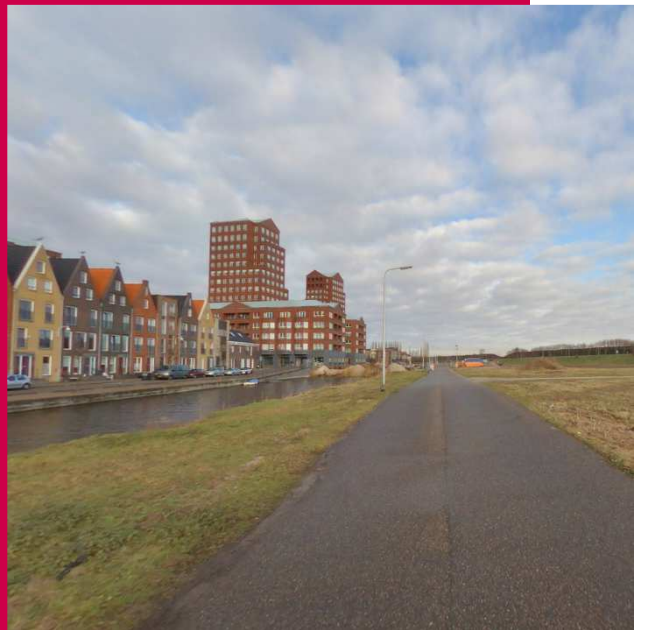


Ontwikkelingsbedrijf
Vathorst Beheer BV

Deelplangebied Laak 3

Akoestisch onderzoek



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Ontwikkelingsbedrijf Vathorst Beheer BV

Deelplangebied Laak 3

Akoestisch onderzoek

Datum	13 mei 2016
Kenmerk	OBV148/Kzj/1120.03
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Ontwikkelingsbedrijf Vathorst Beheer BV
Titel rapport	Deelplangebied Laak 3 Akoestisch onderzoek
Kenmerk	OBV148/Kzj/1120.03
Datum publicatie	13 mei 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer R. Beniers
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren K.D. Koopmans en J.Y. Keizer
Projectomschrijving	Akoestisch onderzoek ten behoeve van de bouw van woningen in deelplangebied Laak 3 te Amersfoort Vathorst.
Trefwoorden	Wet geluidhinder, railverkeerslawaaï, wegverkeerslawaaï, nieuwbouw, Amersfoort, Vathorst, maatregelen

1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Railverkeerslawai	3
2.2.1	Zonering	3
2.2.2	Geluidscriteria	4
2.3	Wegverkeerslawai	4
2.3.1	Zonering	4
2.3.2	Geluidscriteria	4
2.4	Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden	5
2.5	Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit	6
2.6	Geluidsbeleid gemeente Amersfoort	6
3	Uitgangspunten	7
3.1	Rekenmethode	7
3.2	Verkeersgegevens	7
3.3	Omgevingskenmerken	10
4	Resultaten railverkeersgeluid	15
4.1	Geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer	15
4.2	Geluidsreducerende maatregelen	16
5	Wegverkeersgeluid	20
5.1	Geluidsbelasting ten gevolge van de Rijksweg A28	20
5.1.1	Geluidssituatie zonder maatregelen	20
5.1.2	Geluidsreducerende maatregelen	21
5.2	Geluidsbelasting ten gevolge van de Verbindingsweg	24
5.3	Geluidsbelasting ten gevolge van de Laakboulevard	26
5.4	Geluidsbelasting ten gevolge van 30 km/h-wegen	26
5.5	Gecumuleerde geluidsbelasting	27
5.6	Indirecte planeffecten	27
6	Resumé	29

