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,08 | 656,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1783,71 | 3541,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,22 | 304,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,72 | 308,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 556,80 | 4889,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,63 | 3567,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 702,35 | 1068,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 948,42 | 1692,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 948,09 | 1805,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 978,83 | 1483,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,23 | 19,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,09 | 34,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 530,81 | 799,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 530,81 | 799,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,68 | 48,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 792,97 | 442,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 532,08 | 900,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1310,13 | 2207,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,05 | 110,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,51 | 30,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 141,07 | 252,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 644,92 | 1203,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,09 | 45,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,77 | 4,30 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,58 | 2,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,34 | 13,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 523,93 | 673,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,60 | 29,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 434,66 | 1059,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,01 | 175,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 241,77 | 357,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,73 | 72,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,24 | 18,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 665,66 | 1198,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 665,65 | 1187,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,07 | 193,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,24 | 639,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,17 | 31,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,01 | 318,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,67 | 206,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,49 | 41,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,74 | 20,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,52 | 11,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 573,21 | 1167,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,72 | 23,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 469,50 | 677,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1170,15 | 1767,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,29 | 168,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,53 | 232,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1081,70 | 2031,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1595,41 | 3320,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 328,75 | 775,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,59 | 31,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,49 | 7,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,51 | 38,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,32 | 119,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,30 | 6,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,75 | 43,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,75 | 22,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,83 | 52,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1055,67 | 8718,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,68 | 26,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,17 | 11,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,21 | 23,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,36 | 38,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,82 | 10,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,64 | 57,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,07 | 117,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,15 | 4,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,56 | 120,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,24 | 126,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,81 | 384,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 287,65 | 537,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,24 | 2,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,18 | 2,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,04 | 28,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 331,53 | 522,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 331,99 | 522,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 848,17 | 1362,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 851,36 | 1372,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 243,89 | 2176,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 243,89 | 2176,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 159,10 | 841,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,92 | 1069,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,77 | 2508,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 505,90 | 2496,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,63 | 676,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,42 | 39,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,06 | 3724,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 254,37 | 3657,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,99 | 10,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 856,88 | 1382,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,90 | 16,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 168,21 | 265,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1272,35 | 2310,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 765,42 | 1596,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,93 | 33,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2957,44 | 6041,11 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1272,35 | 2310,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,08 | 20,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,49 | 431,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1103,67 | 3410,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 284,85 | 835,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 342,45 | 3107,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,15 | 5,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,30 | 18,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,62 | 232,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1103,67 | 3410,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,51 | 207,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,78 | 1323,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 300,13 | 740,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,16 | 17,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 217,80 | 234,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 258,58 | 2628,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1098,98 | 3399,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 168,21 | 265,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,27 | 27,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,88 | 17,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,50 | 49,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 876,49 | 1594,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,17 | 52,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2946,50 | 6028,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,06 | 27,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1774,65 | 3485,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,86 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,06 | 8,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,49 | 33,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,55 | 33,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1170,15 | 1767,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1170,15 | 1767,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,64 | 5,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,33 | 9,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 486,00 | 621,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,83 | 440,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,92 | 21,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,97 | 1943,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 630,30 | 795,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 328,75 | 776,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,47 | 15,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,94 | 420,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,50 | 447,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,49 | 2,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,43 | 33,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,27 | 4,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,70 | 120,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1209,82 | 4337,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,15 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,62 | 200,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,87 | 7,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,63 | 43,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,27 | 91,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1170,15 | 1767,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 521,41 | 1857,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 527,27 | 1979,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,18 | 316,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,32 | 120,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,10 | 4,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,16 | 13,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,25 | 4,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,73 | 7,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,02 | 26,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,85 | 1,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,92 | 29,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,61 | 19,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 173,78 | 68,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,25 | 95,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,88 | 14,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,48 | 7,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,96 | 13,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,96 | 20,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,62 | 39,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,33 | 25,04 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,28 | 11,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,70 | 3,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,55 | 64,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,61 | 9,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,48 | 60,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,81 | 91,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,78 | 7,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,77 | 14,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,43 | 8,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,55 | 33,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,67 | 28,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,00 | 71,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,27 | 18,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 322,57 | 412,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,83 | 440,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1016,23 | 1943,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,10 | 12,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,97 | 1943,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 634,96 | 814,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,68 | 4,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,23 | 4,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 630,30 | 795,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,45 | 7,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,69 | 69,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 275,24 | 753,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,66 | 21,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,19 | 58,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,67 | 58,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,05 | 234,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 427,43 | 851,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 176,71 | 342,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,09 | 73,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 533,80 | 1114,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 339,35 | 1001,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,98 | 11,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 504,17 | 2502,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,09 | 3137,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,99 | 1599,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 233,96 | 1903,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,51 | 79,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 227,57 | 1731,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 183,93 | 376,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 271,46 | 2372,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,33 | 1079,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 501,26 | 2571,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,76 | 22,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,39 | 64,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,92 | 1,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,72 | 35,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,25 | 4,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 328,89 | 587,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 765,42 | 1596,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,05 | 14,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,11 | 1744,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,60 | 39,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,94 | 15,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,73 | 55,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,93 | 36,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,86 | 17,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 248,77 | 490,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 330,28 | 918,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 239,18 | 212,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 243,12 | 215,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,97 | 86,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,20 | 87,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 252,43 | 386,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,27 | 18,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,36 | 118,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,78 | 20,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,18 | 97,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,25 | 77,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,87 | 1077,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,11 | 484,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,04 | 63,38 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,34 | 70,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,20 | 26,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,92 | 18,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,38 | 28,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,72 | 28,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,03 | 9,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,12 | 9,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,70 | 26,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,93 | 84,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,32 | 24,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,96 | 20,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,16 | 85,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,51 | 22,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,95 | 86,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,60 | 172,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,65 | 10,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,62 | 8,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,06 | 40,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,11 | 37,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,95 | 40,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,40 | 136,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,14 | 16,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,90 | 47,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 253,10 | 328,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,05 | 115,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,28 | 7,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,38 | 2,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,47 | 8,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,51 | 15,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,70 | 24,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,13 | 71,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,84 | 3,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,70 | 194,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,90 | 24,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,11 | 314,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,96 | 37,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,24 | 32,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,30 | 69,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 514,18 | 1358,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 153,16 | 105,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,17 | 80,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,37 | 8,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,41 | 14,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,75 | 3,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,06 | 31,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,42 | 20,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 318,13 | 925,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 317,92 | 924,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,76 | 14,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,27 | 478,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 291,50 | 495,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 288,55 | 487,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,78 | 8,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 290,68 | 482,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 289,55 | 479,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 233,21 | 299,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 312,81 | 353,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 310,91 | 350,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 631,97 | 689,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,75 | 202,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 273,61 | 298,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 619,38 | 662,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,02 | 14,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,71 | 14,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,02 | 14,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,04 | 275,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,62 | 275,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,04 | 275,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,74 | 4,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,11 | 4,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,57 | 20,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,41 | 24,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,78 | 26,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,54 | 4,02 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 230,38 | 159,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,25 | 24,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,95 | 168,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,55 | 5,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,28 | 3,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,66 | 3,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 230,38 | 159,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,33 | 73,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,27 | 21,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,63 | 0,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,74 | 5,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,22 | 4,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 230,38 | 159,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,63 | 1,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1165,09 | 1655,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1165,22 | 1671,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1051,79 | 1826,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 762,85 | 1945,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 611,32 | 1655,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1051,79 | 1826,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 420,35 | 1131,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,73 | 6,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,28 | 378,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,22 | 2,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,55 | 173,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,42 | 5,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,42 | 204,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,05 | 106,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 701,03 | 203,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,37 | 255,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,28 | 378,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,23 | 1202,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,10 | 415,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 310,15 | 1239,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,42 | 204,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,05 | 233,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1911,14 | 11627,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,23 | 1202,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,53 | 243,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,75 | 62,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 413,56 | 100,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 351,70 | 88,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,87 | 19,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2228,04 | 12836,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 237,06 | 668,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 689,04 | 167,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,88 | 25,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,94 | 190,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,05 | 12,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,91 | 16,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,13 | 58,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,49 | 72,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,37 | 255,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,28 | 378,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,55 | 361,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,80 | 30,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,38 | 22,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,76 | 154,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,34 | 220,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,60 | 31,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,23 | 1202,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,10 | 415,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 210,83 | 52,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,50 | 74,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 317,26 | 503,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,68 | 469,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,09 | 769,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,84 | 142,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,66 | 455,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,48 | 20,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,93 | 191,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,47 | 30,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,41 | 60,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,92 | 19,82 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,49 | 99,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 251,43 | 569,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,53 | 77,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,24 | 154,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,18 | 49,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,40 | 137,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,31 | 472,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,32 | 28,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,06 | 757,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,17 | 14,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 399,32 | 2289,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,69 | 17,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,93 | 143,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,00 | 98,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 189,71 | 551,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,26 | 227,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,64 | 548,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 409,63 | 99,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,88 | 97,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,96 | 81,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,81 | 219,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,57 | 26,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 377,67 | 93,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 310,15 | 1239,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,66 | 778,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,17 | 96,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,10 | 26,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,53 | 5,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,81 | 211,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 177,83 | 460,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,42 | 127,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,05 | 233,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,15 | 331,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,17 | 20,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,50 | 945,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,08 | 18,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3409,65 | 6516,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3409,65 | 6516,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 715,57 | 1478,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2020,92 | 4357,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1191,48 | 3759,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1170,53 | 3644,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,91 | 27,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,38 | 75,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,18 | 2,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,32 | 13,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,78 | 7,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,78 | 7,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 595,33 | 2954,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,68 | 539,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,04 | 2943,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1147,42 | 4715,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,52 | 5,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1147,42 | 4715,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 228,62 | 1170,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 228,49 | 1184,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,95 | 19,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,95 | 19,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1350,10 | 10189,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1350,10 | 10189,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 721,69 | 157,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 721,69 | 157,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,52 | 1217,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,52 | 1217,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,98 | 662,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 172,19 | 685,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2020,92 | 4357,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,62 | 32,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 542,72 | 1388,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,92 | 181,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,75 | 46,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,40 | 0,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,40 | 0,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,40 | 0,36 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,40 | 0,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 500,22 | 1197,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2020,92 | 4357,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 499,70 | 1190,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1129,08 | 2647,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,93 | 6,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,00 | 26,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 917,95 | 22127,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 827,27 | 18551,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,93 | 14,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,70 | 201,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 542,72 | 1388,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 517,86 | 1321,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1173,86 | 3698,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 493,09 | 1404,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,13 | 206,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,62 | 518,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 226,94 | 1205,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,94 | 69,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,85 | 72,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,96 | 721,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,90 | 271,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,22 | 28,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,14 | 22,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,62 | 60,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,53 | 13,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,85 | 2,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,10 | 77,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,60 | 15,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,74 | 3,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,79 | 1938,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,22 | 27,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 450,53 | 887,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 250,70 | 718,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,48 | 8,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,54 | 279,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,64 | 877,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 490,60 | 1494,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,53 | 193,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,71 | 117,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,38 | 25,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,05 | 25,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,91 | 202,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,64 | 152,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,64 | 25,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 282,68 | 1635,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,60 | 428,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,79 | 1938,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,08 | 122,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1071,53 | 1597,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,09 | 3,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,97 | 798,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 474,20 | 743,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,75 | 778,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,12 | 807,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,60 | 116,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,09 | 74,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,26 | 81,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,60 | 366,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,16 | 37,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,58 | 3,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 171,05 | 43,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,45 | 93,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,01 | 8,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,12 | 12,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,55 | 35,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,87 | 4,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,47 | 3,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,01 | 1204,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 111,41 | 102,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 362,64 | 759,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,11 | 4,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,82 | 4,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,80 | 781,65 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,33 | 134,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,81 | 108,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,56 | 205,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,44 | 250,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,89 | 6,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,30 | 11,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,13 | 73,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,73 | 590,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 188,65 | 485,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,75 | 126,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 746,31 | 3498,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,27 | 31,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,14 | 441,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 319,65 | 107,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,38 | 349,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 267,81 | 107,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,86 | 35,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,39 | 6,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 549,59 | 1390,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 483,12 | 8843,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,30 | 8,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,85 | 66,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,01 | 15,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 542,72 | 1388,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,80 | 73,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 452,34 | 3035,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,62 | 428,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,98 | 782,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,06 | 13,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 72,02 | 180,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,35 | 92,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1445,71 | 4834,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1263,30 | 8171,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,39 | 754,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,05 | 16,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 531,16 | 134,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,15 | 27,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,71 | 13,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,57 | 203,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,91 | 6,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,55 | 2,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,35 | 159,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 517,70 | 1321,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,91 | 166,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 581,80 | 10809,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,49 | 11,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,64 | 34,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1960,96 | 11905,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,96 | 4,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 444,09 | 636,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,32 | 15,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 153,16 | 105,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,34 | 280,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,47 | 46,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,14 | 415,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,78 | 22,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 504,23 | 140,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,88 | 74,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 603,87 | 2685,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,13 | 112,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,54 | 26,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,51 | 30,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,03 | 31,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,14 | 461,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 237,91 | 394,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2129,95 | 4168,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,48 | 7,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 813,53 | 1064,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1165,22 | 1671,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2045,28 | 4178,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 386,41 | 619,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,10 | 30,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 709,41 | 4194,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 709,41 | 4194,10 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1284,90 | 9194,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1211,07 | 8846,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 218,75 | 447,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,14 | 441,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,96 | 743,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,45 | 742,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,04 | 15,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 704,14 | 603,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,97 | 798,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,80 | 781,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 153,97 | 809,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,25 | 162,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,75 | 195,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 709,41 | 4194,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,72 | 736,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1276,67 | 7711,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,39 | 14,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,85 | 818,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,59 | 2,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,53 | 122,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,29 | 953,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,61 | 91,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,29 | 953,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,63 | 136,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,26 | 139,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,41 | 36,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,54 | 28,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,70 | 151,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,06 | 8,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,41 | 23,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,18 | 10,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,82 | 3,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,52 | 40,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,83 | 44,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,08 | 28,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,48 | 55,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,73 | 9,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 456,64 | 182,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,09 | 53,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,54 | 20,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,72 | 120,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,55 | 13,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,41 | 167,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,29 | 953,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,02 | 41,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 229,26 | 288,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,82 | 449,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 315,89 | 749,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,54 | 10,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 503,42 | 806,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 177,28 | 366,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,88 | 13,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 611,37 | 678,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,17 | 1119,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,24 | 29,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,33 | 389,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,39 | 92,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1017,56 | 1896,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 141,23 | 116,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1018,54 | 1918,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,25 | 103,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,30 | 36,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,35 | 132,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,79 | 17,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 606,03 | 1438,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,16 | 145,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 544,94 | 1383,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,47 | 4,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,04 | 579,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,69 | 4,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,14 | 461,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,34 | 280,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 864,59 | 2330,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 567,22 | 1053,95 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 211,14 | 461,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,15 | 18,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 567,22 | 1053,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,27 | 766,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,89 | 110,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 141,27 | 167,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 864,59 | 2330,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 567,22 | 1053,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 651,34 | 1913,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1180,80 | 7161,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,27 | 8,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,48 | 700,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,11 | 895,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,23 | 71,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,80 | 10,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,59 | 17,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,05 | 11,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,72 | 5,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1180,80 | 7161,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,25 | 10,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,03 | 14,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 918,92 | 1982,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,61 | 8,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,08 | 17,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,93 | 14,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 900,79 | 2689,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,55 | 193,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,05 | 40,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,34 | 5,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,81 | 21,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,35 | 18,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,43 | 488,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 265,61 | 836,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 117,80 | 298,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,42 | 20,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,69 | 364,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,68 | 9,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 226,46 | 607,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 827,43 | 18529,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 249,81 | 1027,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,71 | 116,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,27 | 46,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,54 | 229,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,07 | 156,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,51 | 59,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 431,98 | 832,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,69 | 16,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,00 | 12,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,96 | 73,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,49 | 163,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 161,32 | 775,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 680,68 | 501,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,94 | 9,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,60 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,12 | 229,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,08 | 381,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,07 | 17,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,22 | 235,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,14 | 250,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,15 | 11,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 111,90 | 35,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,76 | 128,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,04 | 579,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,72 | 4,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,36 | 4,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 715,57 | 1419,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,77 | 4,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 660,42 | 1412,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,75 | 49,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,85 | 55,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 717,19 | 3361,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 746,31 | 3498,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 598,08 | 2666,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 603,87 | 2685,27 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1246,76 | 2511,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1071,53 | 1597,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2130,02 | 4168,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 746,31 | 3498,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1522,33 | 5068,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,50 | 69,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,69 | 6,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,44 | 277,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1522,33 | 5068,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 553,20 | 881,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2045,28 | 4178,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2045,28 | 4178,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 386,41 | 619,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 553,37 | 889,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,53 | 38,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,11 | 13,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,99 | 15,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,37 | 5,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,67 | 93,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 121,39 | 497,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,67 | 43,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,72 | 49,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,30 | 150,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,23 | 188,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,94 | 29,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,77 | 618,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,06 | 19,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,63 | 11,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,77 | 16,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,29 | 17,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 144,96 | 29,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,66 | 11,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,10 | 11,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,28 | 6,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 190,71 | 727,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,20 | 265,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,11 | 148,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,38 | 181,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,13 | 206,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,23 | 5,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,68 | 241,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,00 | 5,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 254,31 | 716,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1014,76 | 4099,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,10 | 132,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,02 | 62,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,28 | 28,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,19 | 36,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,52 | 66,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,03 | 27,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,38 | 66,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,45 | 159,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 248,67 | 1470,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 456,62 | 1030,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,43 | 750,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,34 | 926,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,27 | 155,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,44 | 12,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,62 | 345,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 956,60 | 7017,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 956,60 | 7018,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,22 | 2162,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,56 | 10,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,29 | 21,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,27 | 40,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,21 | 9,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,08 | 53,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,54 | 12,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 574,22 | 2162,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2408,05 | 6703,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,67 | 579,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,84 | 40,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,44 | 46,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,41 | 95,17 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2407,89 | 6767,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2408,49 | 6802,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2588,14 | 7347,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2335,35 | 15448,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,98 | 19,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 345,59 | 1005,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 292,76 | 383,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,96 | 15,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,42 | 14,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,25 | 34,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,85 | 82,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,02 | 23,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,56 | 23,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,90 | 30,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,60 | 6,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 434,39 | 1065,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2529,17 | 7211,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,70 | 21,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,47 | 34,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,52 | 57,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,84 | 155,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2260,21 | 1437,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2271,08 | 4105,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,00 | 60,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,56 | 14,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,92 | 288,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,81 | 812,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2335,24 | 15438,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,90 | 1706,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,22 | 862,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,20 | 754,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,22 | 26,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,92 | 13,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,33 | 188,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,80 | 728,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,94 | 3,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 436,60 | 1096,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2271,01 | 4957,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 488,72 | 878,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 488,72 | 879,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 579,61 | 1615,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1059,12 | 2494,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,79 | 13,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,31 | 34,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,49 | 59,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,15 | 36,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,47 | 20,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,29 | 21,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1059,12 | 2494,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,67 | 3,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,58 | 17,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 863,77 | 884,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,83 | 891,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,84 | 881,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 848,94 | 869,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,47 | 7,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,59 | 17,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,45 | 34,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,08 | 16,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,80 | 16,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,70 | 50,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,95 | 15,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,79 | 1781,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,67 | 1588,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,35 | 110,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,29 | 26,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,54 | 43,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,07 | 22,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1012,38 | 1756,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,34 | 1575,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,36 | 94,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,82 | 143,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,88 | 20,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2813,54 | 21923,44 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,22 | 8,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,45 | 19,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,36 | 19,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,75 | 17,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,58 | 21,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,32 | 18,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,73 | 26,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,38 | 57,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,35 | 19,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,60 | 57,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,43 | 18,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 179,64 | 71,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,68 | 21,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,55 | 25,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,43 | 23,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,21 | 7,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1054,27 | 2484,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,92 | 3,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,67 | 300,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,09 | 502,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,67 | 163,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,07 | 431,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,45 | 21,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 468,28 | 654,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,21 | 967,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,76 | 10,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,56 | 5,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,00 | 39,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,98 | 13,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 501,88 | 695,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,00 | 12,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2806,62 | 22048,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,19 | 2,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,36 | 33,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 862,92 | 881,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,35 | 20,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 856,87 | 875,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,57 | 21,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,73 | 6,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,95 | 51,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,07 | 21,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,43 | 23,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,26 | 1490,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,89 | 118,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,15 | 47,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,38 | 1487,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,60 | 26,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,97 | 140,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,82 | 22,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 795,69 | 2249,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,72 | 138,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,64 | 183,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 642,51 | 91,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 258,53 | 33,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,39 | 120,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,40 | 507,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 958,18 | 7063,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 706,33 | 2292,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,00 | 79,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,08 | 12,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,80 | 728,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,40 | 507,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 958,18 | 7063,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 638,94 | 2780,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 234,12 | 531,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 418,97 | 936,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,88 | 5,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 675,84 | 2865,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,58 | 72,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,92 | 61,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,01 | 99,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,04 | 22,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,54 | 40,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,26 | 91,40 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,94 | 147,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,40 | 26,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,25 | 101,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,10 | 268,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,28 | 24,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,52 | 100,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,91 | 8,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,46 | 135,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 130,09 | 1327,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,24 | 706,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,68 | 100,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,39 | 452,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 144,60 | 357,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,60 | 242,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 510,32 | 1289,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,69 | 429,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,33 | 44,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,80 | 710,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,70 | 19,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 395,47 | 816,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,73 | 39,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,71 | 73,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,31 | 22,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 326,10 | 1014,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1346,39 | 340,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,10 | 97,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,05 | 4,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,15 | 25,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1554,93 | 394,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1663,97 | 35401,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,99 | 3,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,37 | 6,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,46 | 7,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 706,33 | 2292,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,54 | 1391,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,39 | 6,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,00 | 79,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,41 | 95,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 382,63 | 663,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,00 | 102,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 246,70 | 44,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,84 | 429,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,51 | 56,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,65 | 39,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 226,18 | 579,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,00 | 42,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,33 | 95,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,99 | 3,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,96 | 3,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,93 | 7,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,75 | 97,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,63 | 765,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,87 | 437,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,86 | 216,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,01 | 9,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,77 | 82,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,08 | 99,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,50 | 390,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 645,48 | 91,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,24 | 109,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1463,04 | 738,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,36 | 100,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,72 | 39,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,92 | 54,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,57 | 148,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 795,69 | 2249,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1315,32 | 655,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,14 | 33,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,64 | 17,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,54 | 748,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 613,62 | 1495,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 307,21 | 1760,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,65 | 10,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,83 | 10,28 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 301,38 | 2838,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,25 | 9,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,37 | 31,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 353,94 | 439,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 353,94 | 439,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1176,17 | 2898,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,44 | 27,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,96 | 60,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1176,95 | 3803,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,65 | 56,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,28 | 39,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 440,90 | 633,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,33 | 18,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,65 | 18,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,69 | 967,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,95 | 1145,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,01 | 16,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1566,76 | 9391,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,95 | 1145,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 926,59 | 469,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 637,95 | 11802,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,29 | 22,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,35 | 24,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 168,62 | 42,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,62 | 32,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 570,29 | 142,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 659,27 | 12805,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,69 | 429,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,14 | 0,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,79 | 457,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,98 | 51,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,01 | 16,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,45 | 20,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,81 | 139,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,47 | 68,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,75 | 71,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1584,65 | 5879,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,94 | 35,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 784,22 | 9891,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 384,05 | 1039,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,59 | 678,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 264,93 | 132,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 414,56 | 105,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,80 | 64,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 519,19 | 133,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,21 | 16,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,57 | 3,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 61,77 | 50,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1390,86 | 8339,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1390,86 | 8339,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 144,67 | 360,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,26 | 42,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 340,54 | 801,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 199,73 | 398,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1847,88 | 5115,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1845,89 | 5171,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2260,23 | 1436,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2260,23 | 1436,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,07 | 9,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,93 | 7,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,39 | 23,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,81 | 11,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2271,07 | 4105,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,35 | 34,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,04 | 118,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,71 | 4,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,30 | 38,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 644,72 | 3573,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,66 | 77,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,16 | 12,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 403,06 | 175,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,86 | 53,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,60 | 52,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 218,12 | 1491,03 | 0,00 | -- |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,08 | 41,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,70 | 19,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1161,10 | 1476,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,44 | 436,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,10 | 22,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,36 | 125,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,43 | 412,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,39 | 19,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,99 | 133,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,37 | 4,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,96 | 1060,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,42 | 58,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,68 | 1487,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,93 | 112,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 81,35 | 202,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 161,23 | 652,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,82 | 27,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,81 | 640,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,83 | 189,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,12 | 24,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,60 | 1526,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,93 | 12,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,18 | 56,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,53 | 334,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,21 | 66,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,50 | 22,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,99 | 56,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,49 | 235,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,00 | 133,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,76 | 251,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,16 | 235,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,01 | 360,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,78 | 155,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,55 | 398,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 328,33 | 139,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,37 | 18,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,32 | 13,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 703,43 | 1042,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,37 | 18,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 704,11 | 1037,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,73 | 8,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 361,35 | 343,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,29 | 1,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,30 | 1,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 803,50 | 8109,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,89 | 834,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,44 | 717,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,58 | 717,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,48 | 716,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,37 | 34,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,18 | 5,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,23 | 8,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,72 | 174,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,36 | 60,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,51 | 5,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,58 | 108,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,10 | 35,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,75 | 24,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,61 | 153,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,94 | 66,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,52 | 21,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,49 | 201,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,71 | 24,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,49 | 48,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,25 | 0,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,85 | 98,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,42 | 3468,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,99 | 64,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,35 | 61,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,52 | 2,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,64 | 5,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,89 | 2,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,47 | 8,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,29 | 8,05 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,14 | 8,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,42 | 5,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,37 | 54,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,91 | 55,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,00 | 24,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,82 | 23,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,20 | 47,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,88 | 81,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,58 | 163,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,34 | 22,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,54 | 215,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,19 | 690,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,65 | 19,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,99 | 387,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,15 | 10,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,30 | 54,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,26 | 39,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,57 | 2,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,22 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 94,87 | 40,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,35 | 356,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,15 | 66,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,22 | 11,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,61 | 153,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,01 | 0,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,44 | 7,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 226,19 | 177,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,13 | 66,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,83 | 20,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,94 | 73,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,32 | 6,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,33 | 164,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,73 | 54,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,57 | 14,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,82 | 8,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,19 | 8,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 337,89 | 494,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,47 | 2,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,59 | 330,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,38 | 332,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,52 | 21,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,14 | 37,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,42 | 6,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,20 | 123,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,19 | 520,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,86 | 65,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,15 | 36,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,08 | 28,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,35 | 6,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,65 | 5,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,89 | 9,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,78 | 15,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,55 | 98,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 282,06 | 788,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,74 | 10,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,44 | 18,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,50 | 1,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,63 | 43,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,16 | 9,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,35 | 25,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,39 | 2,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,97 | 10,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,47 | 0,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,74 | 314,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,21 | 40,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,47 | 586,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,12 | 72,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,14 | 56,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,05 | 30,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,76 | 4,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,42 | 57,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,59 | 36,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,20 | 58,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,63 | 66,47 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,33 | 4,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,22 | 12,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,44 | 12,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,20 | 144,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,98 | 10,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 93,69 | 279,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,12 | 4,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,16 | 13,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 703,43 | 1042,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,18 | 68,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,55 | 234,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,23 | 15,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,01 | 5,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,42 | 3468,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,57 | 1587,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,21 | 345,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,79 | 52,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,18 | 111,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,66 | 6,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,65 | 11,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,27 | 53,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,88 | 0,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,41 | 107,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,03 | 100,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 229,43 | 532,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,28 | 8,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,23 | 9,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,22 | 11,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,76 | 8,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,92 | 19,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,25 | 6,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,37 | 11,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,22 | 21,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,14 | 5,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,85 | 10,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,82 | 3,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,41 | 6,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,09 | 6,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,60 | 4,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 661,09 | 4865,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1946,26 | 15235,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,96 | 8,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,54 | 8,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,12 | 9,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,06 | 9,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,94 | 8,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,38 | 23,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1916,30 | 15285,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 954,80 | 2770,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 391,31 | 1123,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 431,77 | 4380,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 352,16 | 3430,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,85 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 644,56 | 558,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 750,66 | 624,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,71 | 19,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2984,55 | 2731,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,28 | 163,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 954,80 | 2770,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1567,30 | 9394,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 350,49 | 2302,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 305,19 | 77,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,27 | 804,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 352,16 | 3430,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 355,98 | 89,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 293,26 | 472,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,54 | 4,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,68 | 4,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,15 | 23,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,78 | 6,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,40 | 22,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,37 | 492,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,16 | 22,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,06 | 5,14 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,44 | 8,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 546,72 | 834,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,91 | 42,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,00 | 16,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,98 | 8,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,47 | 91,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 462,61 | 711,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,78 | 21,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,06 | 103,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,85 | 32,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 177,94 | 134,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,37 | 50,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 144,17 | 91,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,12 | 469,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,35 | 83,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,64 | 57,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,27 | 103,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,62 | 8,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,55 | 102,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,48 | 204,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,02 | 15,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,78 | 155,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,16 | 155,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,51 | 6,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,58 | 26,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,78 | 27,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,27 | 3,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 267,62 | 389,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,70 | 57,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,61 | 72,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,82 | 3,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,32 | 13,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,81 | 20,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,35 | 3,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,10 | 103,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 536,22 | 1915,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,86 | 65,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,38 | 3,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,51 | 1,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,67 | 330,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,69 | 10,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,77 | 6,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,44 | 178,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,67 | 8,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,77 | 102,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,80 | 39,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,67 | 9,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,29 | 22,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,47 | 91,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,55 | 6,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 237,38 | 2088,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,97 | 801,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,25 | 972,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,03 | 2,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,01 | 341,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 324,36 | 492,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,81 | 52,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,34 | 154,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,45 | 100,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,61 | 9,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,54 | 91,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,88 | 22,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,41 | 35,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,17 | 24,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,03 | 39,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,81 | 52,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,26 | 59,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 675,60 | 2443,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,42 | 51,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,00 | 5,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,13 | 18,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,76 | 39,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,45 | 41,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 401,64 | 4939,80 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2178,74 | 537,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 954,80 | 2770,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 391,31 | 1123,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 454,48 | 2476,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2476,95 | 18796,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2062,29 | 1030,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,63 | 164,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3009,29 | 758,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 190,06 | 65,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2657,00 | 18428,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2007,43 | 1017,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 350,49 | 2302,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 305,19 | 77,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 158,27 | 804,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,18 | 43,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 431,77 | 4380,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 303,96 | 2818,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,18 | 134,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,76 | 114,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 355,98 | 89,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2291,75 | 49549,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,81 | 2,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,96 | 15,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,52 | 13,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,37 | 6,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,37 | 6,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,09 | 56,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,00 | 38,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,36 | 51,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2497,17 | 18923,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2813,54 | 21923,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,67 | 90,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1390,86 | 8339,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 287,77 | 831,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1208,08 | 4271,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 254,06 | 1247,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,96 | 8,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,02 | 5678,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,30 | 23,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,37 | 9,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,19 | 82,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,19 | 82,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 543,03 | 1939,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 543,03 | 1939,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,53 | 224,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,10 | 1073,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,59 | 1011,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,48 | 39,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,75 | 87,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,87 | 2085,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 141,04 | 1094,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,35 | 428,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 160,39 | 1209,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,15 | 1181,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,10 | 1655,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,95 | 215,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,76 | 280,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,53 | 271,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,21 | 91,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 87,96 | 419,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,10 | 1223,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,27 | 278,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,86 | 334,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,59 | 281,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,02 | 824,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,46 | 287,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,14 | 279,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 155,73 | 431,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,35 | 189,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1282,88 | 11756,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1282,88 | 11755,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 688,12 | 7717,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 178,25 | 418,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,44 | 436,71 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,71 | 585,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,71 | 585,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 482,82 | 8403,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 341,12 | 23,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 482,74 | 8402,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 365,37 | 155,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 364,88 | 158,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,77 | 2116,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1286,62 | 8635,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 309,62 | 94,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,22 | 13393,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,92 | 766,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,09 | 502,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,07 | 431,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,39 | 63,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,51 | 3,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,20 | 10,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,20 | 56,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,80 | 13,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 121,55 | 171,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,51 | 170,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,40 | 785,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,31 | 20,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,72 | 12,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 979,92 | 3418,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,52 | 37,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 675,60 | 2443,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,64 | 77,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,68 | 50,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,22 | 11,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,76 | 13,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,57 | 100,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,24 | 10,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,57 | 226,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,07 | 57,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,24 | 25,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1286,62 | 8635,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,02 | 18,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,05 | 79,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 545,93 | 9185,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,06 | 5793,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,83 | 68,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,73 | 18,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 304,64 | 93,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,44 | 4,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,64 | 48,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 183,34 | 49,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,46 | 38,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,92 | 766,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,96 | 262,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 517,83 | 5714,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 610,86 | 1710,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 482,74 | 8402,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,44 | 7,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 694,97 | 3802,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,73 | 1363,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 803,69 | 8103,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 803,50 | 8109,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,16 | 29,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,58 | 18,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,64 | 36,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,60 | 359,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,36 | 170,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,54 | 19,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,54 | 677,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,06 | 29,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,10 | 159,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,03 | 55,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,62 | 19,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,99 | 40,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,60 | 18,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,24 | 29,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,59 | 31,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,05 | 36,13 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,59 | 19,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,54 | 18,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,51 | 679,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,61 | 19,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,22 | 29,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,43 | 420,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,58 | 106,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,60 | 679,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 490,50 | 1159,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 154,08 | 797,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,46 | 18,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,44 | 87,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,41 | 107,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,03 | 100,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,42 | 361,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,30 | 208,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,01 | 190,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,55 | 398,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,55 | 398,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2475,54 | 17247,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2470,95 | 17095,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,36 | 8,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 326,10 | 1014,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,92 | 288,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,00 | 133,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,81 | 812,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,70 | 19,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 545,93 | 9185,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,83 | 68,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1161,25 | 1467,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,90 | 1706,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,99 | 133,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 224,68 | 1487,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,20 | 754,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,07 | 57,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,78 | 155,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,30 | 1611,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,73 | 1363,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,93 | 2,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,36 | 213,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,45 | 3,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,36 | 8,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,26 | 98,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,00 | 210,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 589,81 | 3360,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 309,62 | 94,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2470,95 | 17095,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,73 | 9,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,83 | 199,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,31 | 25,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,79 | 19,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,30 | 1611,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 650,66 | 3591,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1161,25 | 1467,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,19 | 263,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,91 | 189,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,88 | 132,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,90 | 1706,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 610,86 | 1710,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,60 | 1526,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 694,97 | 3802,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2474,18 | 17105,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,31 | 14,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,62 | 9,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 535,26 | 814,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,11 | 21,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 499,67 | 535,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,64 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,77 | 31,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,95 | 36,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,90 | 47,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 495,48 | 535,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,59 | 23,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,75 | 6,18 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,16 | 22,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,27 | 22,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,70 | 31,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,45 | 36,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,65 | 46,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,67 | 27,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,93 | 0,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,19 | 12,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,04 | 54,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,91 | 11,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,72 | 3,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,68 | 9,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,10 | 15,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,32 | 10,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,33 | 2,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,32 | 27,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,38 | 46,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,82 | 21,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,40 | 3,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 279,18 | 406,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 483,94 | 501,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,24 | 7,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,30 | 4,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,53 | 10,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,14 | 8,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 239,66 | 628,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,81 | 430,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,72 | 36,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,84 | 134,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,73 | 42,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,05 | 5,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,18 | 59,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,81 | 12,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,94 | 275,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,86 | 11,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,98 | 29,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,86 | 176,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,26 | 39,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,19 | 259,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,24 | 11,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 973,00 | 1534,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,37 | 10,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,80 | 6,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,61 | 25,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,85 | 8,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,09 | 40,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 57,58 | 120,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,49 | 90,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 740,00 | 1380,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 743,22 | 1419,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1667,60 | 3070,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1664,69 | 3072,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1596,06 | 2671,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1596,06 | 2671,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 710,31 | 1248,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 480,89 | 880,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 469,30 | 872,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,74 | 11,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 740,17 | 3879,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 839,29 | 4702,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 326,89 | 472,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 773,08 | 4069,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 509,04 | 184,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,40 | 16,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,09 | 18,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,77 | 18,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,44 | 17,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,51 | 1854,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,73 | 33,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,47 | 43,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,86 | 4,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1664,44 | 3078,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 313,83 | 453,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,80 | 17,77 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 547,29 | 913,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 337,50 | 490,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 661,65 | 1088,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,52 | 16,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 366,53 | 584,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 786,06 | 1374,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,03 | 27,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,21 | 21,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 740,17 | 3879,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 839,29 | 4702,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,42 | 1873,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,00 | 15,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,56 | 24,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 321,76 | 405,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,55 | 55,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,77 | 15,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 358,09 | 458,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,64 | 435,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,87 | 19,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,11 | 4,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,37 | 23,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,77 | 4,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,78 | 5,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,34 | 22,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,66 | 25,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,64 | 29,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,45 | 6,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,33 | 1823,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,41 | 12,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 404,27 | 168,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,06 | 1269,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 632,06 | 816,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 743,53 | 1424,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1668,03 | 3414,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 312,90 | 481,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1596,06 | 2671,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,66 | 11,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,34 | 18,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,17 | 15,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 469,30 | 872,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 573,26 | 1441,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 353,50 | 581,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 664,60 | 1102,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,00 | 20,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 379,42 | 612,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,89 | 21,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,77 | 15,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,89 | 15,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,51 | 18,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,81 | 20,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,83 | 7,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,71 | 1,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,65 | 43,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,69 | 39,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,33 | 87,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,20 | 64,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,77 | 7,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,15 | 153,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,23 | 26,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,64 | 46,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,89 | 13,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 557,97 | 477,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,44 | 3,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,45 | 0,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,82 | 7,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,84 | 7,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,01 | 217,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,45 | 26,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,22 | 25,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 249,87 | 613,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 427,81 | 43,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,12 | 25,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,83 | 7,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,83 | 7,29 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,69 | 14,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 428,66 | 32,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,80 | 7,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,28 | 50,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,82 | 7,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,60 | 252,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,67 | 136,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,20 | 86,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,28 | 88,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,79 | 7,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,27 | 0,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,46 | 1,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,96 | 226,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,78 | 4,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,31 | 73,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,32 | 83,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,66 | 9,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,05 | 57,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,02 | 4,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,01 | 21,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,55 | 9,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,76 | 18,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,49 | 14,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,83 | 4,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,97 | 3,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,87 | 3,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,00 | 92,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,47 | 6,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,03 | 4,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,60 | 25,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,81 | 59,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,49 | 32,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,00 | 11,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,41 | 8,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,08 | 12,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,15 | 5,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,92 | 45,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,80 | 2,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,65 | 12,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,60 | 3,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,49 | 90,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 882,08 | 42274,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 170,79 | 328,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 233,01 | 3490,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,12 | 1384,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 212,81 | 430,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,47 | 24,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 177,81 | 188,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,17 | 0,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,00 | 1295,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,30 | 28,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,72 | 2,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,59 | 23,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,42 | 2,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 317,45 | 321,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 260,78 | 62,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,93 | 301,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,65 | 63,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,53 | 28,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,35 | 157,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,77 | 53,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1020,01 | 4973,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,93 | 247,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 215,30 | 319,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,69 | 5,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 218,43 | 