Bijlagen

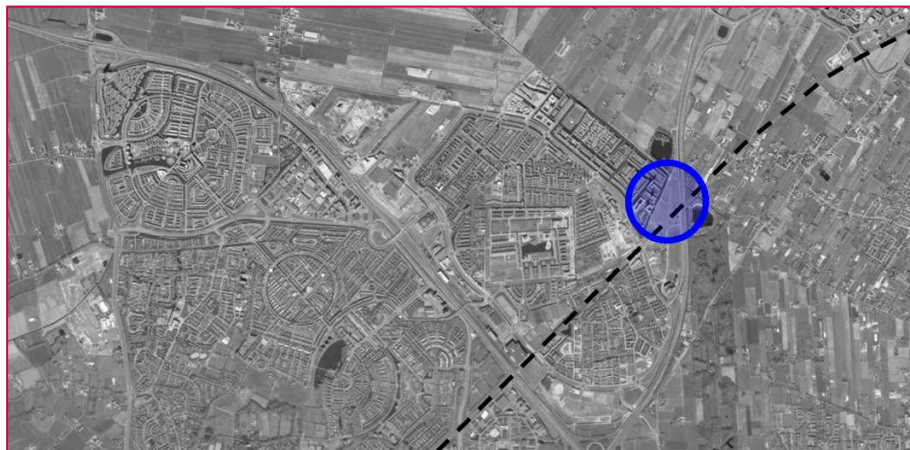
- | | |
|---|--|
| 1 | Geluidsbelasting railverkeer |
| 2 | Geluidsbelasting Rijksweg A28 |
| 3 | Geluidsbelasting Verbindingsweg en Laakboulevard |
| 4 | Geluidsbelasting 30 km/h-wegen |
| 5 | Gecumuleerde geluidsbelasting |
| 6 | Overzicht benodigde hogere waarden per toetspunt |

Afbeeldingen

1

Inleiding

Ontwikkelingsbedrijf Vathorst Beheer B.V. (OBV) heeft plannen voor de ontwikkeling van deelplangebied Laak 3 te Amersfoort Vathorst. Op deze locatie zijn ondermeer nieuwe woningen beoogd. De betreffende locatie is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situering plangebied Laak 3

De planlocatie is direct langs de spoorlijn Zwolle-Amersfoort gelegen. Daarom is akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai benodigd. Tevens ligt het plangebied nabij de Rijksweg A28 en enkele lokale wegen (o.a. Verbindingsweg en Laakboulevard). Daarom is tevens onderzoek wegverkeerslawaaai benodigd. OBV heeft Goudappel Coffeng opdracht verleend voor het uitvoeren van het benodigde akoestisch onderzoek. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten, resultaten en bevindingen van het akoestisch onderzoek beschreven.

In een eerder planstadium is reeds akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van woningbouw in plangebied Laak 3. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaai Laak 3' met kenmerk OBV127/Kmc/1059 d.d. 12 februari 2010. Ten opzichte van dit onderzoek is de verkaveling

gewijzigd. Bovendien is in 2012 een nieuw Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012) beschikbaar gekomen.

Leeswijzer

Het wettelijk kader voor akoestisch onderzoek is beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten uiteengezet. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het onderzoek railverkeerslawai gepresenteerd. Hoofdstuk 5 gaat in op de geluidssituatie ten gevolge van het wegverkeer. De rapportage sluit af met de belangrijkste bevindingen in hoofdstuk 6.

2

Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Het wettelijke kader met betrekking tot weg- en railverkeerslawaaï wordt in beginsel gevormd door de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Hierin is vastgelegd dat zich langs wegen en spoorwegen geluidzones bevinden. Dit is de zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Naast de zonering zijn in de Wet geluidhinder voor verschillende situaties geluidscriteria vastgesteld.

In dit hoofdstuk zijn de relevante aspecten uit de Wet geluidhinder nader beschreven. In paragraaf 2.2 zijn de zonering en geluidscriteria voor railverkeerslawaaï uitgewerkt. Paragraaf 2.3 gaat in op de wet- en regelgeving rond wegverkeerslawaaï.