46,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 289,44 | 335,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,69 | 38,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,96 | 9,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,97 | 13,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,45 | 64,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,49 | 4,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,31 | 4,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,18 | 11,66 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,87 | 12,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,53 | 46,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,11 | 272,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,55 | 28,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,93 | 20,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,21 | 213,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,91 | 47,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,03 | 26,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,88 | 102,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,84 | 14,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,27 | 18,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,42 | 259,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,00 | 25,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,92 | 97,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,92 | 33,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,50 | 39,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,91 | 48,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,64 | 12,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,86 | 12,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,61 | 6,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,77 | 29,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,80 | 6,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,10 | 9,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,99 | 4,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,17 | 7,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,32 | 0,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,07 | 38,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 820,18 | 6664,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,71 | 148,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,69 | 1074,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,90 | 9,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,92 | 9,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,75 | 12,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,92 | 9,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2314,55 | 12576,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2302,71 | 13133,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,34 | 22,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,26 | 380,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,15 | 6,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,46 | 9,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,68 | 1,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,61 | 39,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,61 | 2,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 944,44 | 2544,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 751,05 | 3943,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,83 | 217,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 368,47 | 4352,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,43 | 306,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,95 | 24,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 856,82 | 4441,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,23 | 20,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,29 | 340,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,80 | 12,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 358,08 | 458,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,34 | 19,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,11 | 42,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 944,39 | 2541,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,38 | 1699,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,75 | 53,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,24 | 112,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 898,33 | 1531,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,38 | 361,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,70 | 23,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 640,62 | 810,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 753,02 | 1085,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,62 | 13,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 898,33 | 1531,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 723,39 | 1274,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,56 | 4,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,43 | 11,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,52 | 15,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 320,95 | 127,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,88 | 1,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,27 | 26,22 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,02 | 46,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,18 | 24,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,14 | 9,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,60 | 58,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,42 | 25,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,49 | 15,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 898,33 | 1531,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,18 | 25,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 221,84 | 410,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,66 | 18,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,56 | 11,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,82 | 27,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 535,25 | 815,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,45 | 57,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1396,17 | 7809,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 802,54 | 1536,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,14 | 26,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 811,53 | 2191,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,13 | 59,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,94 | 11,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,11 | 5,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,66 | 2137,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,43 | 306,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 253,26 | 618,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,96 | 227,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,28 | 5,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,49 | 9,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,78 | 147,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,40 | 19,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,23 | 9,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,75 | 54,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,15 | 16,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,36 | 88,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,00 | 4,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,97 | 5,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,39 | 99,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,78 | 84,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,14 | 36,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,13 | 94,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,83 | 243,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,40 | 14,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,35 | 8,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,25 | 28,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,73 | 41,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,86 | 60,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,42 | 36,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 640,62 | 810,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,07 | 40,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,16 | 24,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,55 | 2,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1030,43 | 2164,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,31 | 23,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 629,84 | 811,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,50 | 1350,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,79 | 3,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,66 | 38,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,14 | 26,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,79 | 47,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 722,09 | 896,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,00 | 1,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 973,13 | 1536,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,92 | 1756,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,21 | 23,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,97 | 31,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1014,25 | 2621,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 495,49 | 534,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 492,54 | 640,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,34 | 1821,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,13 | 59,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,29 | 18,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 897,13 | 1569,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,38 | 361,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,51 | 37,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,13 | 1010,56 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,42 | 16,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 223,12 | 408,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,68 | 13,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,63 | 340,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,63 | 12,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 723,13 | 1267,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,38 | 7,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,04 | 43,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 558,41 | 823,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,34 | 6,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 368,40 | 943,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 279,65 | 409,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 788,55 | 1350,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,03 | 3,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 265,20 | 456,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1059,73 | 1667,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,16 | 3,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 247,73 | 2462,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,48 | 3,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 924,42 | 5256,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 652,25 | 1130,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,09 | 90,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 568,13 | 1010,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,60 | 3,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 714,42 | 6465,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 716,31 | 6469,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 924,42 | 5256,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 861,83 | 1284,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 927,07 | 5266,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 995,14 | 1486,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 887,35 | 42239,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 184,78 | 406,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,20 | 120,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 885,46 | 42257,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,02 | 20,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,24 | 4,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,34 | 24,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,58 | 26,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1106,33 | 1645,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,28 | 18,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 806,74 | 1709,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 706,66 | 1043,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1169,21 | 1775,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,45 | 64,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 142,82 | 160,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 973,14 | 1536,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 535,20 | 1108,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 696,14 | 4844,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 781,99 | 4842,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 457,52 | 462,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 366,06 | 370,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,55 | 5,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,93 | 25,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,29 | 7,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,47 | 600,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,27 | 19,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,71 | 12,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,15 | 495,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,68 | 358,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,61 | 21,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 462,66 | 468,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,06 | 27,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,59 | 16,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,16 | 83,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 571,95 | 1185,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 525,86 | 1060,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,59 | 29,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,58 | 96,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,42 | 3,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,92 | 17,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1342,02 | 2600,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1342,02 | 2600,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,01 | 19,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 299,79 | 432,14 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 576,47 | 1186,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 732,16 | 1509,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,12 | 13,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,42 | 17,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,60 | 20,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,41 | 19,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1358,83 | 2610,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,55 | 310,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 299,45 | 433,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 576,64 | 1307,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1360,89 | 2706,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 309,43 | 447,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 576,72 | 1309,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 734,05 | 1752,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,19 | 9,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,28 | 0,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,28 | 0,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,75 | 52,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,46 | 12,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 202,46 | 312,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,60 | 12,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 757,28 | 5392,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 845,37 | 5523,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,58 | 6,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,16 | 195,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,20 | 186,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 674,02 | 71,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,05 | 2,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,69 | 6,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,90 | 91,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 384,15 | 27,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,45 | 5,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 111,31 | 120,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,19 | 11,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,88 | 162,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,88 | 162,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 192,41 | 332,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,23 | 0,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 870,38 | 41953,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 887,35 | 42239,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 665,80 | 93,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 603,80 | 101,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 703,16 | 100,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,69 | 82,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 845,37 | 5523,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 740,67 | 114,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,68 | 358,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,27 | 97,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 625,98 | 6385,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,69 | 1074,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,07 | 118,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,07 | 118,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,00 | 3,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1493,20 | 3237,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1157,37 | 2562,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,14 | 2544,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 247,73 | 2462,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 625,70 | 6377,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,07 | 53,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,27 | 40,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,17 | 93,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 255,10 | 228,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,22 | 31,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,44 | 164,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 687,19 | 776,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,68 | 50,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1604,69 | 10594,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,80 | 83,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,51 | 93,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,41 | 64,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,79 | 15,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,56 | 180,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,68 | 556,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,99 | 4,92 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,45 | 14,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,63 | 157,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 687,19 | 776,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 457,52 | 463,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,06 | 4,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,09 | 21,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 722,59 | 841,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,19 | 222,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,97 | 273,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,08 | 117,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 855,13 | 1274,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,02 | 35,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,53 | 46,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,77 | 47,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 550,34 | 981,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 626,23 | 6376,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,48 | 174,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 163,34 | 549,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,89 | 228,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,34 | 227,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,89 | 228,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,89 | 228,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 163,34 | 549,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 163,34 | 549,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,34 | 227,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,34 | 227,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,34 | 227,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,62 | 674,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 286,03 | 511,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,79 | 117,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,88 | 110,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,28 | 25,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,80 | 7,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,10 | 127,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 286,03 | 511,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 723,10 | 1272,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 999,11 | 1808,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,51 | 1854,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2110,11 | 4833,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,72 | 4830,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,01 | 20,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,44 | 16,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1091,51 | 2406,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1097,30 | 2401,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 708,24 | 1342,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,55 | 112,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 503,00 | 886,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 499,44 | 1005,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,28 | 26,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,28 | 26,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 789,02 | 1171,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 786,06 | 1374,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 962,92 | 1628,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 962,92 | 1628,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,33 | 13,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1412,52 | 2905,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 167,05 | 278,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,79 | 4806,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,40 | 26,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,82 | 4801,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,71 | 186,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1101,09 | 2419,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,70 | 20,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1412,52 | 2901,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,82 | 4801,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1101,09 | 2419,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,84 | 245,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,81 | 4800,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1408,59 | 2762,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2108,81 | 4800,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,44 | 16,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,55 | 310,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1431,30 | 3074,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1106,06 | 2443,57 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,21 | 18,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,58 | 7,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,55 | 112,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,51 | 196,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,56 | 27,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 787,02 | 1406,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 164,63 | 242,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,44 | 6,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 962,92 | 1628,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,19 | 17,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,40 | 40,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,43 | 3,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,97 | 12,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,55 | 16,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 128,39 | 99,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,59 | 114,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,23 | 26,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,20 | 66,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,40 | 23,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,53 | 483,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 297,42 | 539,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,92 | 37,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,13 | 45,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,30 | 32,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 418,37 | 746,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,97 | 273,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,07 | 118,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,08 | 117,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 356,01 | 467,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,97 | 273,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,07 | 118,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,08 | 117,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,57 | 1272,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,97 | 482,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,88 | 4,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,28 | 127,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,41 | 0,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,45 | 0,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,96 | 0,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 366,06 | 370,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 367,50 | 595,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,15 | 495,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,61 | 21,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,54 | 0,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 370,15 | 495,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,68 | 358,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 757,28 | 5392,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5126,73 | 91721,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 932,26 | 49693,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 823,53 | 26027,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5132,40 | 91505,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 828,62 | 26075,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 931,55 | 49369,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1461,32 | 1701,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 257,03 | 57,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,39 | 11,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 828,99 | 186,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 263,75 | 58,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 830,94 | 186,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1444,23 | 1652,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 971,81 | 2638,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 407,13 | 659,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 872,43 | 1336,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 872,93 | 1405,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,24 | 22,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,37 | 827,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,74 | 10,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,41 | 18,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 769,16 | 1127,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 978,02 | 2648,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,36 | 16,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2437,19 | 3415,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 978,02 | 2648,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,36 | 16,66 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,36 | 20,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,91 | 21,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5123,85 | 91485,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,39 | 398,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 628,61 | 791,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 977,94 | 2648,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 406,91 | 673,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 999,70 | 1556,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 976,14 | 993,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 418,95 | 840,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 426,28 | 462,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5072,21 | 91370,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 976,09 | 1002,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1012,61 | 1630,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 536,03 | 544,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5098,44 | 91431,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 563,03 | 572,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,73 | 60,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 120,26 | 170,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,56 | 24,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,57 | 195,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,60 | 9,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,61 | 5,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 251,93 | 329,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,66 | 6,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,49 | 19,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,82 | 19,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,72 | 1687,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 991,62 | 1013,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 563,03 | 572,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,25 | 1700,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 991,62 | 1013,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 702,83 | 435,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,57 | 195,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 893,94 | 689,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 703,79 | 1310,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 279,85 | 207,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,09 | 1447,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,08 | 23,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,32 | 87,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,59 | 21,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 991,62 | 1013,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,16 | 20,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,42 | 6,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,88 | 97,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,45 | 23,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,22 | 7,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,54 | 19,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 562,84 | 576,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,14 | 23,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,71 | 15,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 445,62 | 455,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1009,07 | 1532,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,35 | 299,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 233,62 | 1953,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1617,99 | 24263,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 390,28 | 627,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 380,86 | 565,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,57 | 480,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 382,96 | 3735,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,30 | 34,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,14 | 87,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,83 | 76,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,77 | 7,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,18 | 88,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 167,05 | 1003,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 112,52 | 554,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,25 | 111,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,30 | 104,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 163,99 | 11,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,19 | 88,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 49,86 | 77,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,92 | 110,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,99 | 103,79 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,53 | 27,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 221,96 | 27,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 303,18 | 30,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,22 | 296,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,46 | 78,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 59,63 | 58,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 79,75 | 19,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,99 | 37,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,00 | 33,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,41 | 69,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,43 | 5,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,92 | 121,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 137,02 | 33,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,59 | 43,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,66 | 39,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 179,83 | 12,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,55 | 89,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,89 | 62,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,58 | 33,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,25 | 28,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,15 | 14,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,26 | 13,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,94 | 63,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 182,55 | 20,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,04 | 218,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,07 | 65,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,94 | 89,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 385,53 | 39,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,53 | 36,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 417,86 | 42,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 342,51 | 23,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,11 | 35,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1281,69 | 6709,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 226,06 | 247,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,78 | 5,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,34 | 9,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,37 | 311,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,36 | 494,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,19 | 5,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 387,00 | 250,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,12 | 0,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,36 | 116,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,79 | 88,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 243,64 | 2014,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1461,32 | 1701,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1444,23 | 1652,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 871,94 | 1330,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,26 | 1011,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,44 | 1052,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 872,71 | 1395,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,86 | 15,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,83 | 32,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,70 | 1501,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,49 | 1588,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 499,49 | 763,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 488,38 | 490,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,17 | 566,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 347,50 | 91,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,57 | 4,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 500,00 | 684,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,12 | 84,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1314,21 | 2002,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1307,02 | 2013,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,73 | 146,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 168,33 | 134,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,50 | 10,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,82 | 39,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 998,85 | 1049,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 998,85 | 1049,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,24 | 1737,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,61 | 19,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,35 | 17,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,38 | 16,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,14 | 6,53 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,19 | 49,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,25 | 18,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,50 | 1673,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 998,85 | 1049,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,40 | 1047,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,18 | 18,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,24 | 1737,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,81 | 6,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,16 | 14,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,43 | 210,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,69 | 0,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,63 | 21,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1307,02 | 2013,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,42 | 21,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1293,37 | 1992,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,60 | 13,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 444,98 | 619,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,56 | 19,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,98 | 20,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 479,25 | 492,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,65 | 1521,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 998,85 | 1049,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,20 | 1505,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,15 | 59,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,21 | 38,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,09 | 106,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,19 | 19,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,09 | 4,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,85 | 20,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,87 | 7,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,57 | 21,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,32 | 53,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,64 | 23,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,31 | 21,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 261,35 | 104,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,07 | 24,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,86 | 23,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,54 | 21,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,73 | 22,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,06 | 31,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,73 | 21,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,80 | 6,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,55 | 27,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,40 | 23,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,25 | 17,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,61 | 16,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 630,21 | 1881,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,93 | 8,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 559,41 | 1044,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,30 | 109,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 333,10 | 604,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,81 | 1523,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 997,81 | 1024,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,40 | 1047,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,77 | 1469,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2914,33 | 7871,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2914,33 | 7871,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,85 | 85,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,72 | 21,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,54 | 9,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,48 | 13,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,77 | 9,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,97 | 37,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,45 | 35,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,01 | 21,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1639,84 | 3160,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1651,82 | 3182,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2843,15 | 3437,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 397,95 | 381,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1533,78 | 2369,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,02 | 26,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,80 | 46,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 549,79 | 559,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,70 | 74,03 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 249,30 | 252,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,18 | 16,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1009,68 | 1687,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,17 | 45,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,08 | 6,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,10 | 16,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,58 | 1703,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,37 | 395,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 597,01 | 611,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 445,91 | 455,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,77 | 36,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,48 | 6,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,12 | 15,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,12 | 0,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,24 | 20,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1639,84 | 3160,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,01 | 21,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2843,15 | 3437,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,44 | 20,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,86 | 54,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,50 | 21,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,91 | 51,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,05 | 20,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,46 | 20,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,93 | 44,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,15 | 7,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,44 | 84,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,98 | 19,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1639,84 | 3161,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2843,15 | 3437,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,19 | 19,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,78 | 39,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1533,78 | 2369,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 157,85 | 370,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,25 | 14,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,02 | 26,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,40 | 5,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,41 | 6,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 397,95 | 381,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2917,69 | 7876,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,18 | 231,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,12 | 0,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 549,69 | 559,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 249,07 | 252,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,07 | 24,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,85 | 1527,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,91 | 51,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,19 | 1436,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,45 | 398,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,81 | 611,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,87 | 210,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 346,48 | 632,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,87 | 5,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,66 | 20,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,94 | 24,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,82 | 4,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,26 | 2107,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 596,26 | 2107,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,29 | 67,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 478,89 | 724,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 333,81 | 777,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 488,38 | 490,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,62 | 757,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,15 | 680,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1646,84 | 24113,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,92 | 23,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,57 | 510,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 672,64 | 1109,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 396,75 | 630,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,77 | 48,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 653,15 | 422,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1061,37 | 1418,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 525,96 | 812,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 993,72 | 1433,32 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 669,37 | 983,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 173,82 | 326,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 169,05 | 334,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1030,27 | 1928,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,27 | 104,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 97,06 | 178,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,14 | 11,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,04 | 11,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,15 | 145,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,34 | 19,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 539,39 | 1216,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 527,66 | 591,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,00 | 37,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,42 | 3,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,64 | 1,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,73 | 20,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,16 | 10,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,35 | 17,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 227,87 | 529,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 111,35 | 110,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,53 | 92,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,26 | 11,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,03 | 42,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 223,22 | 204,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,05 | 19,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,80 | 11,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 127,97 | 165,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,15 | 1,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,71 | 0,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,15 | 1,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,19 | 25,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,04 | 18,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,24 | 18,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,78 | 15,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,56 | 13,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 323,74 | 783,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,71 | 45,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,66 | 108,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,64 | 1,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,28 | 0,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 75,88 | 169,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,99 | 278,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,71 | 0,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,10 | 38,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 139,97 | 123,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,58 | 128,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 159,02 | 197,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 275,81 | 607,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,75 | 230,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1292,30 | 2592,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 592,55 | 1126,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 154,97 | 136,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,33 | 0,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,26 | 0,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,49 | 0,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 539,39 | 1216,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,17 | 34,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,98 | 323,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 298,21 | 828,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 300,07 | 741,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 275,81 | 607,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,62 | 65,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,91 | 277,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 318,09 | 764,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,52 | 591,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,52 | 175,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,29 | 67,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,27 | 160,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 187,32 | 189,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,21 | 103,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,57 | 131,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 292,41 | 222,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,49 | 113,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 332,56 | 949,43 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,22 | 355,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 208,71 | 408,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 583,67 | 950,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 251,03 | 395,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 152,13 | 172,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,62 | 40,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,05 | 512,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,85 | 90,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,46 | 4,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,26 | 139,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,91 | 127,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,88 | 281,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,53 | 314,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 197,88 | 449,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,00 | 12,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 111,52 | 169,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 221,15 | 494,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,66 | 150,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,60 | 183,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,08 | 12,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,94 | 3,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,54 | 20,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,63 | 104,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,57 | 152,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 383,10 | 452,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,67 | 189,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,63 | 25,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 173,91 | 424,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,67 | 7,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,60 | 8,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,83 | 13,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,80 | 12,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,75 | 2,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,01 | 28,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,49 | 89,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,01 | 8,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,02 | 1,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,81 | 2,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,75 | 230,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,49 | 89,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,89 | 54,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,76 | 17,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 351,20 | 924,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,38 | 67,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,85 | 24,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,43 | 120,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,33 | 33,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,85 | 32,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,56 | 1,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,69 | 6,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,11 | 4,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,11 | 3,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,24 | 21,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,77 | 1,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,15 | 1,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,13 | 8,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,21 | 84,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,04 | 2,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,53 | 14,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,95 | 80,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,11 | 8,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,11 | 16,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,06 | 1,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,52 | 27,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,97 | 11,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,07 | 46,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,86 | 27,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,99 | 12,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,36 | 27,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,12 | 24,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,75 | 36,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,83 | 43,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,58 | 41,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,57 | 10,35 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,65 | 37,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,98 | 15,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 155,13 | 153,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,68 | 21,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,91 | 29,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,79 | 23,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,81 | 14,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,01 | 26,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,41 | 25,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,26 | 22,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,82 | 51,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,07 | 191,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 318,86 | 371,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,10 | 24,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,55 | 17,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,47 | 267,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 653,15 | 422,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 375,36 | 211,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 653,31 | 362,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,48 | 268,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,63 | 171,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 390,44 | 330,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 418,22 | 352,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,26 | 47,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 407,22 | 513,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,15 | 188,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,37 | 186,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,29 | 102,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,68 | 100,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 388,88 | 1201,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 409,62 | 523,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,91 | 81,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,20 | 190,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,80 | 189,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 369,83 | 359,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,25 | 115,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,94 | 115,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,37 | 115,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 103,75 | 105,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 102,28 | 104,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 352,08 | 353,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,14 | 61,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,39 | 2,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,80 | 2,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,39 | 2,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1003,13 | 1654,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 688,60 | 996,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,83 | 21,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,28 | 593,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,89 | 26,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 669,37 | 983,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,08 | 3,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,62 | 40,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,35 | 13,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,39 | 32,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,12 | 52,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,92 | 477,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,03 | 61,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,62 | 86,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 345,71 | 495,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,83 | 13,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 204,33 | 379,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,28 | 593,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,38 | 104,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,29 | 6,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,39 | 56,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 72,43 | 87,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,23 | 13,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 187,28 | 288,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,25 | 9,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,93 | 49,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 630,11 | 882,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,52 | 14,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,23 | 94,54 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 864,88 | 1470,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,03 | 50,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,18 | 94,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,45 | 9,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,32 | 128,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 484,77 | 695,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 352,18 | 529,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,81 | 12,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,07 | 126,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 592,55 | 1125,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,72 | 217,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,81 | 180,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1259,38 | 970,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 194,14 | 229,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,50 | 324,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1255,37 | 963,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,71 | 347,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,84 | 420,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,32 | 28,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,33 | 30,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,93 | 38,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,69 | 72,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,17 | 301,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 156,54 | 120,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,34 | 25,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 121,82 | 144,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 160,20 | 478,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,96 | 749,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,04 | 54,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 555,23 | 290,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 548,70 | 354,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 402,40 | 533,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,27 | 154,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,07 | 268,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 460,33 | 1138,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,30 | 224,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,27 | 154,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,01 | 228,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,38 | 566,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,96 | 23,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 655,96 | 426,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,64 | 8,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,86 | 16,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,46 | 30,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,07 | 34,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,59 | 760,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,30 | 172,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,17 | 16,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,39 | 33,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,64 | 48,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1061,37 | 1418,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 384,47 | 295,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,31 | 16,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,48 | 25,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,75 | 230,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 291,17 | 253,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,84 | 10,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,32 | 36,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,86 | 12,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,47 | 10,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,07 | 28,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,23 | 431,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,99 | 6,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,29 | 73,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,97 | 73,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,62 | 16,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,27 | 147,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,65 | 7,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,29 | 10,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,55 | 25,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,97 | 7,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,10 | 6,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,04 | 23,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,15 | 8,04 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,65 | 59,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,62 | 12,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,33 | 51,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,70 | 20,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,03 | 68,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,90 | 48,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,93 | 5,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,65 | 13,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,79 | 20,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,01 | 46,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,59 | 65,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,47 | 73,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,27 | 29,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,14 | 3,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,12 | 79,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1107,93 | 2173,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,67 | 13,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,53 | 92,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,75 | 24,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,05 | 50,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1084,07 | 1784,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,09 | 11,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,31 | 0,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,09 | 10,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,77 | 14,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 988,86 | 1533,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,17 | 12,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,15 | 8,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,71 | 424,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,85 | 5,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1108,00 | 2174,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,35 | 18,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,58 | 128,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,78 | 13,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,16 | 17,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,47 | 16,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,79 | 14,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,40 | 16,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,03 | 12,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 185,87 | 197,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,88 | 32,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,09 | 14,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,22 | 9,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 442,20 | 867,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,13 | 52,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,17 | 14,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,41 | 8,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,83 | 13,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,15 | 59,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,25 | 14,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,18 | 29,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,74 | 3,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,91 | 584,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,37 | 3,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 269,51 | 466,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,29 | 19,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,16 | 135,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,10 | 17,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,67 | 38,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,45 | 25,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,08 | 75,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 155,94 | 139,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,96 | 22,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,43 | 11,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,94 | 15,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,27 | 335,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,11 | 15,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 308,31 | 679,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,07 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,77 | 15,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 159,02 | 197,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,74 | 6,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,88 | 12,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,92 | 15,25 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,08 | 23,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 383,10 | 452,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,74 | 188,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,74 | 6,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,28 | 355,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,43 | 1,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,83 | 2,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,37 | 41,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 959,54 | 1199,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 957,87 | 1156,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,03 | 1,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,76 | 1,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,47 | 23,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,77 | 3,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,77 | 2,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,81 | 3,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,99 | 11,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,35 | 22,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,10 | 18,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,24 | 2,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,21 | 31,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,59 | 9,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 372,57 | 510,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,38 | 8,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,35 | 14,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,21 | 93,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,10 | 12,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 473,98 | 477,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,61 | 4,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 237,85 | 234,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,76 | 12,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,27 | 11,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,10 | 12,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 482,90 | 747,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,19 | 54,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,91 | 3,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,16 | 8,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 130,38 | 154,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,97 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 516,43 | 616,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,28 | 14,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,08 | 21,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,47 | 93,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,88 | 16,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 90,06 | 145,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,40 | 12,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,72 | 9,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,96 | 11,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,16 | 9,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,76 | 19,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,09 | 15,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,79 | 10,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 203,05 | 174,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 199,57 | 40,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 72,31 | 104,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 181,73 | 220,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 236,90 | 465,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,63 | 12,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,17 | 40,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,56 | 28,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 140,26 | 318,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 126,54 | 96,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 238,87 | 268,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,57 | 27,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 180,26 | 248,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,24 | 6,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 160,20 | 359,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,87 | 180,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,82 | 30,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 136,89 | 181,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,68 | 82,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,71 | 27,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 127,67 | 78,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,06 | 12,78 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,61 | 3,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,24 | 5,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,41 | 7,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,20 | 16,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,05 | 64,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,14 | 14,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,35 | 9,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,07 | 67,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 119,75 | 213,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,39 | 222,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 134,17 | 192,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,31 | 29,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,35 | 519,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,25 | 6,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,59 | 17,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 147,00 | 273,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,71 | 13,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,77 | 75,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,73 | 220,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,62 | 19,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 99,22 | 149,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,38 | 5,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,91 | 25,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,68 | 82,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 123,18 | 162,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 130,60 | 300,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,39 | 137,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,88 | 257,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,06 | 34,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,89 | 64,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,20 | 19,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,25 | 79,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,77 | 661,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,37 | 7,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,80 | 24,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,72 | 85,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,19 | 114,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,05 | 5,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,64 | 24,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 299,77 | 301,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,61 | 9,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 136,74 | 286,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,61 | 380,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,43 | 34,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 294,29 | 188,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,79 | 12,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 351,20 | 924,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,14 | 14,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 728,72 | 1178,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,37 | 5,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,34 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,59 | 4,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 302,17 | 357,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 228,31 | 661,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,09 | 19,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,74 | 222,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,32 | 27,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,55 | 39,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,19 | 15,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 586,09 | 617,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,00 | 13,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,68 | 20,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 151,43 | 119,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,38 | 2,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,90 | 2,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,90 | 3,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,27 | 13,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,07 | 947,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,49 | 3,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,31 | 34,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,84 | 13,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 122,04 | 104,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,38 | 10,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,31 | 14,36 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,11 | 19,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1020,02 | 1735,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,34 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,76 | 20,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,00 | 26,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,30 | 3,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,33 | 10,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 187,73 | 37,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,40 | 32,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,98 | 7,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,95 | 12,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,05 | 23,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,55 | 2,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,03 | 13,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,32 | 34,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,44 | 17,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,53 | 25,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,11 | 42,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,89 | 24,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 222,37 | 194,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 114,62 | 83,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,81 | 13,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,09 | 5,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1023,24 | 1743,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,06 | 14,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,59 | 4,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,16 | 3,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,99 | 120,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,65 | 14,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 51,54 | 76,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 207,96 | 429,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,51 | 81,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,23 | 16,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,64 | 1,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,64 | 1,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 161,76 | 390,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,89 | 19,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,98 | 47,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,54 | 76,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,30 | 45,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,49 | 56,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,00 | 59,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,12 | 16,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,01 | 25,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,83 | 74,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 403,18 | 1292,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,29 | 51,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,58 | 598,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 86,33 | 116,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,48 | 105,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,71 | 23,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 402,51 | 1051,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,04 | 692,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 187,64 | 190,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 42,29 | 45,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,73 | 50,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 292,41 | 237,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,13 | 35,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2,97 | 0,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 3,76 | 1,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 402,51 | 1051,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,63 | 65,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,09 | 185,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,82 | 101,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,41 | 22,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,89 | 13,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,13 | 172,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,05 | 43,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 89,52 | 115,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 173,58 | 388,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,69 | 476,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,55 | 476,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 199,27 | 533,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 136,27 | 278,11 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 201,56 | 281,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,62 | 401,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,24 | 217,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,86 | 99,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,24 | 254,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,94 | 98,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,38 | 10,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 609,35 | 1514,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,65 | 16,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,63 | 683,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,93 | 6,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,28 | 1,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 83,22 | 109,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,80 | 21,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,23 | 76,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,24 | 76,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 63,17 | 141,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,31 | 71,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,74 | 251,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,99 | 43,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 256,57 | 647,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,20 | 69,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,81 | 216,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,11 | 653,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,64 | 22,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,23 | 431,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 96,03 | 92,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,43 | 65,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,61 | 67,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 255,77 | 654,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,40 | 135,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,27 | 16,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,18 | 155,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,03 | 77,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,89 | 7,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,58 | 108,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,58 | 36,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,53 | 70,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,36 | 111,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,81 | 216,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,40 | 135,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 98,50 | 95,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 67,12 | 76,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,28 | 137,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,11 | 8,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,24 | 372,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,59 | 268,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,14 | 65,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,63 | 655,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 258,96 | 641,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,35 | 373,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,99 | 87,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,58 | 21,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,55 | 476,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 46,20 | 39,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,73 | 9,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,84 | 33,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,78 | 13,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,59 | 62,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 150,52 | 462,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 166,23 | 431,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,86 | 129,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,67 | 530,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,62 | 14,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 54,80 | 113,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,52 | 11,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,86 | 109,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,43 | 23,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,81 | 48,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 129,24 | 217,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 244,26 | 811,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,00 | 35,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,34 | 13,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,64 | 18,82 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,64 | 5,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,52 | 18,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,29 | 721,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,04 | 692,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,56 | 479,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 380,17 | 497,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 415,21 | 1021,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 419,78 | 1034,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 78,01 | 74,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,23 | 70,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 214,18 | 155,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,93 | 96,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 106,42 | 135,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,51 | 414,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,89 | 5,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,24 | 254,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,41 | 135,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 266,63 | 683,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 198,37 | 268,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,05 | 44,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 118,36 | 111,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 69,49 | 56,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 259,22 | 647,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,03 | 31,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 186,81 | 216,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 240,11 | 653,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,93 | 28,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,27 | 104,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 168,71 | 105,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 73,39 | 106,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,77 | 53,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,94 | 104,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,00 | 146,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,36 | 51,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 403,15 | 544,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,62 | 100,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 132,98 | 124,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 108,27 | 154,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 392,07 | 268,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 85,95 | 143,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,16 | 26,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 77,45 | 165,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 460,34 | 1138,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,78 | 149,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,08 | 292,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 145,76 | 137,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 209,35 | 519,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,30 | 192,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 179,84 | 195,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 149,55 | 378,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 257,11 | 626,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 136,41 | 316,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,96 | 22,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,96 | 749,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 381,77 | 661,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,25 | 13,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,76 | 11,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 7,07 | 2,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,04 | 109,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 238,87 | 268,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,80 | 230,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,07 | 292,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 135,60 | 290,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 138,96 | 134,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,16 | 135,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 348,34 | 337,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 308,31 | 679,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 136,74 | 286,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 216,60 | 380,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,02 | 23,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,32 | 27,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 228,66 | 686,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 302,17 | 357,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 228,66 | 686,98 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,95 | 28,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 689,30 | 986,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 345,18 | 490,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,28 | 593,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,64 | 139,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 965,74 | 1796,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1084,07 | 1784,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 689,30 | 986,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,05 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,13 | 5,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,83 | 9,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4,68 | 1,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,88 | 2,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 421,28 | 593,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 345,18 | 490,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,17 | 10,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,38 | 10,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,39 | 9,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,95 | 83,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,91 | 46,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,43 | 36,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,04 | 8,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,24 | 13,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,84 | 17,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,20 | 42,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,93 | 3,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,40 | 29,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,88 | 15,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,55 | 8,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,41 | 8,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,46 | 28,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,87 | 12,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,71 | 18,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,88 | 3,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,86 | 7,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,17 | 13,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,10 | 10,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 229,53 | 45,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,77 | 0,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,90 | 17,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,29 | 3,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 100,74 | 19,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,39 | 4,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,73 | 8,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,99 | 3,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,05 | 13,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 331,25 | 68,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,81 | 12,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 5,70 | 0,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 74,65 | 14,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 125,23 | 158,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,58 | 3,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,50 | 5,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,13 | 11,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 107,22 | 21,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,59 | 4,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 642,13 | 578,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,60 | 2,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 206,02 | 41,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 769,19 | 1095,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 322,87 | 280,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 673,27 | 610,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 48,27 | 57,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,43 | 61,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,39 | 1698,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 296,95 | 260,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,17 | 1816,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,35 | 2076,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,76 | 8,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,67 | 8,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,75 | 26,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,12 | 9,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,49 | 3,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,29 | 4,93 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,45 | 29,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,89 | 36,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,75 | 21,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,41 | 9,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1007,30 | 2118,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 358,20 | 497,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 957,87 | 1156,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 171,72 | 34,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 369,83 | 359,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 369,83 | 359,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1764,93 | 3488,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1764,93 | 3488,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,70 | 82,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,88 | 26,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,93 | 100,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1751,39 | 3464,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 4691,58 | 13405,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 523,98 | 1691,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,95 | 220,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 524,03 | 1689,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,91 | 45,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,59 | 22,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 790,47 | 1557,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 790,48 | 1556,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 218,70 | 316,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 167,44 | 502,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 977,93 | 2846,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,15 | 209,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 115,99 | 166,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,21 | 47,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,53 | 10,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,26 | 31,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,57 | 10,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,98 | 12,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 357,29 | 501,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 393,40 | 383,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 337,01 | 555,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,13 | 17,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,12 | 16,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 358,33 | 570,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 358,33 | 570,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,70 | 18,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,04 | 8,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,83 | 26,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 473,86 | 588,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,69 | 220,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 385,33 | 613,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 373,03 | 203,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 373,26 | 215,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 60,48 | 84,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 43,93 | 100,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 497,03 | 926,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 202,01 | 877,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,42 | 10,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,23 | 18,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 41,26 | 47,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 715,71 | 8339,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,34 | 294,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,33 | 268,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 47,33 | 105,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 95,72 | 359,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,89 | 47,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,50 | 22,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,37 | 9,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,66 | 7,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 110,69 | 320,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 791,05 | 2005,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,83 | 35,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,15 | 34,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,01 | 24,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,30 | 22,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,13 | 15,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 62,96 | 57,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 31,16 | 32,28 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,58 | 45,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,70 | 45,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,59 | 50,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 30,89 | 47,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,33 | 62,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,84 | 64,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,93 | 71,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,70 | 45,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,59 | 50,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,80 | 34,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,60 | 22,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 36,33 | 62,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,84 | 64,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,49 | 6,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,17 | 21,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,65 | 20,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,65 | 14,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,71 | 21,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,99 | 10,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,82 | 12,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,35 | 29,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,93 | 71,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,99 | 9,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,08 | 19,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 22,24 | 20,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,46 | 5,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,93 | 159,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 590,29 | 1733,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,26 | 47,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,32 | 5,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,58 | 16,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,38 | 11,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 790,22 | 1201,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 411,51 | 587,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 354,96 | 912,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 148,69 | 220,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,93 | 159,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 374,02 | 967,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,66 | 34,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 590,29 | 1733,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 66,20 | 141,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 337,87 | 862,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,36 | 16,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,79 | 15,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,13 | 11,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1259,55 | 2443,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1764,93 | 3488,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1751,04 | 3457,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 280,85 | 2856,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1751,43 | 3474,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,33 | 9,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,22 | 17,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 179,84 | 277,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 35,97 | 47,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,09 | 91,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 163,50 | 193,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,10 | 27,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,43 | 8,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,33 | 33,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,28 | 9,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 25,68 | 26,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 584,34 | 1689,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1129,11 | 1667,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,95 | 8,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,63 | 10,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,29 | 20,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,11 | 18,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 39,29 | 17,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,52 | 38,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,69 | 14,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,18 | 18,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,25 | 44,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,43 | 8,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,20 | 4,71 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,75 | 103,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,05 | 17,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 438,86 | 587,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,96 | 57,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,20 | 8,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,17 | 18,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,85 | 11,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,81 | 1685,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,23 | 18,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,73 | 35,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1009,89 | 1049,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,31 | 30,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,62 | 4,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1002,00 | 1044,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,70 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,67 | 9,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,80 | 1702,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,46 | 50,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 84,52 | 380,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 721,04 | 669,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,89 | 27,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 904,30 | 1208,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 438,86 | 587,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 53,59 | 80,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 76,08 | 70,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,55 | 10,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,68 | 9,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,40 | 7,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,22 | 17,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,48 | 204,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,02 | 16,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 473,86 | 588,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,91 | 7,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,86 | 1576,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,32 | 7,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,63 | 13,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,85 | 33,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1009,89 | 1049,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,33 | 8,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,31 | 30,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,14 | 3,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1002,00 | 1044,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1000,00 | 263,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,20 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,07 | 4,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 857,64 | 256,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1006,31 | 1526,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 33,68 | 47,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 407,11 | 566,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,92 | 146,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 620,28 | 704,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 990,60 | 1028,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 692,86 | 1143,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 165,41 | 238,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 849,72 | 1381,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 620,07 | 697,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 845,80 | 1372,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,39 | 14,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,69 | 210,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 990,49 | 1028,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 990,49 | 1028,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,16 | 11,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1051,74 | 2066,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 29,02 | 25,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,14 | 60,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1051,21 | 1981,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,57 | 1810,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,42 | 1736,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1010,42 | 1736,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,70 | 30,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 254,59 | 431,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 845,80 | 1372,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 630,03 | 822,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,12 | 110,79 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,03 | 33,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,58 | 12,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 45,80 | 35,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,72 | 23,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,01 | 22,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,42 | 165,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,80 | 28,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1544,15 | 14058,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 450,14 | 10891,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,15 | 869,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,31 | 24,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,87 | 23,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,29 | 24,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 65,15 | 209,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 218,70 | 316,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,32 | 13,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,26 | 68,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1284,94 | 2668,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,29 | 99,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 429,26 | 1148,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 82,42 | 135,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,89 | 18,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,87 | 14,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,90 | 7,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,64 | 34,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,42 | 16,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,95 | 18,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,47 | 7,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 753,88 | 778,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,90 | 7,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 990,48 | 1028,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,25 | 12,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 994,76 | 1043,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 389,95 | 103,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,76 | 6,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1018,16 | 1056,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,42 | 13,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,23 | 1553,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,14 | 9,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 242,95 | 251,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1015,41 | 1787,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,86 | 3,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,85 | 3,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,09 | 10,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1005,31 | 1700,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 26,12 | 20,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,06 | 1619,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,45 | 9,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 27,35 | 35,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,44 | 15,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 614,69 | 423,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 37,64 | 34,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,03 | 147,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,47 | 4,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1,40 | 0,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 875,12 | 2109,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 875,10 | 2107,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 213,98 | 186,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 68,96 | 239,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,02 | 878,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 205,02 | 878,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,84 | 5,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,99 | 68,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 594,72 | 1028,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,54 | 287,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 162,81 | 431,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 58,34 | 209,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,90 | 5,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 71,59 | 282,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 52,60 | 125,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 104,71 | 414,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,61 | 288,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 146,15 | 765,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1587,12 | 4706,14 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1586,45 | 4705,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,62 | 872,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 278,15 | 869,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 698,03 | 1867,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1018,16 | 1055,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,22 | 5,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,62 | 7,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,92 | 34,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 56,55 | 47,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,43 | 165,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,29 | 99,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,44 | 19,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 10,69 | 6,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1018,16 | 1055,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,86 | 12,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,77 | 11,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1004,83 | 1696,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 247,66 | 262,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1008,04 | 1698,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,07 | 20,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 80,16 | 97,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,70 | 16,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,21 | 11,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 91,75 | 147,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 698,03 | 1867,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1603,83 | 4707,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 790,48 | 1556,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 524,03 | 1689,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1129,11 | 1667,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 19,02 | 21,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,17 | 0,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 13,48 | 8,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 734,14 | 2870,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,00 | 18,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,16 | 9,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 38,11 | 60,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 143,79 | 196,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,65 | 8,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 124,71 | 286,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 55,13 | 90,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 50,85 | 40,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 40,90 | 31,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,54 | 8,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 561,62 | 1694,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 269,12 | 917,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 766,39 | 3040,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,16 | 9,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,35 | 7,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 14,76 | 8,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 11,43 | 7,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 64,95 | 220,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 524,03 | 1689,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 790,48 | 1556,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 225,04 | 928,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,00 | 125,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 70,85 | 144,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,79 | 39,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,57 | 293,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,23 | 14,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 133,17 | 301,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,83 | 17,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 272,02 | 379,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 8,12 | 4,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 109,57 | 128,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 235,64 | 284,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 28,72 | 51,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 88,18 | 193,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 32,16 | 62,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 23,03 | 32,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 16,37 | 13,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 101,57 | 293,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 44,74 | 79,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 15,76 | 15,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 532,26 | 260,53 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,56 | 13,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1761,74 | 4559,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 21,56 | 13,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,82 | 560,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,82 | 560,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2359,49 | 1767,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 170,76 | 268,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 506,82 | 560,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 543,21 | 868,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 2359,49 | 1767,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1209,11 | 1649,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1761,74 | 4559,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1787,15 | 2897,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1328,83 | 1895,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1002,90 | 1440,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1624,68 | 2162,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 12,31 | 5,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1328,83 | 1895,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 1002,90 | 1440,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 105,52 | 105,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 449,78 | 789,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 422,72 | 743,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 34,11 | 46,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 153,53 | 346,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 174,30 | 383,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 225,55 | 309,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 113,28 | 230,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 116,47 | 72,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 18,92 | 17,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 17,60 | 14,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 195,91 | 673,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 24,68 | 16,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 413,21 | 658,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 20,02 | 20,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 343,07 | 1772,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 130,41 | 923,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 92,64 | 132,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 9,46 | 4,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 349,77 | 125,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 572,98 | 875,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen 2 | Polygoon | 288,87 | 1242,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen 2 | Polygoon | 238,00 | 861,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen 2 | Polygoon | 693,91 | 2283,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 6,86 | 2,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | Wegen | Polygoon | 219,97 | 512,93 | 0,00 | -- |
| | | Polygoon | 44,81 | 96,88 | 0,80 | -- |
| 1 | | Polygoon | 84,67 | 270,00 | 0,20 | -- |
| | | Polygoon | 65,64 | 227,60 | 0,80 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,92 | 1735,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1906,12 | 3037,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1906,12 | 3037,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 977,50 | 2248,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,40 | 19,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,15 | 20,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 295,78 | 592,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 295,78 | 592,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,51 | 31,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,96 | 38,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1013,90 | 1892,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1012,23 | 1870,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,44 | 245,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,84 | 246,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,13 | 20,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,12 | 20,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 149,20 | 123,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,82 | 116,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,23 | 15,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,58 | 14,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,39 | 4,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,79 | 5,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,64 | 38,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,80 | 36,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1023,05 | 1911,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1022,88 | 1916,56 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,38 | 43,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,11 | 43,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,95 | 3,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,75 | 3,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,34 | 34,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,64 | 35,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,89 | 21,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,38 | 21,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,32 | 6,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,84 | 246,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1906,11 | 3027,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,90 | 26,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1020,67 | 2376,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 283,68 | 366,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,66 | 67,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,09 | 21,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 757,06 | 1194,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,31 | 59,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,21 | 15,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,01 | 12,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,86 | 56,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 449,80 | 688,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1261,54 | 1882,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1906,12 | 3037,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 977,50 | 2248,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 318,03 | 423,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 66,30 | 83,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,12 | 15,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,83 | 224,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,36 | 69,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 304,51 | 432,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,63 | 45,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 74,46 | 116,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,12 | 24,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,33 | 23,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,36 | 69,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,63 | 0,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,44 | 0,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,53 | 7,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,01 | 2,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 89,24 | 332,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,44 | 6,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,68 | 7,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,55 | 31,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,61 | 36,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,03 | 2,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 538,33 | 1028,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,33 | 7,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,25 | 34,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,03 | 27,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1261,90 | 1886,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1020,67 | 2376,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,61 | 335,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,17 | 0,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 419,40 | 840,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,41 | 17,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,28 | 7,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,07 | 0,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,31 | 6,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,65 | 246,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,12 | 20,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,86 | 5,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,02 | 37,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,12 | 35,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,15 | 1,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,17 | 1,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,52 | 34,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,54 | 2,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,69 | 8,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,38 | 14,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,67 | 21,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 291,91 | 598,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,26 | 15,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,61 | 335,55 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 250,77 | 99,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 73,48 | 119,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,38 | 10,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,17 | 7,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,05 | 18,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,08 | 9,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,56 | 10,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,40 | 37,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,80 | 10,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 419,40 | 840,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,50 | 62,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 535,57 | 1062,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,04 | 88,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,41 | 18,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1,28 | 0,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,12 | 20,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,08 | 9,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,63 | 0,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,14 | 37,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,25 | 191,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,52 | 34,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,90 | 17,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 80,12 | 127,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 311,31 | 405,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1657,20 | 2487,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 357,63 | 798,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,26 | 478,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 217,65 | 488,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 193,83 | 448,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 154,25 | 383,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,86 | 28,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 60,81 | 152,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,65 | 11,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,80 | 69,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1624,12 | 2418,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,10 | 94,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 291,37 | 614,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,24 | 31,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,66 | 4,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,83 | 3,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,73 | 16,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,07 | 4,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,58 | 4,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,30 | 19,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 270,62 | 204,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 183,02 | 141,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 193,10 | 458,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 311,31 | 405,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1,97 | 0,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,56 | 1,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,51 | 1,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1,80 | 0,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,68 | 6,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,71 | 18,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,38 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,47 | 13,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,24 | 11,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,24 | 14,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 105,61 | 118,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,32 | 4,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,75 | 13,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,08 | 24,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,42 | 15,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,41 | 7,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 458,63 | 1047,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 214,80 | 478,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,70 | 11,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 392,69 | 510,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 937,13 | 909,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,23 | 25,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 153,64 | 355,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 840,05 | 1308,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 529,38 | 301,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1216,35 | 959,86 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 632,44 | 1022,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,27 | 19,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,47 | 21,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,84 | 16,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,02 | 22,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 392,29 | 236,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,73 | 24,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 80,86 | 302,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,52 | 56,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 214,80 | 478,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,69 | 29,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,28 | 4,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,71 | 21,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,04 | 23,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 118,93 | 274,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 48,26 | 93,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,30 | 21,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 85,01 | 182,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,34 | 22,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,57 | 12,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,09 | 21,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 239,42 | 710,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,99 | 74,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,88 | 38,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 215,61 | 489,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,93 | 117,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,16 | 4,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,26 | 3,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,33 | 957,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,88 | 120,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 332,08 | 469,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,62 | 27,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,78 | 26,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 58,49 | 63,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,19 | 4,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,33 | 70,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 632,44 | 1022,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 514,29 | 276,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 345,74 | 509,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 694,59 | 1422,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,65 | 2,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 394,91 | 271,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 509,63 | 1185,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,78 | 6,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1455,98 | 3353,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,64 | 11,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 813,12 | 1323,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 668,99 | 480,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,06 | 65,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,09 | 19,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,18 | 22,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,36 | 19,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 691,96 | 1417,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 545,31 | 11244,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 413,48 | 8744,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 545,31 | 11244,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 413,48 | 8744,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 413,48 | 8744,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 562,11 | 11274,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,60 | 33,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 681,48 | 11460,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 469,04 | 8640,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,95 | 8,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 146,06 | 127,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,52 | 125,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 120,76 | 60,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,99 | 29,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,45 | 8,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,96 | 7,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,76 | 4,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,19 | 35,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,78 | 11,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 203,51 | 551,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,04 | 42,61 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,75 | 93,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 35,22 | 14,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,68 | 3,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,28 | 3,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 103,42 | 145,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,47 | 82,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 72,11 | 75,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 91,55 | 99,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1016,37 | 1643,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,30 | 85,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,08 | 4,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 395,64 | 330,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,71 | 3,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 74,29 | 54,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,58 | 1,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,28 | 39,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 264,34 | 306,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,55 | 2,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,18 | 33,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,85 | 23,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,67 | 10,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,26 | 5,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,83 | 5,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,42 | 7,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,01 | 6,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,27 | 33,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,73 | 4,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,95 | 13,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,47 | 42,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 399,98 | 386,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,19 | 8,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,35 | 34,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,67 | 11,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 94,21 | 103,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,40 | 5,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,65 | 9,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,00 | 14,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,64 | 3,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,98 | 22,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,37 | 13,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,40 | 34,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 395,14 | 330,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,42 | 21,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,76 | 15,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,69 | 5,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,28 | 82,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,84 | 74,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,98 | 10,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,19 | 8,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,69 | 2,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 441,05 | 500,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,81 | 8,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,17 | 4,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,42 | 30,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,84 | 9,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,49 | 12,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 388,41 | 193,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1207,51 | 866,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,42 | 37,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,37 | 9,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 515,29 | 834,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 515,29 | 834,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,44 | 48,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 392,10 | 597,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 515,76 | 835,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,03 | 8,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 840,05 | 1308,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,22 | 31,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 345,53 | 468,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,90 | 30,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,82 | 24,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,95 | 117,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 181,34 | 445,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,17 | 87,01 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 348,90 | 489,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 57,41 | 63,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,94 | 14,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 227,40 | 256,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 359,80 | 652,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,39 | 35,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,34 | 100,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 624,21 | 1002,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,40 | 63,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 289,56 | 610,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,76 | 16,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,54 | 7,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,09 | 9,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,47 | 15,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,06 | 9,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,64 | 10,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,48 | 17,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,57 | 18,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,07 | 5,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 58,99 | 97,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 272,84 | 703,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,34 | 91,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 383,86 | 195,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 683,15 | 1003,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,23 | 57,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 124,21 | 115,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,78 | 44,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,84 | 62,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,77 | 90,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,17 | 20,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,11 | 24,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,90 | 29,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 381,18 | 193,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 683,15 | 1002,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,89 | 29,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 301,64 | 800,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,78 | 2,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 107,08 | 23,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,63 | 78,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,63 | 125,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 108,17 | 80,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,48 | 100,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,54 | 25,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,63 | 5,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,88 | 70,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,01 | 56,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,52 | 15,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 156,13 | 187,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,75 | 34,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,44 | 25,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,42 | 90,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,55 | 44,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,24 | 34,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,08 | 8,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,06 | 23,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 53,41 | 64,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,01 | 0,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,77 | 35,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,27 | 9,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,08 | 11,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,12 | 68,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 202,31 | 361,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,03 | 35,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 218,03 | 228,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,44 | 9,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 125,57 | 190,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 157,26 | 372,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,56 | 44,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 208,93 | 586,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 216,51 | 225,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,83 | 22,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,73 | 227,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,93 | 237,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,83 | 22,31 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,34 | 17,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,80 | 18,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,19 | 6,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 218,18 | 313,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,61 | 22,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,09 | 240,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 96,02 | 273,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 224,60 | 533,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,99 | 92,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,94 | 9,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 154,93 | 351,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 217,05 | 199,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 153,61 | 393,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 48,72 | 67,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,65 | 10,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 107,17 | 68,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 121,00 | 87,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,73 | 15,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,65 | 13,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 0,98 | 0,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,23 | 4,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 130,17 | 85,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,08 | 7,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,42 | 46,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,42 | 11,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,56 | 5,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,48 | 6,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,92 | 20,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,35 | 2,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,98 | 4,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,53 | 5,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,45 | 2,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,60 | 21,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,11 | 3,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,61 | 5,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,12 | 29,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,74 | 4,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,12 | 6,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,05 | 7,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,18 | 4,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,30 | 1,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 814,61 | 1329,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 814,74 | 1329,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,25 | 1735,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1005,99 | 1765,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,89 | 1779,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,94 | 1684,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 136,41 | 118,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,54 | 8,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,10 | 16,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,94 | 7,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,99 | 17,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 74,29 | 54,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1455,98 | 3353,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,79 | 52,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,27 | 26,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,43 | 21,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,08 | 10,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,40 | 53,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,73 | 10,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,33 | 18,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 322,78 | 223,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,30 | 25,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,78 | 6,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,16 | 7,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,55 | 22,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,00 | 21,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 148,37 | 208,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,12 | 7,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,07 | 27,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 813,12 | 1323,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,47 | 20,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,84 | 12,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,17 | 60,37 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 58,63 | 101,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,28 | 7,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 311,31 | 405,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,64 | 16,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,07 | 7,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,04 | 12,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,70 | 39,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 346,92 | 516,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,09 | 7,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,78 | 17,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,21 | 7,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,06 | 7,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 175,74 | 143,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 221,86 | 271,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,71 | 35,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1455,98 | 3353,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,22 | 7,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 252,54 | 256,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 218,59 | 228,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,39 | 329,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 269,69 | 692,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,77 | 28,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,58 | 23,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,25 | 232,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 117,74 | 110,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 210,36 | 365,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,53 | 5,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,49 | 12,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,56 | 16,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,98 | 25,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,74 | 42,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,70 | 18,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,33 | 10,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,46 | 36,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,04 | 17,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 172,25 | 367,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,49 | 6,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,50 | 35,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 268,30 | 686,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,53 | 136,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 230,31 | 652,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 241,64 | 582,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,42 | 12,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,57 | 18,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,92 | 66,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 207,58 | 235,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,19 | 28,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 71,45 | 68,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 101,34 | 100,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,90 | 49,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,57 | 184,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,05 | 47,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,73 | 572,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 204,16 | 573,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,86 | 474,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,59 | 24,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,24 | 21,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,46 | 84,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,36 | 24,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 194,42 | 251,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 113,01 | 117,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 202,09 | 422,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,95 | 7,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,11 | 6,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,37 | 18,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,80 | 0,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,13 | 6,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,25 | 27,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,91 | 8,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,55 | 3,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,33 | 385,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,65 | 35,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 135,69 | 90,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,04 | 55,97 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 48,30 | 46,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,75 | 71,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,68 | 24,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,78 | 168,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,63 | 106,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,98 | 42,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 202,92 | 188,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,77 | 8,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,80 | 58,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,19 | 345,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 412,39 | 1612,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,83 | 1,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,60 | 37,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 196,46 | 444,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,86 | 24,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,60 | 112,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,46 | 36,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,30 | 39,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 160,64 | 138,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,67 | 32,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,65 | 38,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,92 | 28,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,32 | 6,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,21 | 21,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,09 | 11,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 139,23 | 123,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 57,76 | 50,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,75 | 0,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,38 | 10,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,33 | 18,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,83 | 39,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,23 | 123,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 128,15 | 105,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,55 | 7,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,21 | 19,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,05 | 0,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,36 | 41,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 43,66 | 80,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,65 | 12,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,97 | 30,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,90 | 63,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,69 | 17,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,73 | 0,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,73 | 40,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,96 | 39,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,14 | 85,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,13 | 10,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,31 | 11,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,82 | 285,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,63 | 8,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,35 | 61,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,43 | 12,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 186,00 | 732,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 66,80 | 127,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 128,48 | 135,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 146,58 | 782,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 101,88 | 531,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 116,80 | 133,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,00 | 297,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,06 | 13,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 212,64 | 196,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 146,64 | 783,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 101,99 | 535,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,17 | 15,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,01 | 2,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,20 | 41,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,44 | 17,43 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 250,77 | 901,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 101,99 | 537,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,24 | 122,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 124,86 | 102,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,60 | 18,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 43,60 | 99,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,91 | 0,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 486,16 | 1990,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 71,69 | 93,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 120,79 | 157,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,99 | 5,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 62,34 | 81,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,74 | 0,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,73 | 0,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,40 | 9,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 111,49 | 298,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,21 | 107,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,00 | 5,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,01 | 6,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,49 | 108,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,01 | 6,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 169,15 | 509,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,74 | 0,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,02 | 46,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 164,99 | 37,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,52 | 49,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,39 | 378,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,20 | 25,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 139,72 | 443,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 362,89 | 827,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 164,18 | 247,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 256,46 | 1531,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 43,79 | 60,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,76 | 235,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 90,50 | 80,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 161,52 | 395,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 144,21 | 107,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,83 | 105,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 478,81 | 504,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 478,93 | 512,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 236,54 | 627,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 237,75 | 630,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 154,82 | 417,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,78 | 418,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 171,83 | 166,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 170,56 | 164,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,72 | 394,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,64 | 397,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 166,14 | 216,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 164,16 | 211,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 159,53 | 373,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 160,92 | 377,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 108,86 | 83,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 106,99 | 81,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2,56 | 0,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 631,63 | 940,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,54 | 100,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 119,33 | 278,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 190,47 | 228,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,34 | 378,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 140,25 | 126,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 139,26 | 121,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,66 | 104,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 103,33 | 424,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,37 | 19,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 120,84 | 281,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,71 | 5,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 191,34 | 223,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 153,89 | 359,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 119,08 | 97,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 119,82 | 116,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,45 | 126,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 169,71 | 162,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,25 | 41,47 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 113,82 | 84,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,69 | 45,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 137,97 | 146,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 132,25 | 132,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 127,36 | 107,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 72,83 | 99,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 164,80 | 147,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,20 | 110,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,80 | 38,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,61 | 103,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 193,12 | 231,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 60,13 | 58,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 185,13 | 464,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 166,89 | 393,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 64,15 | 47,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,76 | 11,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,89 | 176,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 132,39 | 319,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 160,43 | 364,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,90 | 8,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 208,27 | 209,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,51 | 6,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 201,61 | 535,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,80 | 36,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 254,83 | 258,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,22 | 32,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 119,11 | 95,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1009,01 | 1020,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1001,38 | 1026,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 395,14 | 330,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1013,88 | 1605,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 211,22 | 316,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 319,86 | 843,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 288,93 | 422,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 322,44 | 554,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 321,42 | 551,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 340,61 | 428,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 415,35 | 1028,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 849,06 | 2175,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,03 | 143,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 214,99 | 524,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 190,86 | 456,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 80,86 | 127,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 544,40 | 1573,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,53 | 414,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 505,13 | 2084,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 81,62 | 434,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 384,25 | 521,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,73 | 227,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,93 | 237,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 416,80 | 418,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 130,17 | 85,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,37 | 25,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,83 | 44,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 253,04 | 258,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,21 | 69,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,23 | 49,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,19 | 65,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 712,06 | 598,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 264,54 | 214,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 685,52 | 719,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,96 | 4,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,80 | 114,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,82 | 205,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 169,66 | 344,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,16 | 5,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,96 | 4,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 159,91 | 139,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 132,28 | 309,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,85 | 138,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 195,29 | 164,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,14 | 68,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,98 | 200,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,88 | 9,11 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,88 | 5,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,58 | 4,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,36 | 4,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 150,77 | 173,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 107,43 | 255,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,31 | 73,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,82 | 20,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 104,47 | 100,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,53 | 32,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,62 | 46,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 91,14 | 77,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,14 | 133,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 197,50 | 512,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 270,21 | 430,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,22 | 136,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 83,91 | 204,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,66 | 4,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 685,52 | 719,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 261,70 | 512,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,76 | 23,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 469,69 | 4235,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,34 | 17,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,30 | 15,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,83 | 14,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,32 | 4,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,56 | 5,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 63,32 | 227,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 90,87 | 501,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,71 | 10,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,07 | 95,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,34 | 72,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 451,20 | 1107,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 124,58 | 275,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,31 | 3,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,28 | 142,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 73,82 | 93,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 118,85 | 121,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 184,22 | 505,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 178,99 | 441,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,99 | 21,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 93,98 | 89,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 171,83 | 421,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,29 | 586,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,86 | 1,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,25 | 3,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 428,76 | 4121,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 219,88 | 621,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,83 | 250,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,76 | 250,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 60,06 | 130,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,99 | 4,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,81 | 40,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,46 | 33,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 62,83 | 31,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 53,71 | 27,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,26 | 67,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,33 | 343,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 86,45 | 131,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 517,60 | 544,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,66 | 9,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,65 | 208,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,75 | 122,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 76,74 | 136,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,57 | 25,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,33 | 343,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,60 | 10,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 600,80 | 529,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 428,76 | 4121,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 139,04 | 136,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 270,21 | 430,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 687,08 | 720,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 121,00 | 87,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 480,52 | 435,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 600,80 | 529,96 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 428,76 | 4121,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 474,33 | 455,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 480,26 | 435,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 62,83 | 31,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,85 | 47,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,46 | 33,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 202,09 | 421,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,53 | 125,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,85 | 25,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 35,26 | 35,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,11 | 291,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 306,75 | 281,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,19 | 35,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,05 | 1,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 98,72 | 244,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 35,78 | 65,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,81 | 78,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 55,98 | 117,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 157,00 | 148,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 188,62 | 248,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,12 | 291,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 254,52 | 278,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,90 | 11,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 191,42 | 184,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 469,17 | 4234,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,68 | 438,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 306,50 | 281,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 131,59 | 355,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,85 | 138,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 317,61 | 783,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 148,70 | 309,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,58 | 112,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,57 | 32,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 96,61 | 141,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 198,34 | 269,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,12 | 330,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,17 | 120,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 205,02 | 428,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 600,80 | 529,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 429,88 | 4124,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,82 | 205,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,84 | 71,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,38 | 132,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 169,66 | 344,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,75 | 122,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 85,41 | 244,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 178,18 | 169,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 134,73 | 107,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,98 | 42,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 203,86 | 189,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,85 | 138,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 413,34 | 1614,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,61 | 353,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,14 | 68,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 112,49 | 284,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 57,76 | 50,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 156,21 | 139,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,56 | 125,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,42 | 201,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 103,02 | 538,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 270,21 | 430,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 83,91 | 204,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1009,48 | 1875,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 687,08 | 720,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1016,80 | 1769,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 712,06 | 598,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 996,87 | 1039,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 264,54 | 214,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 480,52 | 435,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 397,21 | 1366,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 80,01 | 415,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 396,01 | 1396,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 594,47 | 909,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 849,06 | 2175,44 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 384,16 | 626,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 384,79 | 971,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 431,08 | 1290,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,65 | 50,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,92 | 234,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 594,48 | 909,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 416,80 | 418,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 682,99 | 1256,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,07 | 84,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,35 | 5,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,92 | 234,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 384,25 | 521,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 240,70 | 235,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,18 | 42,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 245,86 | 240,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 645,98 | 688,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,97 | 16,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 681,48 | 11460,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 384,80 | 953,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 429,29 | 1272,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 268,30 | 686,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,25 | 232,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 204,16 | 573,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 226,92 | 646,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 730,68 | 1888,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 631,69 | 1020,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 349,34 | 598,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 420,82 | 1045,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 139,00 | 113,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,73 | 572,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 272,06 | 715,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,99 | 96,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 511,53 | 520,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 216,27 | 221,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 277,16 | 235,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 170,88 | 392,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,08 | 640,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 94,70 | 343,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 106,57 | 101,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,19 | 14,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,54 | 100,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 505,95 | 1232,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 241,64 | 582,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,53 | 136,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 300,85 | 807,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,79 | 190,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 226,92 | 646,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,63 | 1,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,81 | 1,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,55 | 5,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,22 | 1,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,05 | 6,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,30 | 1,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 323,86 | 734,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,28 | 5,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,68 | 1,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 323,86 | 734,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,95 | 14,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1729,25 | 3874,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3912,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3906,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 444,63 | 989,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,97 | 24,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,92 | 24,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,25 | 14,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,29 | 8,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,95 | 24,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 183,77 | 1081,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,03 | 119,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,25 | 40,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,96 | 24,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 85,80 | 77,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,68 | 45,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,07 | 86,67 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,94 | 24,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1062,48 | 2706,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 178,47 | 660,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,96 | 24,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,81 | 14,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,28 | 14,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,96 | 24,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,26 | 14,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,94 | 24,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,95 | 24,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,29 | 14,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,26 | 14,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,00 | 25,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,96 | 24,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,28 | 14,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,99 | 24,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,97 | 24,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,96 | 24,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,80 | 14,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,80 | 93,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 917,09 | 1868,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 878,23 | 1758,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 491,91 | 724,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 405,91 | 545,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 752,49 | 1680,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 752,49 | 1680,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1237,62 | 3577,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1165,18 | 5768,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,50 | 1830,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 210,59 | 269,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 210,59 | 269,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,92 | 9,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 771,12 | 2145,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 835,60 | 2251,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 398,94 | 294,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 741,98 | 2144,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1251,98 | 3043,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1984,07 | 5187,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 932,38 | 1805,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 620,32 | 1134,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,42 | 15,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 705,10 | 912,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 705,10 | 912,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,01 | 15,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 610,48 | 955,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 210,63 | 269,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 387,37 | 1073,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,61 | 48,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,43 | 38,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,65 | 10,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 405,25 | 967,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 249,02 | 632,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 178,61 | 265,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 642,74 | 1528,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,19 | 209,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 439,17 | 689,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,00 | 389,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,96 | 24,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 444,63 | 989,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 84,44 | 65,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 204,22 | 215,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,31 | 220,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,31 | 12,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,95 | 31,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 84,14 | 117,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 228,40 | 295,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,65 | 46,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 130,14 | 244,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,68 | 33,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 190,21 | 240,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,98 | 5,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 353,21 | 837,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 220,35 | 169,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 309,69 | 684,47 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,02 | 78,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 480,99 | 1077,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 873,39 | 2293,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,92 | 25,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 123,50 | 273,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,39 | 171,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,74 | 8,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,18 | 9,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 480,99 | 1076,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 122,53 | 443,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 76,06 | 272,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 388,55 | 353,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 250,98 | 391,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,42 | 82,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 865,03 | 2283,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,56 | 287,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1154,66 | 2792,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 172,65 | 215,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 55,17 | 108,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 365,92 | 460,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 35,04 | 21,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 250,98 | 391,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,65 | 92,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,43 | 3,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 42,45 | 81,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,25 | 324,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,30 | 170,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 100,04 | 302,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 58,39 | 210,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,21 | 18,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1823,35 | 5489,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1823,35 | 5489,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,16 | 3,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 898,44 | 916,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,27 | 1022,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,95 | 1794,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,61 | 3,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,23 | 35,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,46 | 49,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,13 | 84,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,79 | 6,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,55 | 4,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,92 | 1735,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,27 | 1022,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1823,35 | 5489,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 898,44 | 916,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 266,75 | 283,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,49 | 15,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,20 | 4,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,92 | 1735,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,24 | 3,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,00 | 33,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,84 | 21,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,05 | 16,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,10 | 10,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,11 | 0,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 7,88 | 2,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,27 | 1022,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,01 | 4,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,75 | 6,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,86 | 8,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,18 | 14,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,26 | 4,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,40 | 6,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,49 | 15,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,28 | 7,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 235,64 | 384,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,97 | 1735,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1415,70 | 3340,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1608,65 | 3746,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1559,69 | 4963,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3912,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3912,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3912,30 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1559,34 | 5212,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,60 | 807,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,36 | 49,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,54 | 2,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,37 | 9,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,57 | 115,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,72 | 26,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1559,34 | 5206,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 136,82 | 194,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 432,56 | 1841,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3906,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1557,56 | 5547,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 173,14 | 495,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1161,62 | 2487,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,90 | 75,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1608,65 | 3746,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 347,37 | 2880,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 171,84 | 1269,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,87 | 14,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1730,35 | 3906,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1300,89 | 3622,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 222,82 | 861,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 76,83 | 293,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 63,83 | 201,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,42 | 82,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1557,56 | 5547,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1420,69 | 8158,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 89,36 | 357,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1154,66 | 2792,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 35,01 | 54,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 90,38 | 290,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,99 | 13,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,21 | 6,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 371,12 | 860,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 371,12 | 860,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 94,95 | 124,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,41 | 59,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 117,47 | 210,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1608,65 | 3746,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 712,13 | 1570,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 432,56 | 1841,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,31 | 29,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 361,08 | 386,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 135,43 | 343,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 63,09 | 209,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1090,94 | 7461,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,14 | 4,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 211,16 | 146,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 42,11 | 40,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 154,47 | 151,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,69 | 121,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2148,79 | 6107,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2148,79 | 6107,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,70 | 22,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,03 | 22,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,66 | 612,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,04 | 98,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 371,12 | 860,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2148,79 | 6107,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 153,85 | 374,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1553,59 | 5553,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 37,72 | 29,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,15 | 21,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,26 | 112,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,50 | 35,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 86,65 | 175,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,74 | 11,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,40 | 10,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,97 | 108,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,57 | 18,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3,61 | 0,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 71,24 | 13,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,79 | 42,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,94 | 29,84 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,61 | 88,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,37 | 12,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 88,13 | 119,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 180,29 | 997,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 152,15 | 785,48 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 177,45 | 992,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 152,14 | 784,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,36 | 12,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,46 | 158,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,69 | 3,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 64,57 | 13,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 37,84 | 39,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,39 | 20,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,28 | 17,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,06 | 18,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 113,86 | 301,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 447,34 | 3453,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 211,59 | 2458,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,22 | 62,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,74 | 5,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 64,37 | 12,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,93 | 38,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,47 | 9,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 72,39 | 84,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,26 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,25 | 70,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,57 | 228,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 277,60 | 828,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,89 | 14,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 273,63 | 727,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,79 | 35,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,12 | 10,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 125,54 | 24,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 64,66 | 125,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 225,06 | 596,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,94 | 9,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,76 | 79,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 203,41 | 412,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 110,71 | 229,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,00 | 6,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,51 | 26,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 183,76 | 1081,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 243,73 | 625,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,87 | 14,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,24 | 18,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 176,22 | 200,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,23 | 28,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,95 | 19,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 78,40 | 56,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,10 | 137,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,32 | 11,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,46 | 33,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,93 | 13,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,30 | 12,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,26 | 58,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 90,54 | 210,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 151,02 | 292,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 143,44 | 302,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,20 | 106,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,46 | 20,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,04 | 5,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 89,15 | 205,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 141,52 | 275,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,02 | 4,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 134,40 | 67,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 61,27 | 11,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 237,07 | 455,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 154,34 | 151,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,28 | 15,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,50 | 89,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 79,68 | 121,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 208,95 | 623,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1274,96 | 2682,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,97 | 39,33 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 133,44 | 136,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,62 | 32,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 342,57 | 339,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 73,71 | 91,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 195,18 | 244,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 81,23 | 101,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,14 | 16,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 197,81 | 269,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2150,16 | 6112,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 2020,03 | 6914,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,53 | 140,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,32 | 31,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,19 | 28,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,39 | 18,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 672,88 | 1577,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 719,27 | 743,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 716,82 | 757,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1005,88 | 1752,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1008,16 | 1692,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1715,61 | 1428,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1177,42 | 12222,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 482,57 | 10062,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 669,70 | 1573,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 721,03 | 744,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 716,82 | 757,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,28 | 1738,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 507,40 | 101,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1008,16 | 1692,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 445,60 | 86,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,00 | 11,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1917,87 | 14756,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 643,68 | 5497,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 455,99 | 4767,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 716,02 | 187,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 445,88 | 119,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1715,61 | 1428,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1177,55 | 12221,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,26 | 7,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,16 | 20,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 40,39 | 45,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 669,70 | 1573,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 3771,37 | 5602,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1749,79 | 2055,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,04 | 10,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,84 | 98,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 231,73 | 348,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 93,94 | 63,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,75 | 20,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,00 | 330,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 118,96 | 77,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,04 | 24,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,10 | 18,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 405,91 | 545,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 970,78 | 930,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 712,13 | 1570,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 415,68 | 1793,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 222,90 | 441,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,31 | 7,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,64 | 9,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 72,22 | 103,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 219,18 | 329,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1831,09 | 15144,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 71,19 | 307,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1823,35 | 5489,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 146,89 | 279,96 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,01 | 375,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,40 | 9,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 439,17 | 689,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,03 | 14,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 705,10 | 912,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 135,43 | 343,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,74 | 277,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1090,94 | 7461,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,59 | 12,16 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,64 | 33,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 620,32 | 1134,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 280,62 | 411,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 642,74 | 1528,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,50 | 5,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,98 | 88,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 649,72 | 574,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,92 | 1735,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 98,09 | 96,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 898,44 | 916,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 721,03 | 744,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 716,81 | 757,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 276,53 | 293,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1005,48 | 1635,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,92 | 1735,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 98,09 | 96,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,50 | 1587,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,48 | 87,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 898,44 | 916,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1007,25 | 1022,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 266,75 | 283,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 12,42 | 8,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1006,95 | 1794,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,94 | 30,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,97 | 71,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 134,00 | 251,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,16 | 20,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,25 | 106,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 137,71 | 166,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 137,71 | 166,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1097,68 | 2552,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 938,89 | 2119,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 38,41 | 36,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 262,47 | 223,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 91,23 | 87,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 511,00 | 1128,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 362,87 | 869,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 337,13 | 652,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 337,13 | 652,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,89 | 50,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,75 | 16,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 215,76 | 381,36 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,57 | 22,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 362,06 | 891,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,77 | 36,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1015,34 | 3297,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 350,50 | 1228,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 266,50 | 394,35 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 337,13 | 652,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 219,87 | 483,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,64 | 288,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1300,89 | 3622,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 607,81 | 752,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 94,95 | 124,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,09 | 10,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,33 | 38,39 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,85 | 13,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 266,50 | 394,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,64 | 375,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 252,75 | 409,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 238,64 | 375,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 45,43 | 37,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 407,17 | 864,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 502,00 | 1478,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,39 | 5,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 303,81 | 2742,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 203,91 | 2368,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 175,90 | 463,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 188,26 | 182,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 82,92 | 96,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 407,17 | 864,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 196,86 | 326,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,73 | 337,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 247,06 | 452,88 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 161,10 | 260,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 245,11 | 196,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 161,10 | 260,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 82,87 | 111,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,54 | 120,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,73 | 337,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 303,81 | 2742,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,05 | 9,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 59,91 | 111,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,50 | 32,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,18 | 37,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,66 | 127,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 187,05 | 348,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 343,25 | 616,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,82 | 157,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 135,12 | 111,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,21 | 13,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 669,91 | 6714,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 312,89 | 5710,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 140,83 | 388,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,03 | 257,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,42 | 674,37 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 642,52 | 1861,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 234,69 | 2411,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 218,37 | 877,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 65,23 | 266,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 70,58 | 310,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,55 | 22,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,84 | 16,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,65 | 11,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,45 | 16,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,55 | 14,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,04 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,91 | 11,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,36 | 10,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 131,55 | 119,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 319,42 | 927,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 290,62 | 694,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,29 | 87,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 42,06 | 74,32 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,84 | 16,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,65 | 11,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,68 | 10,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,29 | 73,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,45 | 16,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 42,43 | 75,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 42,19 | 71,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,58 | 78,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,50 | 94,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 37,65 | 55,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,55 | 14,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,04 | 11,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,74 | 16,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,80 | 14,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,68 | 68,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,91 | 11,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,36 | 10,67 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,50 | 12,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,46 | 13,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,86 | 11,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,92 | 14,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,36 | 12,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 13,52 | 9,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,71 | 17,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 19,53 | 16,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 18,69 | 16,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,64 | 690,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 131,55 | 119,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 319,42 | 927,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,14 | 36,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,93 | 38,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 288,44 | 1789,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 109,12 | 383,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 116,86 | 591,83 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,57 | 1,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 404,16 | 584,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 174,08 | 192,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 102,99 | 98,40 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 81,96 | 93,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,74 | 101,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 147,15 | 144,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 84,89 | 98,09 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 80,78 | 85,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,45 | 37,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,82 | 38,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 82,74 | 94,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,50 | 78,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 768,54 | 6444,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,85 | 136,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 65,15 | 264,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 74,85 | 350,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 62,90 | 246,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 216,31 | 872,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 127,25 | 627,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 108,97 | 580,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 72,18 | 325,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 69,36 | 299,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,96 | 38,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 151,19 | 160,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 76,07 | 72,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 290,62 | 694,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,64 | 12,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 242,64 | 690,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 288,44 | 1789,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 109,12 | 383,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,70 | 29,07 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 173,80 | 250,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 319,42 | 927,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,23 | 74,19 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,49 | 129,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 64,38 | 143,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 642,58 | 1906,98 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 530,35 | 340,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1060,42 | 600,70 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 438,74 | 241,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1292,70 | 2304,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1500,59 | 3136,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 438,74 | 241,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,55 | 25,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1292,70 | 2303,77 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1108,92 | 554,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,63 | 55,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1500,59 | 3136,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1090,72 | 1505,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1118,02 | 563,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1212,22 | 681,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1295,14 | 2222,12 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 671,11 | 6716,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,87 | 201,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 86,38 | 101,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,78 | 25,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 25,46 | 23,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 99,62 | 228,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,99 | 15,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,74 | 15,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 77,86 | 207,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 192,59 | 260,16 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,65 | 16,38 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,34 | 36,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 309,25 | 830,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 71,98 | 242,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 65,64 | 157,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,03 | 135,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 78,88 | 126,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 121,23 | 195,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,21 | 19,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 155,11 | 405,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 55,95 | 104,50 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 338,63 | 615,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 338,63 | 615,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,44 | 13,05 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 173,09 | 835,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 91,27 | 185,56 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 44,36 | 83,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 310,34 | 832,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 63,35 | 218,26 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 74,09 | 158,10 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 36,84 | 78,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,91 | 108,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 51,88 | 117,33 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,53 | 87,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,42 | 247,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,42 | 247,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 117,53 | 128,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 53,09 | 67,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 52,96 | 68,45 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 66,42 | 72,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,05 | 2,62 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,02 | 14,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,41 | 7,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 73,54 | 46,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,61 | 1,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 137,14 | 321,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,60 | 29,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,23 | 2,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 43,89 | 64,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 10,25 | 2,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 206,03 | 257,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,12 | 17,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 176,35 | 725,06 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 53,98 | 187,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 30,22 | 52,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 43,93 | 78,27 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 153,66 | 233,73 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 99,09 | 232,21 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,52 | 46,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 121,12 | 99,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,05 | 116,47 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 33,53 | 62,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 199,70 | 375,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 128,19 | 320,68 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,33 | 37,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 182,94 | 336,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,58 | 295,72 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,59 | 1,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,54 | 1,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,82 | 1,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,94 | 1,52 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 5,11 | 1,63 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4,81 | 1,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,49 | 420,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 231,82 | 287,92 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 49,99 | 92,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 67,50 | 32,13 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 148,21 | 309,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,09 | 35,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 117,53 | 128,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 73,19 | 27,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 168,84 | 483,60 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 95,38 | 199,22 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 140,83 | 388,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,66 | 38,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 15,49 | 7,51 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 53,80 | 37,93 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 145,48 | 993,11 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 105,07 | 357,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 22,84 | 32,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 23,44 | 34,20 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,97 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,97 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 6,97 | 3,86 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,42 | 247,90 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 199,70 | 375,54 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 34,21 | 19,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 231,35 | 284,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 148,21 | 309,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 142,42 | 247,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 76,55 | 138,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 68,52 | 46,71 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 511,84 | 1479,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 511,84 | 1479,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,40 | 79,76 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 54,31 | 83,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 329,97 | 485,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 330,63 | 453,97 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 313,40 | 880,42 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 41,64 | 36,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 285,23 | 174,84 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,45 | 33,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4599,77 | 25726,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 564,11 | 18086,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 183,68 | 352,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 496,30 | 1367,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 496,30 | 1367,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 24,88 | 37,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 116,44 | 170,78 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 181,44 | 540,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,39 | 5,89 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 201,34 | 705,46 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,01 | 5,04 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,97 | 5,82 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,28 | 8,99 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 9,14 | 6,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 195,40 | 723,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,94 | 20,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 496,30 | 1367,87 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 165,09 | 391,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 764,01 | 830,64 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,87 | 24,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 26,45 | 33,81 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 14,16 | 7,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 491,50 | 1385,24 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 4599,77 | 25726,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 511,84 | 1479,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 104,81 | 28,17 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 187,55 | 179,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 96,01 | 141,25 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 32,97 | 22,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 57,28 | 43,74 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 106,80 | 123,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,09 | 60,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 87,76 | 324,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 270,58 | 224,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 75,89 | 175,75 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,30 | 489,55 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 189,81 | 1101,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,11 | 84,94 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,05 | 23,66 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 86,65 | 445,28 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 28,54 | 50,08 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 186,80 | 536,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 17,44 | 12,91 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 8,00 | 4,00 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 46,96 | 89,83 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 56,69 | 125,53 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 524,27 | 3527,59 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 69,69 | 243,50 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 27,05 | 44,03 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 144,37 | 118,69 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 152,74 | 404,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 214,04 | 496,90 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 29,50 | 53,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 47,03 | 99,85 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 50,43 | 90,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 215,76 | 502,41 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 190,90 | 1120,59 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht bodemgebieden