2.2 Railverkeerslawaaï

2.2.1 Zonering

Voor spoorwegen zijn geluidsproductieplafonds van toepassing. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van de hoogte van het geluidsproductieplafond (artikel 1.4a Besluit geluidhinder). In tabel 2.1 zijn de geldende zonebreedtes weergegeven.

hoogte geluidproductieplafond	breedte zone (m)
kleiner dan 56 dB	100
gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200

Tabel 2.1: Hoogte geluidsproductieplafond en breedte geluidszone

Langs de in dit onderzoek beschouwde spoorlijn Zwolle - Amersfoort geldt ter hoogte van deelplangebied Laak 3 een wettelijke zonebreedte van 600 m aan weerszijden van de (buitenste) spoorbaan (op basis van geluidsproductieplafond 67 dB). Deze zone is het wettelijke aandachtsgebied, waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Deelplangebied Laak 3 is gelegen binnen de geluidszone van de spoorlijn.

2.2.2 Geluidscriteria

Voor de nieuwe woningen geldt voor de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde dienen geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht.

Wanneer maatregelen niet toepasbaar zijn, is ontheffing voor een hogere waarde mogelijk. De maximale ontheffingswaarde is voor railverkeer 68 dB.

2.3 Wegverkeerslawaaï

2.3.1 Zonering

In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidszone bevindt. Dit is de zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Uitzondering hierop zijn de wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. In tabel 2.2 is een overzicht weergegeven van de geldende breedten van geluidszones per type weg.

aantal rijstroken	wegligging binnen stedelijk gebied	wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

Tabel 2.2: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

2.3.2 Geluidscriteria

Er kunnen zich verschillende situaties voordoen, waarin akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In tabel 2.3 zijn de geluidscriteria weergegeven, waaraan in deze verschillende situaties moet worden voldaan.

		binnenstedelijke situatie		buitenstedelijke situatie	
		voorkeurs- grenswaarde	maximale onthefing	voorkeurs- grenswaarde	maximale onthefing
woning	weg				
nieuw	nieuw	48 dB	58 dB	48 dB	53 dB
bestaand	nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
bestaand	in reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB
nieuw	bestaand	48 dB	63 dB	48 dB	53 dB

Tabel 2.3: Situaties, zoals beschreven in de Wet geluidhinder

Er is sprake van de bouw van nieuwe woningen binnen de geluidszones van diverse bestaande wegen. Hierbij gaat het om de Rijksweg A28, de Verbindingsweg en de Laakboulevard.

Uit het akoestisch onderzoek uit 2010 is reeds gebleken dat ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A28 en de Verbindingsweg, de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de Rijksweg A28 is sprake van een buitenstedelijke situatie (snelweg). De maximale ontheffingswaarde bedraagt 53 dB. Voor de Verbindingsweg is sprake van een binnenstedelijke situatie (woningen zijn binnen de bebouwde kom gesitueerd). Er geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

30 Km/h-wegen

Zoals aangegeven kennen 30 km/h-wegen geen geluidzone en behoeven deze wegen daarmee geen formele toetsing aan de normen uit de Wet milieubeheer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het doorgaans wenselijk om de geluidssituatie langs 30 km/h-wegen wel in het akoestisch onderzoek te beschouwen. De normen uit de Wet geluidhinder kunnen daarbij worden gehanteerd als richtwaarden.

Indirecte planeffecten

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen kan er langs de wegen in de omgeving sprake zijn van toenemende geluidsbelastingen als gevolg van gewijzigde verkeersstromen. In paragraaf 5.6 is nader op ingegaan op de mogelijke indirecte planeffecten.

2.4 Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden

In artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder is vermeld dat hogere grenswaarden pas kunnen worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen of raildempers.
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen.

3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.5 Maximale binnenwaarde conform het Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van woningen (in geval van ontheffing). In het besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen moet worden voldaan aan een maximale binnenwaarde van 33 dB. Hierbij dient te worden gerekend met de geluidsbelastingen van alle bronnen gezamenlijk, de gecumuleerde geluidsbelasting. Hieronder vallen eveneens 30 km/h-wegen en woonerven. Op een gecumuleerde geluidsbelasting is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

2.6 Geluidsbeleid gemeente Amersfoort

Het geluidsbeleid van de gemeente Amersfoort is beschreven in de 'Geluidsnota Amersfoort, Wet geluidhinder' d.d. september 2015.