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | Vorm | Omtrek | Oppervlak | Bf | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 20,03 | 23,58 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 39,11 | 84,95 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 85,90 | 440,18 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 187,55 | 179,43 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 11,32 | 6,44 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 62,37 | 56,34 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 106,30 | 122,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 92,30 | 104,15 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 66,02 | 75,61 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 288,31 | 240,23 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 88,40 | 325,29 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 264,25 | 227,31 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 21,48 | 23,49 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 373,21 | 304,02 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 220,62 | 274,65 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 269,71 | 803,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 16,54 | 13,88 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 31,82 | 58,01 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 524,69 | 3512,57 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 152,74 | 404,30 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1983,99 | 4079,14 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1983,99 | 4078,79 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1983,99 | 4078,80 | 0,00 | -- |
| LWPOLYLINE | 0 | Polygoon | 1983,99 | 4078,80 | 0,00 | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht rekenposities

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | X | Y | Hdef. | Maaiveld | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 08 | Oude Deventerweg 153 | 258894,58 | 476090,48 | Relatief | 41,78 | 1,50 | -- | -- |
| 07 | Oude Deventerweg 151 | 258900,93 | 476090,30 | Relatief | 41,84 | 1,50 | -- | -- |
| 14 | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | Relatief | 37,72 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 15 | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | Relatief | 39,51 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 16 | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | Relatief | 42,30 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 71 | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | Relatief | 38,75 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 73 | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | Relatief | 39,86 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 72 | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | Relatief | 39,44 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 80 | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | Relatief | 42,38 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 08a | Oude Deventerweg 153 zijgevel | 258891,51 | 476087,03 | Relatief | 41,83 | -- | 5,00 | -- |
| 07a | Oude Deventerweg 151 zijgevel | 258903,70 | 476086,54 | Relatief | 41,95 | -- | 5,00 | -- |
| 92 | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | Relatief | 48,54 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 92a | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | Relatief | 48,52 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 70 | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | Relatief | 35,34 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 69 | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | Relatief | 35,55 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 50 | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | Relatief | 35,68 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 48 | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | Relatief | 34,98 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 47 | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | Relatief | 34,71 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 46 | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | Relatief | 34,77 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 45 | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | Relatief | 34,25 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 44 | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | Relatief | 33,14 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 43 | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | Relatief | 33,05 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 42 | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | Relatief | 33,10 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 41 | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | Relatief | 33,16 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 59 | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | Relatief | 36,57 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 67 | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | Relatief | 36,72 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 68 | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | Relatief | 35,95 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 54 | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | Relatief | 36,65 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 53 | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | Relatief | 36,46 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 52 | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | Relatief | 36,22 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 51 | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | Relatief | 36,03 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 66 | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | Relatief | 36,71 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 81 | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | Relatief | 32,66 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 58 | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | Relatief | 37,34 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 57 | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | Relatief | 38,31 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 56 | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | Relatief | 38,03 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 55 | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | Relatief | 38,29 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 57a | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | Relatief | 38,14 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 58a | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | Relatief | 37,57 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 60 | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | Relatief | 34,45 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 11 | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | Relatief | 34,47 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 62 | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | Relatief | 32,94 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 61 | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | Relatief | 33,43 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 63 | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | Relatief | 33,58 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 64 | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | Relatief | 33,42 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 59a | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | Relatief | 36,77 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 82 | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | Relatief | 35,18 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 83 | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | Relatief | 34,99 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 84 | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | Relatief | 35,70 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 85 | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | Relatief | 35,77 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 86 | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | Relatief | 35,68 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 87 | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | Relatief | 35,50 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 88 | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | Relatief | 35,72 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 89 | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | Relatief | 35,62 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 90 | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | Relatief | 36,14 | 1,50 | 5,00 | -- |
| 91 | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | Relatief | 36,80 | 1,50 | 5,00 | -- |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht rekenposities

Model: 2021-03-24 Verkeer basismodel Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Hoogte D | Hoogte E | Hoogte F | Gevel |
|---|---|---|---|---|
| 08 | -- | -- | -- | Ja |
| 07 | -- | -- | -- | Ja |
| 14 | -- | -- | -- | Ja |
| 15 | -- | -- | -- | Ja |
| 16 | -- | -- | -- | Ja |
| 71 | -- | -- | -- | Ja |
| 73 | -- | -- | -- | Ja |
| 72 | -- | -- | -- | Ja |
| 80 | -- | -- | -- | Ja |
| 08a | -- | -- | -- | Ja |
| 07a | -- | -- | -- | Ja |
| 92 | -- | -- | -- | Ja |
| 92a | -- | -- | -- | Ja |
| 70 | -- | -- | -- | Ja |
| 69 | -- | -- | -- | Ja |
| 50 | -- | -- | -- | Ja |
| 48 | -- | -- | -- | Ja |
| 47 | -- | -- | -- | Ja |
| 46 | -- | -- | -- | Ja |
| 45 | -- | -- | -- | Ja |
| 44 | -- | -- | -- | Ja |
| 43 | -- | -- | -- | Ja |
| 42 | -- | -- | -- | Ja |
| 41 | -- | -- | -- | Ja |
| 59 | -- | -- | -- | Ja |
| 67 | -- | -- | -- | Ja |
| 68 | -- | -- | -- | Ja |
| 54 | -- | -- | -- | Ja |
| 53 | -- | -- | -- | Ja |
| 52 | -- | -- | -- | Ja |
| 51 | -- | -- | -- | Ja |
| 66 | -- | -- | -- | Ja |
| 81 | -- | -- | -- | Ja |
| 58 | -- | -- | -- | Ja |
| 57 | -- | -- | -- | Ja |
| 56 | -- | -- | -- | Ja |
| 55 | -- | -- | -- | Ja |
| 57a | -- | -- | -- | Ja |
| 58a | -- | -- | -- | Ja |
| 60 | -- | -- | -- | Ja |
| 11 | -- | -- | -- | Ja |
| 62 | -- | -- | -- | Ja |
| 61 | -- | -- | -- | Ja |
| 63 | -- | -- | -- | Ja |
| 64 | -- | -- | -- | Ja |
| 59a | -- | -- | -- | Ja |
| 82 | -- | -- | -- | Ja |
| 83 | -- | -- | -- | Ja |
| 84 | -- | -- | -- | Ja |
| 85 | -- | -- | -- | Ja |
| 86 | -- | -- | -- | Ja |
| 87 | -- | -- | -- | Ja |
| 88 | -- | -- | -- | Ja |
| 89 | -- | -- | -- | Ja |
| 90 | -- | -- | -- | Ja |
| 91 | -- | -- | -- | Ja |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Representatieve werkdag

Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | ISO M. | ISO_H | Hdef. | Lengte | Wegdek | Type | V(LV(D)) | V(LV(A)) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W4 | Oude Deventerweg | -- | 0,00 | Relatief | 1734,25 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W5 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 99,20 | Referentiewegdek | Intensiteit | 30 | 30 |
| W6 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 274,10 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Representatieve werkdag

Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | LV(D) | LV(A) | LV(N) | MV(D) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W4 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 147,92 | 78,50 | 13,63 | 1,00 |
| W5 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 147,92 | 78,50 | 13,63 | 1,00 |
| W6 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 147,92 | 78,50 | 13,63 | 1,00 |

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht invoer wegen Representatieve werkdag

Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | MV(A) | MV(N) | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W4 | 0,50 | 0,13 | 1,25 | 0,75 | 0,13 | 6,73 | 3,57 | 0,62 | 98,50 | 98,43 | 98,13 | 0,67 | 0,63 |
| W5 | 0,50 | 0,13 | 1,25 | 0,75 | 0,13 | 6,73 | 3,57 | 0,62 | 98,50 | 98,43 | 98,13 | 0,67 | 0,63 |
| W6 | 0,50 | 0,13 | 1,25 | 0,75 | 0,13 | 6,73 | 3,57 | 0,62 | 98,50 | 98,43 | 98,13 | 0,67 | 0,63 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Representatieve werkdag

Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | %MV(N) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | LE (D) Totaal | LE (A) Totaal | LE (N) Totaal | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W4 | 0,94 | 0,83 | 0,94 | 0,94 | 105,72 | 102,99 | 95,43 | Evenemententerrein |
| W5 | 0,94 | 0,83 | 0,94 | 0,94 | 100,19 | 97,48 | 89,96 | Evenemententerrein |
| W6 | 0,94 | 0,83 | 0,94 | 0,94 | 105,72 | 102,99 | 95,43 | Evenemententerrein |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement in dagperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | ISO M. | ISO_H | Hdef. | Lengte | Wegdek | Type | V(LV(D)) | V(LV(A)) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | Snellenweg | -- | 0,00 | Relatief | 362,33 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W2 | Vergertweg | -- | 0,00 | Relatief | 775,22 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W3 | Vliegveldweg | -- | 0,00 | Relatief | 684,52 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W4 | Oude Deventerweg | -- | 0,00 | Relatief | 1734,25 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W5 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 99,20 | Referentiewegdek | Intensiteit | 30 | 30 |
| W6 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 274,10 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W7 | Braakweg | -- | 0,00 | Relatief | 962,56 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement in dagperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | LV(D) | LV(A) | LV(N) | MV(D) | MV(A) | MV(N) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 13,33 | -- | -- | 0,17 | -- | -- |
| W2 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 13,33 | -- | -- | 0,17 | -- | -- |
| W3 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 26,67 | -- | -- | 0,33 | -- | -- |
| W4 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 937,50 | -- | -- | 21,08 | -- | -- |
| W5 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 937,50 | -- | -- | 21,08 | -- | -- |
| W6 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 937,50 | -- | -- | 21,08 | -- | -- |
| W7 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 13,33 | -- | -- | 0,17 | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement in dagperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) | %ZV(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 98,74 | -- | -- | 1,26 | -- | -- | -- | -- |
| W2 | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 98,74 | -- | -- | 1,26 | -- | -- | -- | -- |
| W3 | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 98,78 | -- | -- | 1,22 | -- | -- | -- | -- |
| W4 | 1,25 | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 97,67 | -- | -- | 2,20 | -- | -- | 0,13 | -- |
| W5 | 1,25 | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 97,67 | -- | -- | 2,20 | -- | -- | 0,13 | -- |
| W6 | 1,25 | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 97,67 | -- | -- | 2,20 | -- | -- | 0,13 | -- |
| W7 | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 98,74 | -- | -- | 1,26 | -- | -- | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement in dagperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | %ZV(N) | LE (D) Totaal | LE (A) Totaal | LE (N) Totaal | Groep |
|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | 95,15 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W2 | -- | 95,15 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W3 | -- | 98,16 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W4 | -- | 113,77 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W5 | -- | 108,27 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W6 | -- | 113,77 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W7 | -- | 95,15 | -- | -- | Evenemententerrein |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in avondperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | ISO M. | ISO_H | Hdef. | Lengte | Wegdek | Type | V(LV(D)) | V(LV(A)) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | Snellenweg | -- | 0,00 | Relatief | 362,33 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W2 | Vergertweg | -- | 0,00 | Relatief | 775,22 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W3 | Vliegveldweg | -- | 0,00 | Relatief | 684,52 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W4 | Oude Deventerweg | -- | 0,00 | Relatief | 1734,25 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W5 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 99,20 | Referentiewegdek | Intensiteit | 30 | 30 |
| W6 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 274,10 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W7 | Braakweg | -- | 0,00 | Relatief | 962,56 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in avondperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | LV(D) | LV(A) | LV(N) | MV(D) | MV(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 2,92 | -- | -- | -- | -- |
| W2 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 2,92 | -- | -- | -- | -- |
| W3 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 5,92 | -- | -- | -- | -- |
| W4 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106,58 | 301,75 | -- | 2,33 | 7,00 |
| W5 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 106,58 | 301,75 | -- | 2,33 | 7,00 |
| W6 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 106,58 | 301,75 | -- | 2,33 | 7,00 |
| W7 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 2,92 | -- | -- | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in avondperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | MV(N) | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| W2 | -- | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| W3 | -- | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| W4 | -- | 1,25 | 0,75 | -- | 4,30 | 12,09 | -- | 96,75 | 97,50 | -- | 2,12 | 2,26 | -- | 1,13 |
| W5 | -- | 1,25 | 0,75 | -- | 4,30 | 12,09 | -- | 96,75 | 97,50 | -- | 2,12 | 2,26 | -- | 1,13 |
| W6 | -- | 1,25 | 0,75 | -- | 4,30 | 12,09 | -- | 96,75 | 97,50 | -- | 2,12 | 2,26 | -- | 1,13 |
| W7 | -- | -- | -- | -- | 8,33 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in avondperiode

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | %ZV(A) | %ZV(N) | LE (D) Totaal | LE (A) Totaal | LE (N) Totaal | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | -- | 88,40 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W2 | -- | -- | 88,40 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W3 | -- | -- | 91,47 | -- | -- | Evenemententerrein |
| W4 | 0,24 | -- | 104,54 | 108,87 | -- | Evenemententerrein |
| W5 | 0,24 | -- | 99,29 | 103,42 | -- | Evenemententerrein |
| W6 | 0,24 | -- | 104,54 | 108,87 | -- | Evenemententerrein |
| W7 | -- | -- | 88,40 | -- | -- | Evenemententerrein |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr. | ISO M. | ISO_H | Hdef. | Lengte | Wegdek | Type | V(LV(D)) | V(LV(A)) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | Snellenweg | -- | 0,00 | Relatief | 362,33 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W2 | Vergertweg | -- | 0,00 | Relatief | 775,22 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W3 | Vliegveldweg | -- | 0,00 | Relatief | 684,52 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W4 | Oude Deventerweg | -- | 0,00 | Relatief | 1734,25 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W5 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 99,20 | Referentiewegdek | Intensiteit | 30 | 30 |
| W6 | Grefteberghoekweg | -- | 0,00 | Relatief | 274,10 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |
| W7 | Braakweg | -- | 0,00 | Relatief | 962,56 | Referentiewegdek | Intensiteit | 60 | 60 |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | V(LV(N)) | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | LV(D) | LV(A) | LV(N) | MV(D) | MV(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 5,50 | -- | -- | -- |
| W2 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 5,50 | -- | -- | -- |
| W3 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 11,25 | -- | -- | -- |
| W4 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 202,00 | 95,25 | -- | 4,50 |
| W5 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | -- | 202,00 | 95,25 | -- | 4,50 |
| W6 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 202,00 | 95,25 | -- | 4,50 |
| W7 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 | -- | 5,50 | -- | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | MV(N) | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %MV(D) | %MV(A) | %MV(N) | %ZV(D) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | -- | -- | -- | -- | 25,00 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- |
| W2 | -- | -- | -- | -- | -- | 25,00 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- |
| W3 | -- | -- | -- | -- | -- | 25,00 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- |
| W4 | 2,25 | -- | 0,75 | 0,13 | -- | 12,87 | 6,06 | -- | 97,47 | 97,56 | -- | 2,17 | 2,30 | -- |
| W5 | 2,25 | -- | 0,75 | 0,13 | -- | 12,87 | 6,06 | -- | 97,47 | 97,56 | -- | 2,17 | 2,30 | -- |
| W6 | 2,25 | -- | 0,75 | 0,13 | -- | 12,87 | 6,06 | -- | 97,47 | 97,56 | -- | 2,17 | 2,30 | -- |
| W7 | -- | -- | -- | -- | -- | 25,00 | -- | -- | 100,00 | -- | -- | -- | -- | -- |

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

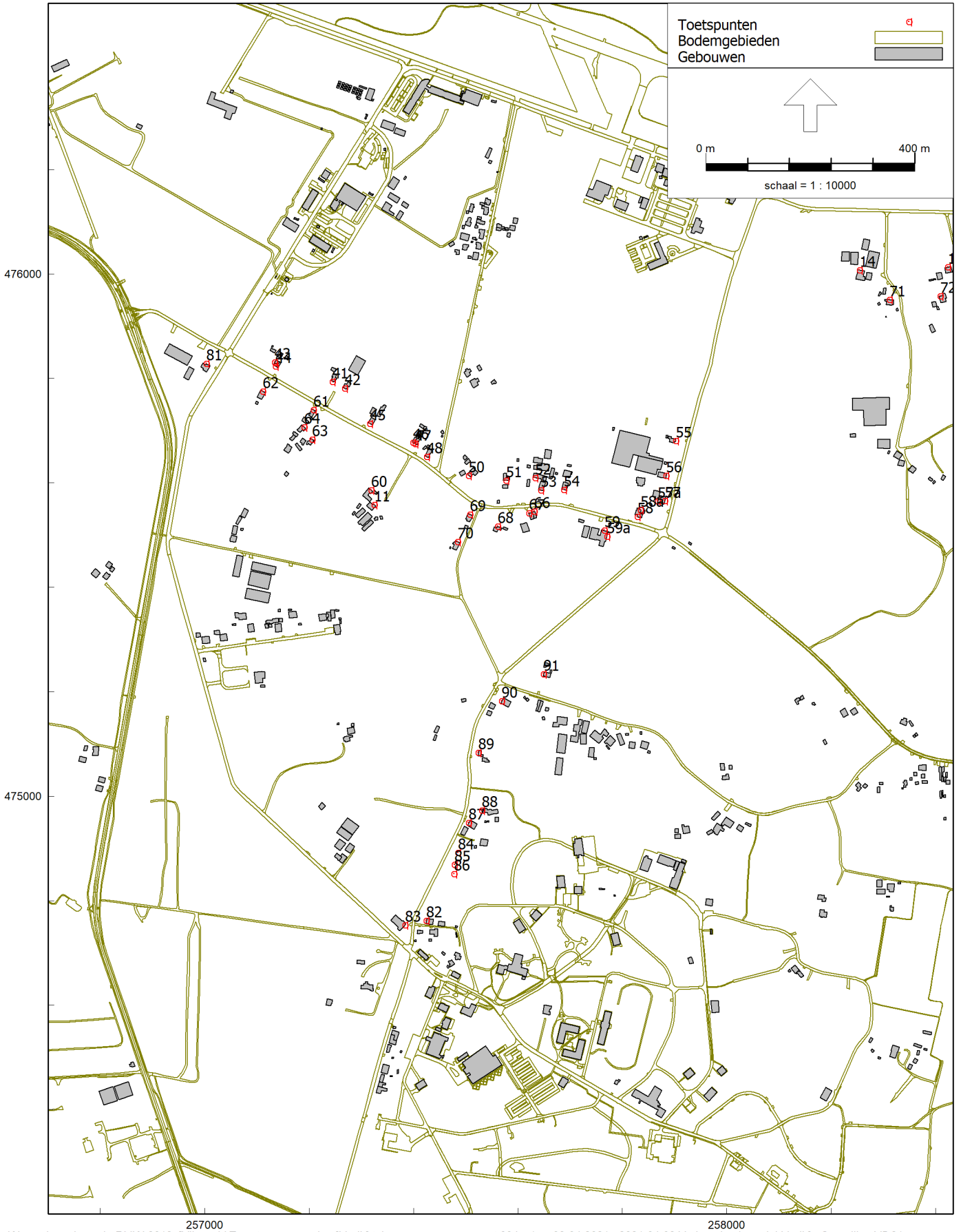
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir

Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | %ZV(A) | %ZV(N) | LE (D) Totaal | LE (A) Totaal | LE (N) Totaal | Groep |
|---|---|---|---|---|---|---|
| W1 | -- | -- | -- | 91,15 | -- | Evenemententerrein |
| W2 | -- | -- | -- | 91,15 | -- | Evenemententerrein |
| W3 | -- | -- | -- | 94,26 | -- | Evenemententerrein |
| W4 | 0,36 | 0,13 | -- | 107,15 | 103,84 | Evenemententerrein |
| W5 | 0,36 | 0,13 | -- | 101,71 | 98,37 | Evenemententerrein |
| W6 | 0,36 | 0,13 | -- | 107,15 | 103,84 | Evenemententerrein |
| W7 | -- | -- | -- | 91,15 | -- | Evenemententerrein |

Vliegveld Twenthe Evenemententerrein; rekenmodel verkeersaantrekkende werking

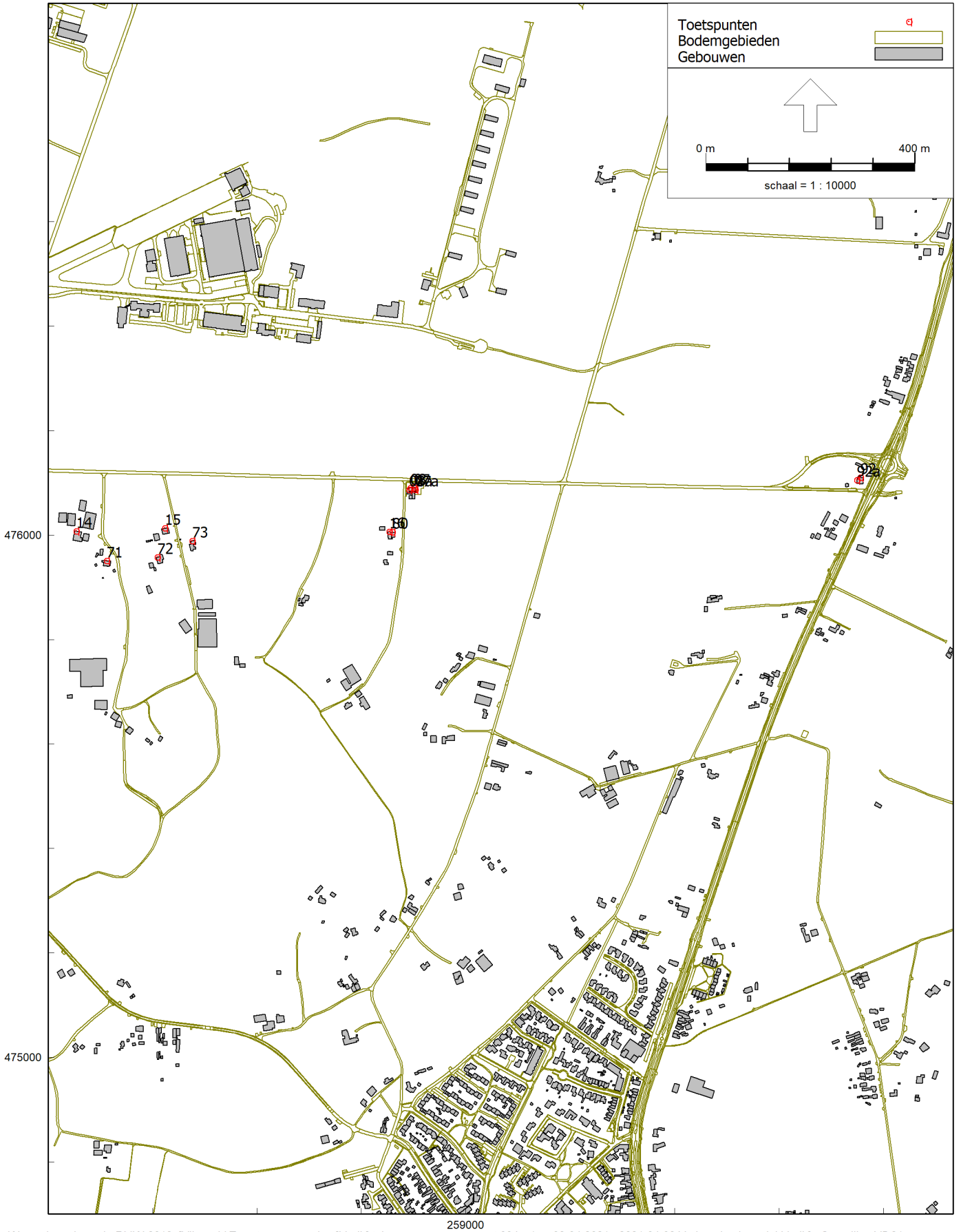
Schematische weergave rekenmodel met situering rekenposities




Weqverkeerslawaai - RMW-2012. [Vliegveld Twente en omgeving [Lindir] tuin en wegen aangepast 60 km/uur 08-04-2021 - 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir] , Geomilieu V5.21