De essentie van het beleid is dat in ieder geval de wettelijke voorschriften uit de Wet geluidhinder worden gevolgd. Voor 30 km/h wegen wordt aangegeven dat ook daar aangesloten dient te worden bij de normen uit de Wet geluidhinder die gelden voor gezoneerde wegen. Door deze zoveel als mogelijk de analogie te hanteren, wordt voorkomen dat er situaties ontstaan waar sprake is van slechte woon- en leefomstandigheden.

Daarnaast dient ook de gecumuleerde geluidsbelasting te worden beoordeeld. De gemeente Amersfoort is van oordeel dat er geen sprake is van een onaanvaardbare geluidsbelasting indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. Per geluidsbron wordt voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (maximale ontheffingswaarde) volgens de Wet geluidhinder, en
2. De cumulatieve geluidsbelasting L_{cum} is niet hoger dan 70 dB, en
3. Er wordt voorzien in een geluidsluw geveldeel, en
4. Er wordt voorzien in afdoende geluidswering van de gevels.

Het beleid voorziet op de meest voorkomende situaties waarin een afweging moet plaatsvinden. Toch kunnen er ook afwijkende situaties aan de orde zijn die om een specifieke afweging vragen. De beslissing daarover is aan het college van burgemeester en wethouders.

Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten voor het akoestische onderzoek beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de rekenmethode, de verkeersgegevens en de omgevingskenmerken.

3.1 Rekenmethode

Voor het berekenen van de geluidsbelasting is een geluidsmodel opgesteld met het programma GeoMilieu, versie 3.11. Met dit programma zijn de geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012).

3.2 Verkeersgegevens

Brongegevens railverkeer

De brongegevens voor het railverkeer zijn ontleend aan het geluidsregister spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Uitgegaan is van de versie die op 1 maart 2015 beschikbaar was. Het register kan worden geraadpleegd op <http://www.geluidspoor.nl>.

wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de Rijksweg A28 zijn ontleend aan het geluidsregister wegverkeer van Rijkswaterstaat. Uitgegaan is van de versie die in februari 2016 beschikbaar was. Het register kan worden geraadpleegd via <http://www.rws.nl>.

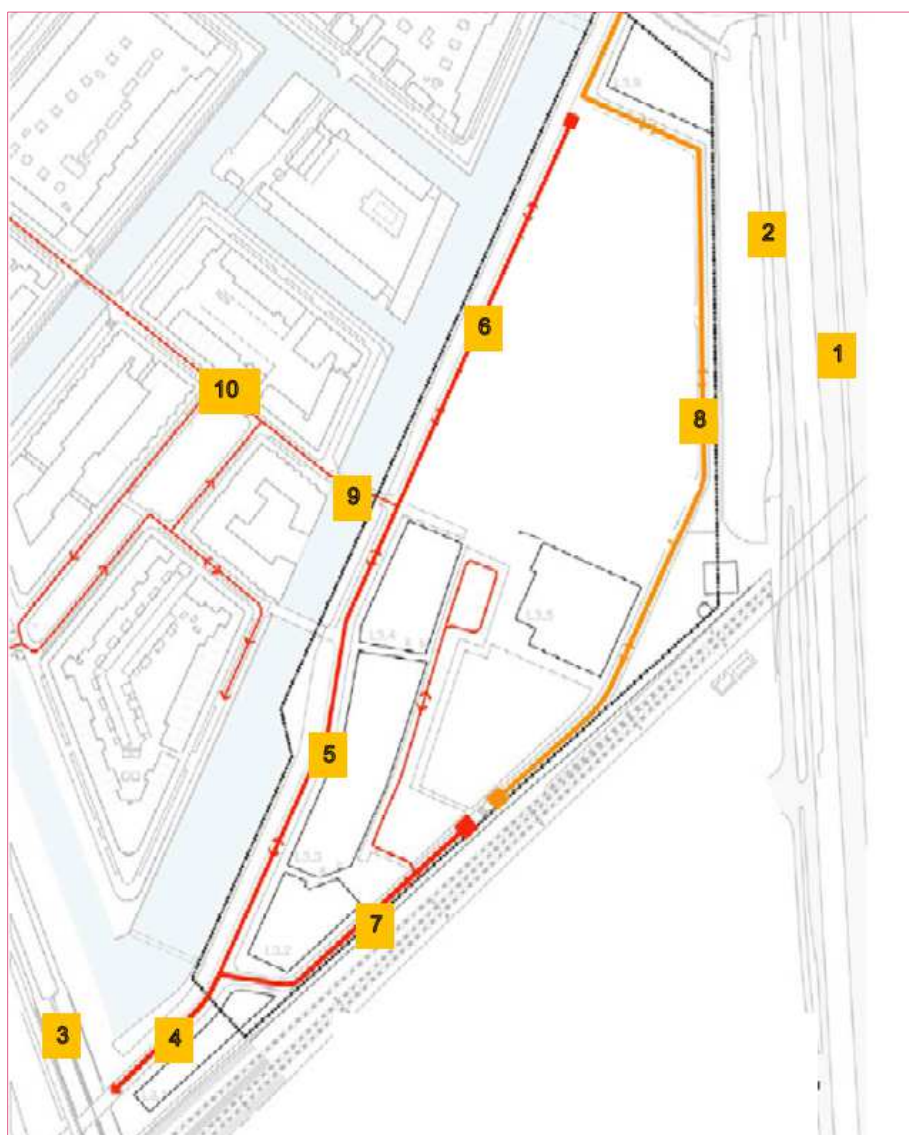
De verkeersgegevens voor de Verbindingsweg en de Laakboulevard zijn aangeleverd door de gemeente Amersfoort. De intensiteiten voor de beschouwde 30 km/h-wegen zijn ontleend aan het recentelijk door Goudappel Coffeng BV opgestelde verkeersonderzoek ten behoeve van plangebied Laak 3. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Verkeersonderzoek Laak 3' met kenmerk OBV149/Adr/1110.05 d.d. 3 mei 2016. In dit onderzoek is de verkeersgeneratie van plangebied Laak 3 bepaald. Hierbij is uitgegaan van de maximale vulling van functies in het plangebied. Daarmee wordt de verkeersgeneratie als representatief voor de toekomstige situatie beschouwd.

De gehanteerde verkeersgegevens zijn gepresenteerd in tabel 3.1. De situering van de beschouwde wegvakken is weergegeven in figuur 3.1.

wegvak	weekdag- gemiddelde etmaalintensiteit 2026 (mvt/etm)	gemiddelde uurintensiteit			aandeel vrachtverkeer					
		t.o.v. etmaal			dagperiode		avondperiode		nachtperiode	
					(7-19h)		(19-23h)		(23-7h)	
		dag- periode (7-19h)	avond- periode (19-23h)	nacht- periode (23-7h)	%MV	%ZV	%MV	%ZV	%MV	%ZV
1. Rijksweg A28	75.900	6,4	3,7	1,1	5	6	3	7	6	19
2. Verbindingsweg	11.700	6,7	3,7	0,6	2,4	1,7	2,4	1,7	2,4	1,7
3. Laakboulevard	14.200	6,7	3,7	0,6	2,4	1,7	2,4	1,7	2,4	1,7
4. Lovink	1.600	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
5. Oeverweg	1.000	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
6. Oeverweg	600	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
7. Nieuwe weg (oost)	800	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
8. Nieuwe weg (oost)	1.300	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
9. Brug Elburgerstraat	600	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1
10. Elburgerstraat	1.400	6,6	3,8	0,7	2	1	2	1	2	1

Intensiteiten afgerond op 100-tallen. %MV = percentage middelzwaar vrachtverkeer; %ZV = percentage zwaar vrachtverkeer.

Tabel 3.1: Gehanteerde verkeersgegevens



Figuur 3.1: Situering beschouwde wegvakken

Wegdekverharding en snelheid

Tabel 3.2 geeft de wegdekverharding en snelheid per wegvak weer.

wegvak	wegdekverharding	maximumsnelheid
1. Rijksweg A28	Enkellaags ZOAB	120 / 130 km/h ¹
2. Verbindingsweg	ZSA	70 / 80 km/h
3. Laakboulevard	ZSA	50 km/h
4. Lovink	dichtasfaltbeton (referentie)	30 km/h
5. Oeverweg	elementen in keperverband	30 km/h
6. Oeverweg	elementen in keperverband	30 km/h
7. Nieuwe weg (oost)	dichtasfaltbeton (referentie)	30 km/h
8. Nieuwe weg (oost)	dichtasfaltbeton (referentie)	30 km/h
9. Brug Elburgerstraat	elementen in keperverband	30 km/h
10. Elburgerstraat	elementen in keperverband	30 km/h

Tabel 3.2: Gehanteerde wegdekverharding en geldende maximum snelheid

3.3 Omgevingskenmerken

Naast de verkeersgegevens zijn diverse omgevingskenmerken van invloed op de geluidsbelasting van zowel het weg- als railverkeerslawaaï. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de aanwezigheid van bebouwing en van akoestisch harde bodempervlakten. Alle relevante aspecten zijn in het geluidsmodel ingevoerd volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012) aangegeven wijze.

De omgevingskenmerken zijn gebaseerd op de door het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst aangeleverde informatie. Daarnaast is gebruik gemaakt van foto's uit fotodatabase Cyclo-media. De (voorlopige) verkaveling voor plangebied Laak 3 is weergegeven in figuur 3.2.

¹ Conform het geluidsregister wegen is in het geluidsmodel uitgegaan van een snelheid van 115 km/h voor licht verkeer, 100 km/h voor middelzwaar vrachtverkeer en 90 km/h voor zwaar vrachtverkeer.



Figuur 3.2: (Voorlopige) verkaveling Laak 3

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.

Hoogteligging

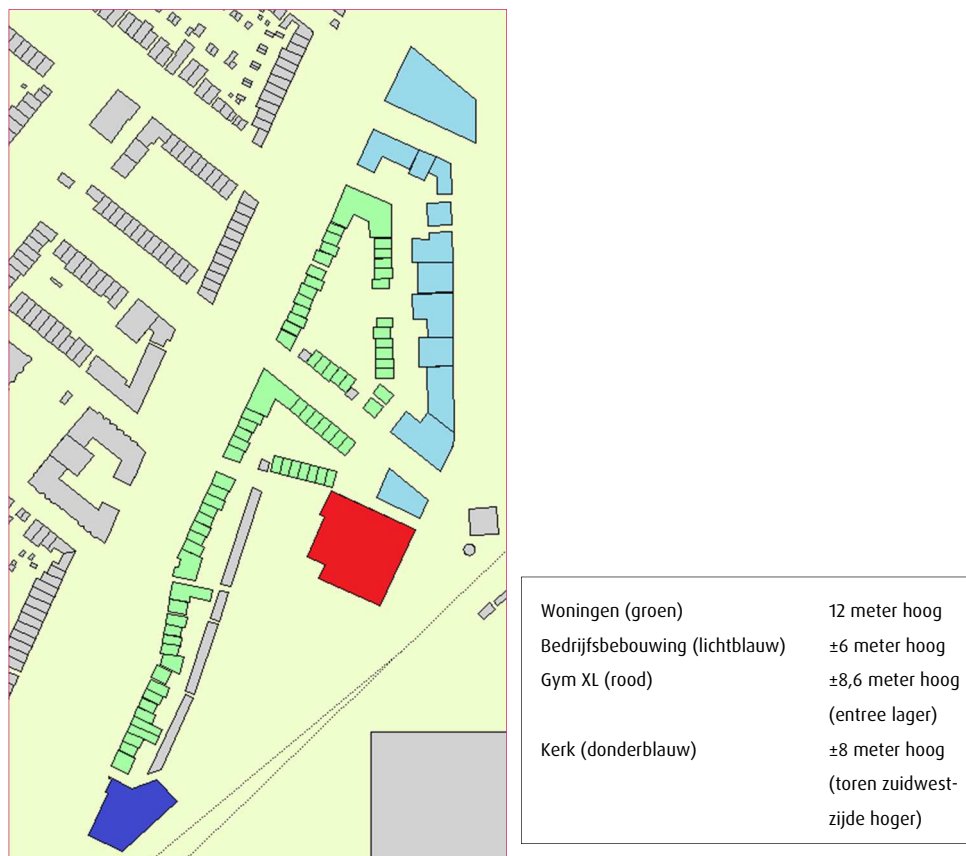
De hoogtegegevens zijn ontleend aan het geluidsregister spoor en hoogtegegevens in het Algemene Hoogtebestand Nederland (AHN). Het plangebied ligt op een hoogte van circa 3 meter ten opzichte van het NAP.

Nieuwbouw woningen

Voor de nieuwbouw woningen is uitgegaan van een hoogte van 12 meter, representatief voor een woning van vier bouwlagen.

Overige bebouwing

Tussen de nieuwe woningen en de Rijksweg A28/de spoorlijn wordt bedrijfsbebouwing gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van een (gemiddelde) bouwhoogte van 6 meter (2 bouwlagen). Tussen het spoor en de beoogde voorlopige verkaveling, wordt een sporthal (Gym XL) gerealiseerd en aan de zuidzijde een kerkgebouw. Figuur 3.3 geeft de verschillende functies weer.



Figuur 3.3: Functies en gebouwhoogten

Waarneempunten

Op de nieuwe woningen zijn in het geluidsmodel waarneempunten aangebracht. Op deze waarneempunten is de invallende geluidsbelasting berekend op een waarneemhoogte van 1,5; 4,5; 7,5 en 10,5 meter. Deze waarneemhoogten zijn representatief voor respectievelijk de eerste, tweede, derde en vierde bouwlaag.

De situering van waarneempunten is weergegeven in figuur 3.4. Een grotere versie van de figuur is opgenomen in de afbeeldingen bij dit rapport.



Figuur 3.4: Situering waarneempunten

Spoorkenmerken

De spoorlijn Zwolle - Amersfoort is ter hoogte van het plangebied uitgevoerd met betonnen dwarsliggers met doorgelaste spoorstaven. De spoorkenmerken zijn conform het geluidsregister spoor ingevoerd.

Geluidsschermen

De situering van de geluidsschermen langs de Rijksweg A28 is overgenomen uit het geluidsregister wegverkeer. Figuur 3.5 geeft een indruk van de situering van de geluidsafscherming ter hoogte van plangebied Vathorst Laak 3. In het onderzoek is de realisatie van aanvullende geluidsschermen als geluidsreducerende maatregel onderzocht.



Figuur 3.5: Situering huidige geluidsschermen ter hoogte van Vathorst Laak 3

Correctie artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 RMG 2012

Op de geluidsbelasting mag een correctie worden toegepast conform artikel 110g Wet geluidhinder en artikel 3.4 Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). Voor wegen met een maximumsnelheid tot 70 km/h geldt een correctie van -5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer gelden de volgende correcties:

- Bij een geluidsbelasting van 56 dB: -3 dB;
- Bij een geluidsbelasting van 57 dB: -4 dB;
- In overige gevallen: -2 dB.

In de tabellen met resultaten voor wegverkeerslawaai is aangegeven welke correctie is toegepast.

Correctie artikel 3.5 RMG 2012

In lid 1 van artikel 3.5 van het RMG2012 is aangegeven dat, voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/h of hoger, een correctie mag worden toegepast voor stille banden. Voor de meeste asfalttypes bedraagt de correctie -2 dB. Conform lid 2 van artikel 3.5 dient voor elementenverharding en de hierna genoemde asfaltverhardingen een correctie van -1 dB te worden toegepast:

- zeer open asfaltbeton;
- tweelaags zeer open asfaltbeton, met uitzondering van tweelaags zeer open asfaltbeton fijn;
- uitgeborsteld beton;
- geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
- oppervlaktbewerking.

De in voorliggend rapport gepresenteerde geluidsbelastingen zijn inclusief correctie.

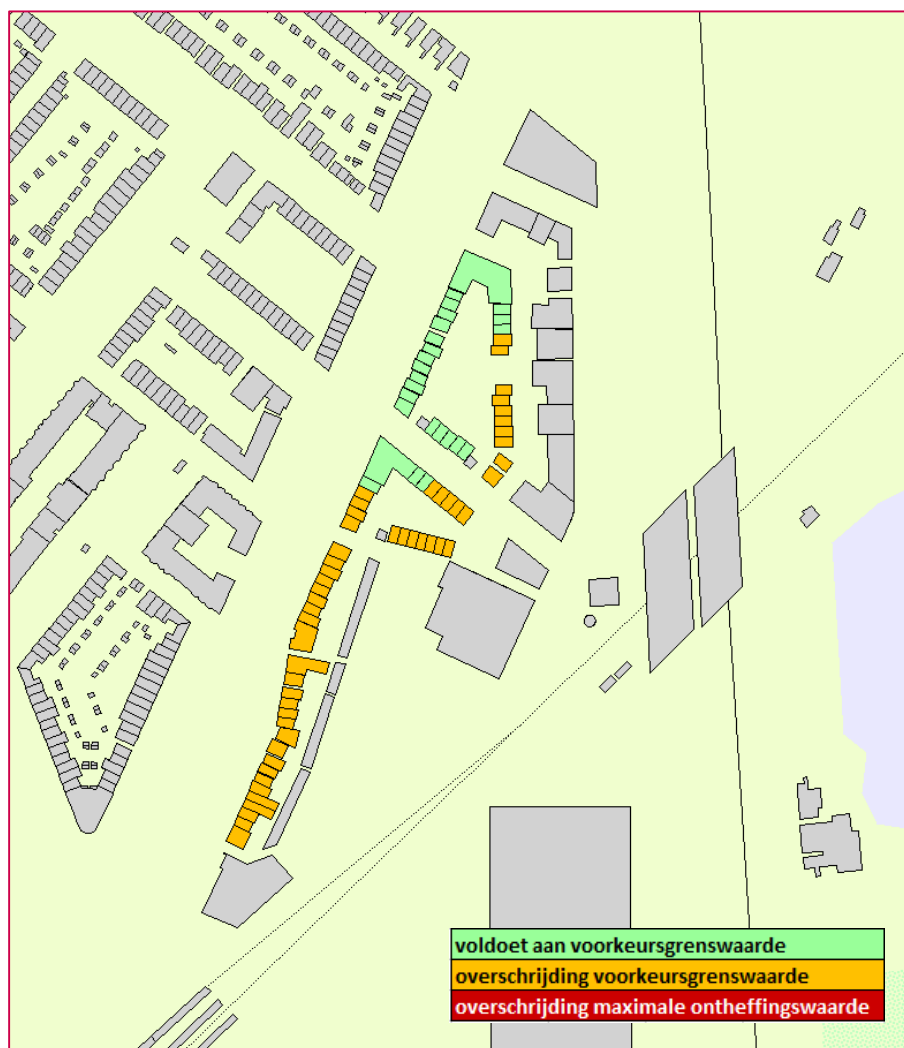
4

Resultaten railverkeersgeluid

4.1 Geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidzone van de spoorlijn Zwolle-Amersfoort. Daarom is akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer benodigd. Voor de nieuwe woningen geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht. Wanneer geluidsreducerende maatregelen overwegende bezwaren ontmoeten, bijvoorbeeld vanwege stedenbouwkundige, technische of financiële aard, of onvoldoende effect sorteren, is ontheffing voor een hogere waarde mogelijk. Voor railverkeersgeluid geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is gepresenteerd in tabel B1.1 in bijlage 1. Uit de tabel valt op te maken dat voor diverse woningen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 68 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt daarmee niet overschreden. Figuur 4.1 geeft een overzicht van de woningen waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.



Figuur 4.1: Geluidssituatie t.g.v. railverkeer (zonder geluidsreducerende maatregelen)

4.2 Geluidsreducerende maatregelen

Omdat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden beschouwd. De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals raildempers.
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de spoorweg, geluidsschermen en wallen.
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