Vliegveld Twenthe Evenemententerrein; rekenmodel verkeersaantrekkende werking

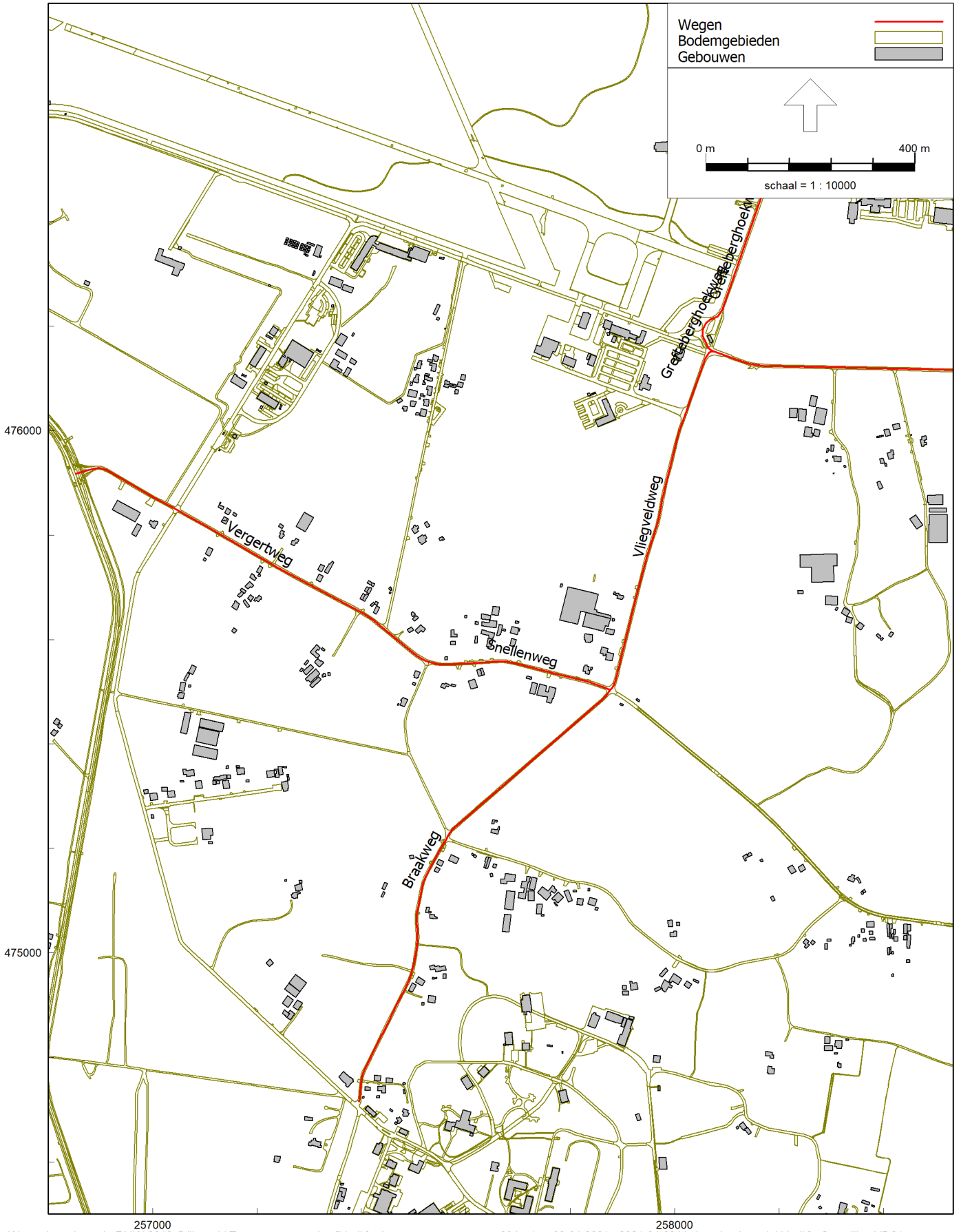
Schematische weergave rekenmodel met situering rekenposities




Weqverkeerslawaai - RMW-2012. [Vliegveld Twente en omgeving [Lindir] tuin en wegen aangepast 60 km/uur 08-04-2021 - 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir] , Geomilieu V5.21

Vliegveld Twenthe Evenemententerrein; rekenmodel verkeersaantrekkende werking

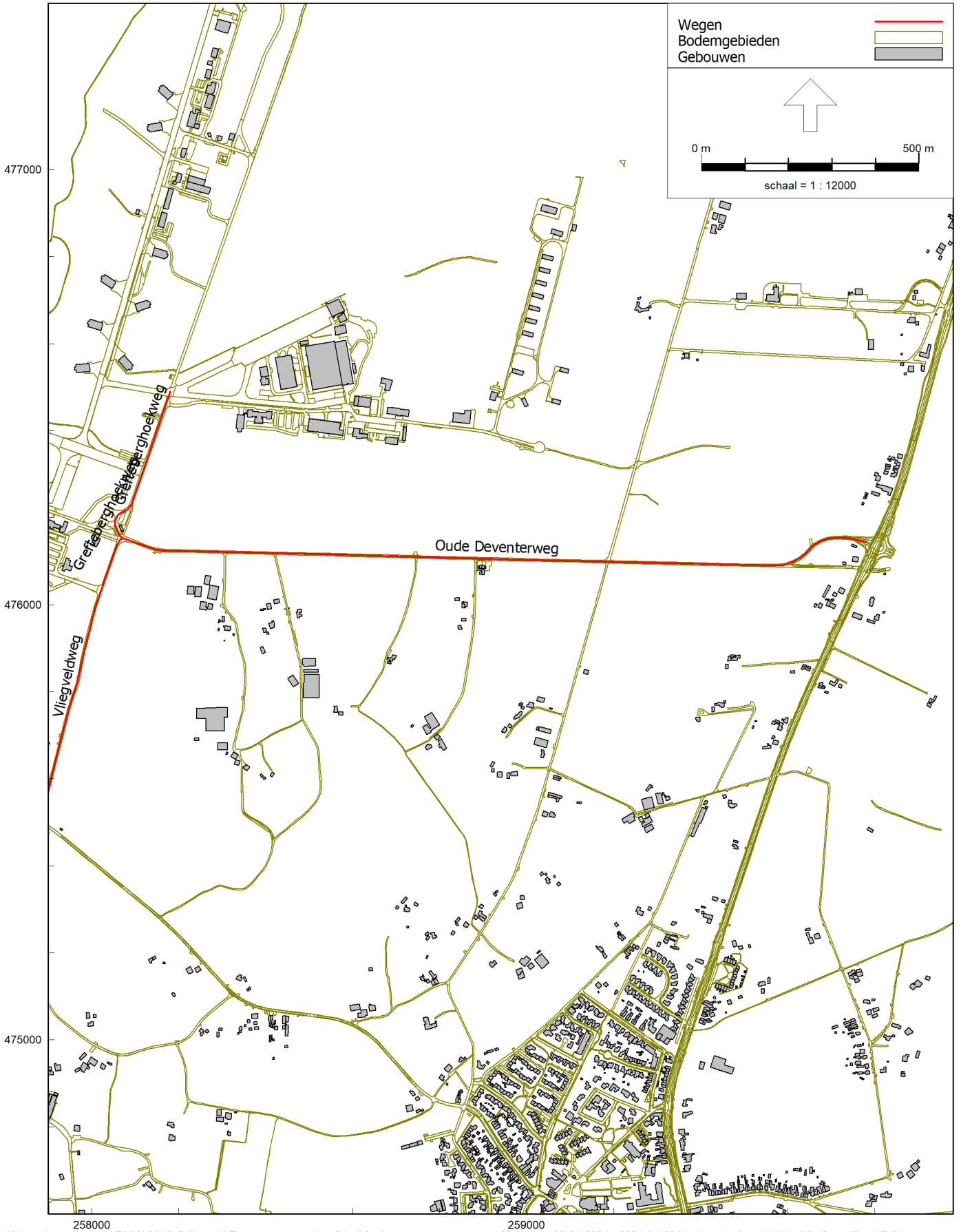
Schematische weergave rekenmodel met situering wegen




Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Vliegveld Twente en omgeving [Lindir] tuin en wegen aangepast 60 km/uur 08-04-2021 - 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir] , Geomilieu V5.21

Vliegveld Twenthe Evenemententerrein; rekenmodel verkeersaantrekkende werking

Schematische weergave rekenmodel met situering wegen




Weqverkeerslawaai - RMW-2012. [Vliegveld Twente en omgeving [Lindir] tuin en wegen aangepast 60 km/uur 08-04-2021 - 2021-04-08 Verkeer basismodel Lindir] , Geomilieu V5.21

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht rekenresultaten Representatieve werkdag

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07_A | Oude Deventerweg 151 | 258900,93 | 476090,30 | 1,50 | 56,9 | 54,1 | 46,6 | 59,1 |
| 07a_B | Oude Deventerweg 151 zijgevel | 258903,70 | 476086,54 | 5,00 | 53,4 | 50,7 | 43,1 | 55,7 |
| 08_A | Oude Deventerweg 153 | 258894,58 | 476090,48 | 1,50 | 56,8 | 54,1 | 46,5 | 59,1 |
| 08a_B | Oude Deventerweg 153 zijgevel | 258891,51 | 476087,03 | 5,00 | 52,8 | 50,1 | 42,5 | 55,1 |
| 11_A | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 1,50 | 20,2 | 17,4 | 9,9 | 22,4 |
| 11_B | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 5,00 | 22,9 | 20,2 | 12,6 | 25,2 |
| 14_A | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 1,50 | 34,9 | 32,1 | 24,6 | 37,1 |
| 14_B | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 5,00 | 36,6 | 33,9 | 26,3 | 38,9 |
| 15_A | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 1,50 | 42,1 | 39,4 | 31,8 | 44,4 |
| 15_B | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 5,00 | 43,2 | 40,4 | 32,8 | 45,4 |
| 16_A | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 1,50 | 41,8 | 39,1 | 31,5 | 44,1 |
| 16_B | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 5,00 | 43,3 | 40,5 | 32,9 | 45,5 |
| 41_A | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 1,50 | 12,6 | 9,9 | 2,3 | 14,9 |
| 41_B | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 5,00 | 13,7 | 11,0 | 3,4 | 16,0 |
| 42_A | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 1,50 | -1,0 | -3,7 | -11,3 | 1,3 |
| 42_B | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 5,00 | 2,5 | -0,3 | -7,8 | 4,7 |
| 43_A | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 1,50 | 3,5 | 0,8 | -6,8 | 5,8 |
| 43_B | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| 44_A | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 44_B | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| 45_A | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 45_B | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| 46_A | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 1,50 | 15,9 | 13,2 | 5,6 | 18,2 |
| 46_B | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 5,00 | 17,2 | 14,5 | 6,9 | 19,5 |
| 47_A | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 1,50 | 16,7 | 14,0 | 6,4 | 19,0 |
| 47_B | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 5,00 | 16,4 | 13,7 | 6,1 | 18,7 |
| 48_A | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 1,50 | 13,1 | 10,4 | 2,8 | 15,4 |
| 48_B | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 5,00 | 15,4 | 12,7 | 5,1 | 17,7 |
| 50_A | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 1,50 | 12,3 | 9,6 | 2,0 | 14,6 |
| 50_B | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 5,00 | 13,7 | 10,9 | 3,4 | 15,9 |
| 51_A | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 1,50 | -4,2 | -6,9 | -14,5 | -1,9 |
| 51_B | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 5,00 | -3,5 | -6,2 | -13,8 | -1,2 |
| 52_A | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 1,50 | 11,1 | 8,4 | 0,8 | 13,4 |
| 52_B | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 5,00 | 13,4 | 10,7 | 3,1 | 15,7 |
| 53_A | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 1,50 | 11,8 | 9,0 | 1,5 | 14,0 |
| 53_B | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 5,00 | 13,8 | 11,1 | 3,5 | 16,1 |
| 54_A | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 1,50 | 11,5 | 8,8 | 1,2 | 13,8 |
| 54_B | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 5,00 | 16,0 | 13,2 | 5,7 | 18,2 |
| 55_A | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 1,50 | 30,1 | 27,4 | 19,8 | 32,4 |
| 55_B | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 5,00 | 31,1 | 28,4 | 20,8 | 33,4 |
| 56_A | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 1,50 | 29,3 | 26,6 | 19,0 | 31,6 |
| 56_B | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 5,00 | 30,5 | 27,8 | 20,2 | 32,8 |
| 57_A | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 1,50 | 27,3 | 24,5 | 17,0 | 29,5 |
| 57_B | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 5,00 | 28,4 | 25,7 | 18,1 | 30,7 |
| 57a_A | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 1,50 | 9,8 | 7,1 | -0,5 | 12,1 |
| 57a_B | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 5,00 | 10,7 | 7,9 | 0,4 | 12,9 |
| 58_A | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 1,50 | 8,0 | 5,3 | -2,3 | 10,3 |
| 58_B | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 5,00 | 12,1 | 9,4 | 1,8 | 14,4 |
| 58a_A | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 1,50 | 16,2 | 13,5 | 5,9 | 18,5 |
| 58a_B | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 5,00 | 25,3 | 22,6 | 15,0 | 27,6 |
| 59_A | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 1,50 | 19,6 | 16,8 | 9,3 | 21,8 |
| 59_B | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 5,00 | 25,7 | 23,0 | 15,4 | 28,0 |
| 59a_A | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 1,50 | 19,2 | 16,4 | 8,9 | 21,4 |
| 59a_B | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 5,00 | 25,4 | 22,7 | 15,1 | 27,7 |
| 60_A | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 1,50 | 21,1 | 18,4 | 10,8 | 23,4 |
| 60_B | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 5,00 | 23,3 | 20,6 | 13,0 | 25,6 |
| 61_A | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 1,50 | 20,9 | 18,2 | 10,6 | 23,2 |
| 61_B | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 5,00 | 22,8 | 20,0 | 12,5 | 25,0 |
| 62_A | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 1,50 | 18,1 | 15,3 | 7,7 | 20,3 |
| 62_B | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 5,00 | 22,1 | 19,3 | 11,8 | 24,3 |
| 63_A | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 1,50 | 19,9 | 17,2 | 9,6 | 22,2 |
| 63_B | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 5,00 | 22,5 | 19,8 | 12,2 | 24,8 |
| 64_A | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 1,50 | 21,0 | 18,3 | 10,7 | 23,3 |
| 64_B | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 5,00 | 23,0 | 20,3 | 12,7 | 25,3 |
| 66_A | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 1,50 | 22,0 | 19,3 | 11,7 | 24,3 |
| 66_B | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 5,00 | 25,3 | 22,6 | 15,0 | 27,6 |
| 67_A | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 1,50 | 24,3 | 21,6 | 14,0 | 26,6 |
| 67_B | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 5,00 | 26,1 | 23,3 | 15,8 | 28,3 |
| 68_A | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 1,50 | 17,5 | 14,7 | 7,2 | 19,7 |
| 68_B | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 5,00 | 23,9 | 21,1 | 13,6 | 26,1 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht rekenresultaten Representatieve werkdag

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer representatieve werkdag Peutz Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 69_A | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 1,50 | 21,0 | 18,3 | 10,7 | 23,3 |
| 69_B | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 5,00 | 24,1 | 21,4 | 13,8 | 26,4 |
| 70_A | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 1,50 | 19,3 | 16,6 | 9,0 | 21,6 |
| 70_B | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 5,00 | 21,8 | 19,1 | 11,5 | 24,1 |
| 71_A | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 1,50 | 37,9 | 35,2 | 27,6 | 40,2 |
| 71_B | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 5,00 | 38,9 | 36,2 | 28,6 | 41,2 |
| 72_A | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 1,50 | 35,2 | 32,5 | 24,9 | 37,5 |
| 72_B | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 5,00 | 36,5 | 33,7 | 26,1 | 38,7 |
| 73_A | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 1,50 | 40,6 | 37,8 | 30,3 | 42,8 |
| 73_B | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 5,00 | 41,6 | 38,9 | 31,3 | 43,9 |
| 80_A | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 1,50 | 42,1 | 39,4 | 31,8 | 44,4 |
| 80_B | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 5,00 | 43,4 | 40,7 | 33,1 | 45,7 |
| 81_A | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 1,50 | 20,5 | 17,8 | 10,2 | 22,8 |
| 81_B | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 5,00 | 21,5 | 18,8 | 11,2 | 23,8 |
| 82_A | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 1,50 | -- | -- | -- | -- |
| 82_B | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 5,00 | -- | -- | -- | -- |
| 83_A | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 1,50 | 11,5 | 8,8 | 1,2 | 13,8 |
| 83_B | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 5,00 | 14,3 | 11,5 | 4,0 | 16,5 |
| 84_A | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 1,50 | 13,2 | 10,4 | 2,9 | 15,4 |
| 84_B | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 5,00 | 16,0 | 13,3 | 5,7 | 18,3 |
| 85_A | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 1,50 | 11,3 | 8,6 | 1,0 | 13,6 |
| 85_B | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 5,00 | 17,0 | 14,3 | 6,7 | 19,3 |
| 86_A | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 1,50 | 14,1 | 11,4 | 3,8 | 16,4 |
| 86_B | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 5,00 | 18,1 | 15,3 | 7,8 | 20,3 |
| 87_A | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 1,50 | 13,2 | 10,5 | 2,9 | 15,5 |
| 87_B | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 5,00 | 14,4 | 11,7 | 4,1 | 16,7 |
| 88_A | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 1,50 | 15,1 | 12,4 | 4,8 | 17,4 |
| 88_B | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 5,00 | 18,5 | 15,8 | 8,2 | 20,8 |
| 89_A | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 1,50 | 2,0 | -0,7 | -8,3 | 4,3 |
| 89_B | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 5,00 | 0,8 | -2,0 | -9,5 | 3,0 |
| 90_A | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 1,50 | 10,5 | 7,8 | 0,2 | 12,8 |
| 90_B | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 5,00 | 9,3 | 6,6 | -1,0 | 11,6 |
| 91_A | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 1,50 | 11,2 | 8,5 | 0,9 | 13,5 |
| 91_B | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 5,00 | 10,3 | 7,6 | 0,0 | 12,6 |
| 92_A | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 1,50 | 46,1 | 43,3 | 35,8 | 48,3 |
| 92_B | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 5,00 | 48,0 | 45,3 | 37,7 | 50,3 |
| 92a_A | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 1,50 | 45,1 | 42,3 | 34,8 | 47,3 |
| 92a_B | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 5,00 | 47,0 | 44,2 | 36,7 | 49,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht rekenresultaten Evenement in dagperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07_A | Oude Deventerweg 151 | 258900,93 | 476090,30 | 1,50 | 64,9 | -- | -- | 64,9 |
| 07a_B | Oude Deventerweg 151 zijgevel | 258903,70 | 476086,54 | 5,00 | 61,5 | -- | -- | 61,5 |
| 08_A | Oude Deventerweg 153 | 258894,58 | 476090,48 | 1,50 | 64,8 | -- | -- | 64,8 |
| 08a_B | Oude Deventerweg 153 zijgevel | 258891,51 | 476087,03 | 5,00 | 60,8 | -- | -- | 60,8 |
| 11_A | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 1,50 | 33,0 | -- | -- | 33,0 |
| 11_B | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 5,00 | 35,4 | -- | -- | 35,4 |
| 14_A | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 1,50 | 43,0 | -- | -- | 43,0 |
| 14_B | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 5,00 | 44,7 | -- | -- | 44,7 |
| 15_A | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 1,50 | 50,1 | -- | -- | 50,1 |
| 15_B | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 5,00 | 51,2 | -- | -- | 51,2 |
| 16_A | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 1,50 | 49,9 | -- | -- | 49,9 |
| 16_B | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 5,00 | 51,3 | -- | -- | 51,3 |
| 41_A | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 1,50 | 34,8 | -- | -- | 34,8 |
| 41_B | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 5,00 | 38,9 | -- | -- | 38,9 |
| 42_A | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 1,50 | 35,5 | -- | -- | 35,5 |
| 42_B | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 5,00 | 38,6 | -- | -- | 38,6 |
| 43_A | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 1,50 | 39,2 | -- | -- | 39,2 |
| 43_B | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 5,00 | 40,2 | -- | -- | 40,2 |
| 44_A | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 1,50 | 43,5 | -- | -- | 43,5 |
| 44_B | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 5,00 | 44,3 | -- | -- | 44,3 |
| 45_A | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 1,50 | 46,1 | -- | -- | 46,1 |
| 45_B | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 5,00 | 46,5 | -- | -- | 46,5 |
| 46_A | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 1,50 | 43,6 | -- | -- | 43,6 |
| 46_B | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 5,00 | 44,5 | -- | -- | 44,5 |
| 47_A | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 1,50 | 43,6 | -- | -- | 43,6 |
| 47_B | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 5,00 | 44,5 | -- | -- | 44,5 |
| 48_A | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 1,50 | 47,2 | -- | -- | 47,2 |
| 48_B | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 5,00 | 47,5 | -- | -- | 47,5 |
| 50_A | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 1,50 | 39,7 | -- | -- | 39,7 |
| 50_B | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 5,00 | 41,7 | -- | -- | 41,7 |
| 51_A | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 1,50 | 35,5 | -- | -- | 35,5 |
| 51_B | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 5,00 | 37,5 | -- | -- | 37,5 |
| 52_A | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 1,50 | 35,2 | -- | -- | 35,2 |
| 52_B | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 5,00 | 37,7 | -- | -- | 37,7 |
| 53_A | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 1,50 | 41,5 | -- | -- | 41,5 |
| 53_B | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 5,00 | 43,0 | -- | -- | 43,0 |
| 54_A | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 1,50 | 40,9 | -- | -- | 40,9 |
| 54_B | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 5,00 | 42,5 | -- | -- | 42,5 |
| 55_A | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 1,50 | 46,4 | -- | -- | 46,4 |
| 55_B | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 5,00 | 47,5 | -- | -- | 47,5 |
| 56_A | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 1,50 | 46,0 | -- | -- | 46,0 |
| 56_B | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 5,00 | 47,3 | -- | -- | 47,3 |
| 57_A | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 1,50 | 48,9 | -- | -- | 48,9 |
| 57_B | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 5,00 | 49,4 | -- | -- | 49,4 |
| 57a_A | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 1,50 | 35,0 | -- | -- | 35,0 |
| 57a_B | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 5,00 | 36,3 | -- | -- | 36,3 |
| 58_A | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 1,50 | 46,5 | -- | -- | 46,5 |
| 58_B | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 5,00 | 47,0 | -- | -- | 47,0 |
| 58a_A | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 1,50 | 35,5 | -- | -- | 35,5 |
| 58a_B | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 5,00 | 39,6 | -- | -- | 39,6 |
| 59_A | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 1,50 | 42,1 | -- | -- | 42,1 |
| 59_B | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 5,00 | 43,9 | -- | -- | 43,9 |
| 59a_A | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 1,50 | 38,6 | -- | -- | 38,6 |
| 59a_B | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 5,00 | 41,2 | -- | -- | 41,2 |
| 60_A | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 1,50 | 34,8 | -- | -- | 34,8 |
| 60_B | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 5,00 | 36,4 | -- | -- | 36,4 |
| 61_A | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 1,50 | 46,6 | -- | -- | 46,6 |
| 61_B | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 5,00 | 47,0 | -- | -- | 47,0 |
| 62_A | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 1,50 | 40,7 | -- | -- | 40,7 |
| 62_B | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 5,00 | 42,5 | -- | -- | 42,5 |
| 63_A | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 1,50 | 35,4 | -- | -- | 35,4 |
| 63_B | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 5,00 | 37,8 | -- | -- | 37,8 |
| 64_A | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 1,50 | 35,2 | -- | -- | 35,2 |
| 64_B | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 5,00 | 37,5 | -- | -- | 37,5 |
| 66_A | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 1,50 | 47,6 | -- | -- | 47,6 |
| 66_B | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 5,00 | 47,8 | -- | -- | 47,8 |
| 67_A | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 1,50 | 46,6 | -- | -- | 46,6 |
| 67_B | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 5,00 | 46,9 | -- | -- | 46,9 |
| 68_A | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 1,50 | 40,1 | -- | -- | 40,1 |
| 68_B | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 5,00 | 42,2 | -- | -- | 42,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht rekenresultaten Evenement in dagperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 69_A | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 1,50 | 42,6 | -- | -- | 42,6 |
| 69_B | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 5,00 | 44,0 | -- | -- | 44,0 |
| 70_A | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 1,50 | 34,0 | -- | -- | 34,0 |
| 70_B | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 5,00 | 35,9 | -- | -- | 35,9 |
| 71_A | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 1,50 | 46,0 | -- | -- | 46,0 |
| 71_B | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 5,00 | 47,0 | -- | -- | 47,0 |
| 72_A | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 1,50 | 43,3 | -- | -- | 43,3 |
| 72_B | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 5,00 | 44,5 | -- | -- | 44,5 |
| 73_A | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 1,50 | 48,6 | -- | -- | 48,6 |
| 73_B | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 5,00 | 49,7 | -- | -- | 49,7 |
| 80_A | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 1,50 | 50,2 | -- | -- | 50,2 |
| 80_B | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 5,00 | 51,4 | -- | -- | 51,4 |
| 81_A | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 1,50 | 39,2 | -- | -- | 39,2 |
| 81_B | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 5,00 | 41,2 | -- | -- | 41,2 |
| 82_A | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 1,50 | 43,2 | -- | -- | 43,2 |
| 82_B | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 5,00 | 44,0 | -- | -- | 44,0 |
| 83_A | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 1,50 | 44,8 | -- | -- | 44,8 |
| 83_B | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 5,00 | 45,4 | -- | -- | 45,4 |
| 84_A | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 1,50 | 43,9 | -- | -- | 43,9 |
| 84_B | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 5,00 | 44,5 | -- | -- | 44,5 |
| 85_A | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 1,50 | 42,4 | -- | -- | 42,4 |
| 85_B | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 5,00 | 43,3 | -- | -- | 43,3 |
| 86_A | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 1,50 | 40,3 | -- | -- | 40,3 |
| 86_B | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 5,00 | 41,8 | -- | -- | 41,8 |
| 87_A | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 1,50 | 46,4 | -- | -- | 46,4 |
| 87_B | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 5,00 | 46,6 | -- | -- | 46,6 |
| 88_A | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 1,50 | 39,9 | -- | -- | 39,9 |
| 88_B | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 5,00 | 41,3 | -- | -- | 41,3 |
| 89_A | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 1,50 | 45,5 | -- | -- | 45,5 |
| 89_B | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 5,00 | 45,9 | -- | -- | 45,9 |
| 90_A | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 1,50 | 42,4 | -- | -- | 42,4 |
| 90_B | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 5,00 | 43,3 | -- | -- | 43,3 |
| 91_A | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 1,50 | 36,1 | -- | -- | 36,1 |
| 91_B | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 5,00 | 38,1 | -- | -- | 38,1 |
| 92_A | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 1,50 | 54,1 | -- | -- | 54,1 |
| 92_B | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 5,00 | 56,0 | -- | -- | 56,0 |
| 92a_A | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 1,50 | 53,1 | -- | -- | 53,1 |
| 92a_B | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 5,00 | 55,0 | -- | -- | 55,0 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
Overzicht rekenresultaten Evenement tot in avondperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07_A | Oude Deventerweg 151 | 258900,93 | 476090,30 | 1,50 | 55,7 | 60,0 | -- | 65,0 |
| 07a_B | Oude Deventerweg 151 zijgevel | 258903,70 | 476086,54 | 5,00 | 52,2 | 56,6 | -- | 61,6 |
| 08_A | Oude Deventerweg 153 | 258894,58 | 476090,48 | 1,50 | 55,6 | 59,9 | -- | 64,9 |
| 08a_B | Oude Deventerweg 153 zijgevel | 258891,51 | 476087,03 | 5,00 | 51,6 | 55,9 | -- | 60,9 |
| 11_A | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 1,50 | 25,6 | 23,3 | -- | 28,3 |
| 11_B | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 5,00 | 28,0 | 26,1 | -- | 31,1 |
| 14_A | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 1,50 | 33,8 | 38,0 | -- | 43,0 |
| 14_B | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 5,00 | 35,5 | 39,8 | -- | 44,8 |
| 15_A | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 1,50 | 40,9 | 45,2 | -- | 50,2 |
| 15_B | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 5,00 | 41,9 | 46,3 | -- | 51,3 |
| 16_A | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 1,50 | 40,6 | 45,0 | -- | 50,0 |
| 16_B | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 5,00 | 42,0 | 46,4 | -- | 51,4 |
| 41_A | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 1,50 | 28,0 | 15,8 | -- | 28,0 |
| 41_B | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 5,00 | 32,2 | 16,8 | -- | 32,2 |
| 42_A | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 1,50 | 28,7 | 2,2 | -- | 28,7 |
| 42_B | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 5,00 | 31,9 | 5,6 | -- | 31,9 |
| 43_A | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 1,50 | 32,5 | 6,7 | -- | 32,5 |
| 43_B | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 5,00 | 33,4 | -- | -- | 33,4 |
| 44_A | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 1,50 | 36,7 | -- | -- | 36,7 |
| 44_B | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 5,00 | 37,6 | -- | -- | 37,6 |
| 45_A | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 1,50 | 39,4 | -- | -- | 39,4 |
| 45_B | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 5,00 | 39,8 | -- | -- | 39,8 |
| 46_A | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 1,50 | 36,8 | 19,1 | -- | 36,8 |
| 46_B | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 5,00 | 37,8 | 20,4 | -- | 37,8 |
| 47_A | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 1,50 | 36,8 | 19,8 | -- | 36,8 |
| 47_B | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 5,00 | 37,8 | 19,6 | -- | 37,8 |
| 48_A | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 1,50 | 40,4 | 16,3 | -- | 40,4 |
| 48_B | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 5,00 | 40,8 | 18,6 | -- | 40,8 |
| 50_A | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 1,50 | 33,0 | 15,5 | -- | 33,0 |
| 50_B | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 5,00 | 35,0 | 16,8 | -- | 35,0 |
| 51_A | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 1,50 | 28,7 | -1,0 | -- | 28,7 |
| 51_B | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 5,00 | 30,8 | -0,3 | -- | 30,8 |
| 52_A | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 1,50 | 28,5 | 14,2 | -- | 28,5 |
| 52_B | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 5,00 | 30,9 | 16,5 | -- | 30,9 |
| 53_A | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 1,50 | 34,8 | 14,9 | -- | 34,8 |
| 53_B | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 5,00 | 36,3 | 17,0 | -- | 36,3 |
| 54_A | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 1,50 | 34,1 | 14,7 | -- | 34,1 |
| 54_B | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 5,00 | 35,7 | 19,1 | -- | 35,7 |
| 55_A | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 1,50 | 39,4 | 33,3 | -- | 39,4 |
| 55_B | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 5,00 | 40,5 | 34,2 | -- | 40,5 |
| 56_A | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 1,50 | 39,0 | 32,4 | -- | 39,0 |
| 56_B | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 5,00 | 40,3 | 33,6 | -- | 40,3 |
| 57_A | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 1,50 | 42,2 | 30,4 | -- | 42,2 |
| 57_B | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 5,00 | 42,6 | 31,5 | -- | 42,6 |
| 57a_A | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 1,50 | 28,3 | 12,9 | -- | 28,3 |
| 57a_B | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 5,00 | 29,5 | 13,8 | -- | 29,5 |
| 58_A | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 1,50 | 39,8 | 11,2 | -- | 39,8 |
| 58_B | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 5,00 | 40,2 | 15,2 | -- | 40,2 |
| 58a_A | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 1,50 | 28,7 | 19,4 | -- | 28,7 |
| 58a_B | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 5,00 | 32,5 | 28,5 | -- | 33,5 |
| 59_A | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 1,50 | 35,3 | 22,7 | -- | 35,3 |
| 59_B | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 5,00 | 36,9 | 28,8 | -- | 36,9 |
| 59a_A | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 1,50 | 31,8 | 22,3 | -- | 31,8 |
| 59a_B | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 5,00 | 34,2 | 28,5 | -- | 34,2 |
| 60_A | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 1,50 | 27,5 | 24,3 | -- | 29,3 |
| 60_B | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 5,00 | 29,0 | 26,5 | -- | 31,5 |
| 61_A | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 1,50 | 39,8 | 24,1 | -- | 39,8 |
| 61_B | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 5,00 | 40,2 | 25,9 | -- | 40,2 |
| 62_A | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 1,50 | 33,9 | 21,2 | -- | 33,9 |
| 62_B | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 5,00 | 35,7 | 25,2 | -- | 35,7 |
| 63_A | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 1,50 | 28,3 | 23,0 | -- | 28,3 |
| 63_B | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 5,00 | 30,7 | 25,7 | -- | 30,7 |
| 64_A | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 1,50 | 28,0 | 24,1 | -- | 29,1 |
| 64_B | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 5,00 | 30,3 | 26,1 | -- | 31,1 |
| 66_A | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 1,50 | 40,8 | 25,2 | -- | 40,8 |
| 66_B | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 5,00 | 40,9 | 28,5 | -- | 40,9 |
| 67_A | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 1,50 | 39,8 | 27,5 | -- | 39,8 |
| 67_B | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 5,00 | 40,1 | 29,2 | -- | 40,1 |
| 68_A | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 1,50 | 33,3 | 20,6 | -- | 33,3 |
| 68_B | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 5,00 | 35,3 | 27,0 | -- | 35,3 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht rekenresultaten Evenement tot in avondperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Dag/avond Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 69_A | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 1,50 | 35,8 | 24,2 | -- | 35,8 |
| 69_B | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 5,00 | 37,1 | 27,3 | -- | 37,1 |
| 70_A | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 1,50 | 26,8 | 22,4 | -- | 27,4 |
| 70_B | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 5,00 | 28,6 | 24,9 | -- | 29,9 |
| 71_A | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 1,50 | 36,7 | 41,1 | -- | 46,1 |
| 71_B | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 5,00 | 37,8 | 42,1 | -- | 47,1 |
| 72_A | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 1,50 | 34,0 | 38,3 | -- | 43,3 |
| 72_B | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 5,00 | 35,3 | 39,6 | -- | 44,6 |
| 73_A | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 1,50 | 39,3 | 43,7 | -- | 48,7 |
| 73_B | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 5,00 | 40,4 | 44,8 | -- | 49,8 |
| 80_A | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 1,50 | 40,9 | 45,3 | -- | 50,3 |
| 80_B | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 5,00 | 42,2 | 46,5 | -- | 51,5 |
| 81_A | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 1,50 | 32,3 | 23,7 | -- | 32,3 |
| 81_B | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 5,00 | 34,4 | 24,7 | -- | 34,4 |
| 82_A | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 1,50 | 36,4 | -- | -- | 36,4 |
| 82_B | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 5,00 | 37,3 | -- | -- | 37,3 |
| 83_A | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 1,50 | 38,1 | 14,6 | -- | 38,1 |
| 83_B | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 5,00 | 38,6 | 17,4 | -- | 38,6 |
| 84_A | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 1,50 | 37,2 | 16,3 | -- | 37,2 |
| 84_B | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 5,00 | 37,7 | 19,2 | -- | 37,7 |
| 85_A | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 1,50 | 35,6 | 14,5 | -- | 35,6 |
| 85_B | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 5,00 | 36,6 | 20,2 | -- | 36,6 |
| 86_A | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 1,50 | 33,6 | 17,2 | -- | 33,6 |
| 86_B | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 5,00 | 35,0 | 21,2 | -- | 35,0 |
| 87_A | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 1,50 | 39,7 | 16,4 | -- | 39,7 |
| 87_B | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 5,00 | 39,9 | 17,6 | -- | 39,9 |
| 88_A | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 1,50 | 33,2 | 18,2 | -- | 33,2 |
| 88_B | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 5,00 | 34,5 | 21,7 | -- | 34,5 |
| 89_A | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 1,50 | 38,7 | 5,2 | -- | 38,7 |
| 89_B | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 5,00 | 39,2 | 3,9 | -- | 39,2 |
| 90_A | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 1,50 | 35,7 | 13,6 | -- | 35,7 |
| 90_B | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 5,00 | 36,6 | 12,5 | -- | 36,6 |
| 91_A | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 1,50 | 29,4 | 14,3 | -- | 29,4 |
| 91_B | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 5,00 | 31,4 | 13,4 | -- | 31,4 |
| 92_A | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 1,50 | 44,8 | 49,2 | -- | 54,2 |
| 92_B | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 5,00 | 46,8 | 51,1 | -- | 56,1 |
| 92a_A | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 1,50 | 43,9 | 48,2 | -- | 53,2 |
| 92a_B | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 5,00 | 45,8 | 50,1 | -- | 55,1 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07_A | Oude Deventerweg 151 | 258900,93 | 476090,30 | 1,50 | -- | 58,3 | 55,0 | 65,0 |
| 07a_B | Oude Deventerweg 151 zijgevel | 258903,70 | 476086,54 | 5,00 | -- | 54,8 | 51,5 | 61,5 |
| 08_A | Oude Deventerweg 153 | 258894,58 | 476090,48 | 1,50 | -- | 58,2 | 54,9 | 64,9 |
| 08a_B | Oude Deventerweg 153 zijgevel | 258891,51 | 476087,03 | 5,00 | -- | 54,2 | 50,9 | 60,9 |
| 11_A | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 1,50 | -- | 28,3 | 18,3 | 33,3 |
| 11_B | Vergertweg 185A | 257325,28 | 475557,80 | 5,00 | -- | 30,7 | 21,1 | 35,7 |
| 14_A | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 1,50 | -- | 36,4 | 33,0 | 43,0 |
| 14_B | Roolvinkweg 10 | 258254,38 | 476007,29 | 5,00 | -- | 38,2 | 34,8 | 44,8 |
| 15_A | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 1,50 | -- | 43,5 | 40,2 | 50,2 |
| 15_B | Wiefkerweg 10 | 258424,12 | 476012,85 | 5,00 | -- | 44,6 | 41,3 | 51,3 |
| 16_A | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 1,50 | -- | 43,3 | 40,0 | 50,0 |
| 16_B | Beuvinkweg 8 | 258853,47 | 476006,73 | 5,00 | -- | 44,7 | 41,4 | 51,4 |
| 41_A | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 1,50 | -- | 30,7 | 10,7 | 35,7 |
| 41_B | Vergertweg 224 | 257244,78 | 475794,04 | 5,00 | -- | 34,9 | 11,8 | 39,9 |
| 42_A | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 1,50 | -- | 31,5 | -2,8 | 36,5 |
| 42_B | Vergertweg 222 | 257268,54 | 475780,69 | 5,00 | -- | 34,7 | 0,6 | 39,7 |
| 43_A | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 1,50 | -- | 35,2 | 1,6 | 40,2 |
| 43_B | Vergertweg 242 | 257133,90 | 475830,54 | 5,00 | -- | 36,2 | -- | 41,2 |
| 44_A | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 1,50 | -- | 39,5 | -- | 44,5 |
| 44_B | Vergertweg 240 | 257136,01 | 475823,06 | 5,00 | -- | 40,4 | -- | 45,4 |
| 45_A | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 1,50 | -- | 42,1 | -- | 47,1 |
| 45_B | Vergertweg 200 | 257316,25 | 475713,10 | 5,00 | -- | 42,5 | -- | 47,5 |
| 46_A | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 1,50 | -- | 39,6 | 14,1 | 44,6 |
| 46_B | Vergertweg 184 | 257399,21 | 475676,88 | 5,00 | -- | 40,5 | 15,3 | 45,5 |
| 47_A | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 1,50 | -- | 39,5 | 14,8 | 44,5 |
| 47_B | Vergertweg 182 | 257403,73 | 475674,35 | 5,00 | -- | 40,5 | 14,5 | 45,5 |
| 48_A | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 1,50 | -- | 43,2 | 11,3 | 48,2 |
| 48_B | Vergertweg 180 | 257425,30 | 475650,07 | 5,00 | -- | 43,5 | 13,6 | 48,5 |
| 50_A | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 1,50 | -- | 35,7 | 10,5 | 40,7 |
| 50_B | Vergertweg 170 | 257506,02 | 475613,67 | 5,00 | -- | 37,7 | 11,8 | 42,7 |
| 51_A | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 1,50 | -- | 31,5 | -6,0 | 36,5 |
| 51_B | Snellenweg 40 | 257577,56 | 475604,48 | 5,00 | -- | 33,5 | -5,3 | 38,5 |
| 52_A | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 1,50 | -- | 31,2 | 9,2 | 36,2 |
| 52_B | Snellenweg 38 | 257633,32 | 475609,89 | 5,00 | -- | 33,7 | 11,5 | 38,7 |
| 53_A | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 1,50 | -- | 37,5 | 9,9 | 42,5 |
| 53_B | Snellenweg 36 | 257644,37 | 475585,66 | 5,00 | -- | 39,0 | 11,9 | 44,0 |
| 54_A | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 1,50 | -- | 36,9 | 9,7 | 41,9 |
| 54_B | Snellenweg 34 | 257687,87 | 475586,33 | 5,00 | -- | 38,5 | 14,1 | 43,5 |
| 55_A | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 1,50 | -- | 42,2 | 28,2 | 47,2 |
| 55_B | Vliegveldweg 229 | 257902,24 | 475680,38 | 5,00 | -- | 43,3 | 29,2 | 48,3 |
| 56_A | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 1,50 | -- | 41,8 | 27,4 | 46,8 |
| 56_B | Vliegveldweg 225 | 257884,20 | 475613,44 | 5,00 | -- | 43,1 | 28,6 | 48,1 |
| 57_A | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 1,50 | -- | 45,0 | 25,4 | 50,0 |
| 57_B | Vliegveldweg 221 | 257881,91 | 475565,97 | 5,00 | -- | 45,4 | 26,5 | 50,4 |
| 57a_A | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 1,50 | -- | 31,0 | 7,9 | 36,0 |
| 57a_B | Vliegveldweg 221 achtergevel | 257868,09 | 475565,18 | 5,00 | -- | 32,3 | 8,8 | 37,3 |
| 58_A | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 1,50 | -- | 42,5 | 6,1 | 47,5 |
| 58_B | Snellenweg 4 | 257828,77 | 475534,88 | 5,00 | -- | 43,0 | 10,2 | 48,0 |
| 58a_A | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 1,50 | -- | 31,5 | 14,3 | 36,5 |
| 58a_B | Snellenweg 4 achtergevel | 257834,89 | 475548,19 | 5,00 | -- | 35,2 | 23,5 | 40,2 |
| 59_A | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 1,50 | -- | 38,0 | 17,7 | 43,0 |
| 59_B | Snellenweg 15 | 257765,45 | 475508,73 | 5,00 | -- | 39,7 | 23,8 | 44,7 |
| 59a_A | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 1,50 | -- | 34,5 | 17,3 | 39,5 |
| 59a_B | Snellenweg 15 zijgevel | 257770,64 | 475497,29 | 5,00 | -- | 36,9 | 23,5 | 41,9 |
| 60_A | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 1,50 | -- | 30,2 | 19,2 | 35,2 |
| 60_B | Vergertweg 185 | 257318,73 | 475586,10 | 5,00 | -- | 31,7 | 21,4 | 36,7 |
| 61_A | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 1,50 | -- | 42,5 | 19,0 | 47,5 |
| 61_B | Vergertweg 215 | 257208,29 | 475739,65 | 5,00 | -- | 42,9 | 20,9 | 47,9 |
| 62_A | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 1,50 | -- | 36,7 | 16,2 | 41,7 |
| 62_B | Vergertweg 239 | 257111,59 | 475775,07 | 5,00 | -- | 38,4 | 20,2 | 43,4 |
| 63_A | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 1,50 | -- | 31,0 | 18,0 | 36,0 |
| 63_B | Vergertweg 221 | 257206,15 | 475683,17 | 5,00 | -- | 33,4 | 20,6 | 38,4 |
| 64_A | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 1,50 | -- | 30,7 | 19,1 | 35,7 |
| 64_B | Vergertweg 217 | 257190,46 | 475706,57 | 5,00 | -- | 33,1 | 21,1 | 38,1 |
| 66_A | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 1,50 | -- | 43,6 | 20,1 | 48,6 |
| 66_B | Snellenweg 35A | 257631,45 | 475545,16 | 5,00 | -- | 43,7 | 23,5 | 48,7 |
| 67_A | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 1,50 | -- | 42,5 | 22,5 | 47,5 |
| 67_B | Snellenweg 35 | 257620,99 | 475541,78 | 5,00 | -- | 42,8 | 24,2 | 47,8 |
| 68_A | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 1,50 | -- | 36,1 | 15,6 | 41,1 |
| 68_B | Snellenweg 41 | 257561,34 | 475516,74 | 5,00 | -- | 38,0 | 22,0 | 43,0 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## Vliegveld Twenthe Evenementenlocatie; rekenmodel verkeersaantrekkende werking
## Overzicht invoer wegen Evenement tot in nacht

Rapport: Resultatentabel
Model: 2021-04-08 Verkeer Groot evenement Avond/nacht Lindir
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Evenemententerrein
Groepsreductie: Nee

| Naam Toetspunt | Omschrijving | X | Y | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 69_A | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 1,50 | -- | 38,6 | 19,2 | 43,6 |
| 69_B | Vergertweg 145 | 257508,24 | 475539,12 | 5,00 | -- | 39,9 | 22,3 | 44,9 |
| 70_A | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 1,50 | -- | 29,6 | 17,4 | 34,6 |
| 70_B | Vergertweg 135 | 257484,56 | 475487,20 | 5,00 | -- | 31,4 | 19,9 | 36,4 |
| 71_A | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 1,50 | -- | 39,4 | 36,1 | 46,1 |
| 71_B | Roolvinkweg 16 | 258312,45 | 475950,68 | 5,00 | -- | 40,4 | 37,1 | 47,1 |
| 72_A | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 1,50 | -- | 36,7 | 33,3 | 43,3 |
| 72_B | Roolvinkweg 14 | 258409,76 | 475957,82 | 5,00 | -- | 37,9 | 34,6 | 44,6 |
| 73_A | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 1,50 | -- | 42,0 | 38,7 | 48,7 |
| 73_B | Wiefkerweg 9 | 258476,48 | 475989,14 | 5,00 | -- | 43,0 | 39,7 | 49,7 |
| 80_A | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 1,50 | -- | 43,5 | 40,3 | 50,3 |
| 80_B | Beuvinkweg 10 | 258859,95 | 476005,33 | 5,00 | -- | 44,8 | 41,5 | 51,5 |
| 81_A | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 1,50 | -- | 35,0 | 18,7 | 40,0 |
| 81_B | Lonnekerveldweg 7 | 257003,35 | 475827,96 | 5,00 | -- | 37,1 | 19,7 | 42,1 |
| 82_A | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 1,50 | -- | 39,2 | -- | 44,2 |
| 82_B | De Braakweg 140 | 257424,41 | 474761,34 | 5,00 | -- | 40,0 | -- | 45,0 |
| 83_A | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 1,50 | -- | 40,8 | 9,6 | 45,8 |
| 83_B | De Braakweg 141 | 257384,01 | 474753,46 | 5,00 | -- | 41,4 | 12,4 | 46,4 |
| 84_A | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 1,50 | -- | 39,9 | 11,3 | 44,9 |
| 84_B | Harenbergweg 62 | 257485,10 | 474891,66 | 5,00 | -- | 40,5 | 14,2 | 45,5 |
| 85_A | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 1,50 | -- | 38,4 | 9,4 | 43,4 |
| 85_B | Harenbergweg 64 | 257478,88 | 474869,18 | 5,00 | -- | 39,3 | 15,2 | 44,3 |
| 86_A | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 1,50 | -- | 36,3 | 12,2 | 41,3 |
| 86_B | Harenbergweg 66 | 257477,86 | 474851,14 | 5,00 | -- | 37,8 | 16,2 | 42,8 |
| 87_A | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 1,50 | -- | 42,5 | 11,3 | 47,5 |
| 87_B | De Braakweg 170 | 257505,98 | 474948,71 | 5,00 | -- | 42,6 | 12,5 | 47,6 |
| 88_A | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 1,50 | -- | 35,9 | 13,2 | 40,9 |
| 88_B | De Braakweg 172 | 257530,61 | 474972,94 | 5,00 | -- | 37,3 | 16,7 | 42,3 |
| 89_A | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 1,50 | -- | 41,5 | 0,2 | 46,5 |
| 89_B | De Braakweg 180 | 257523,97 | 475083,00 | 5,00 | -- | 41,9 | -1,1 | 46,9 |
| 90_A | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 1,50 | -- | 38,4 | 8,6 | 43,4 |
| 90_B | De Braakweg 190 | 257569,12 | 475182,14 | 5,00 | -- | 39,3 | 7,4 | 44,3 |
| 91_A | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 1,50 | -- | 32,1 | 9,3 | 37,1 |
| 91_B | Vergertweg 110 | 257648,92 | 475234,06 | 5,00 | -- | 34,1 | 8,4 | 39,1 |
| 92_A | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 1,50 | -- | 47,5 | 44,2 | 54,2 |
| 92_B | Oldenzaalsestraat 1009 | 259756,74 | 476110,44 | 5,00 | -- | 49,4 | 46,1 | 56,1 |
| 92a_A | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 1,50 | -- | 46,5 | 43,2 | 53,2 |
| 92a_B | Oldenzaalsestraat 1009 achtergevel | 259749,72 | 476105,67 | 5,00 | -- | 48,4 | 45,1 | 55,1 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen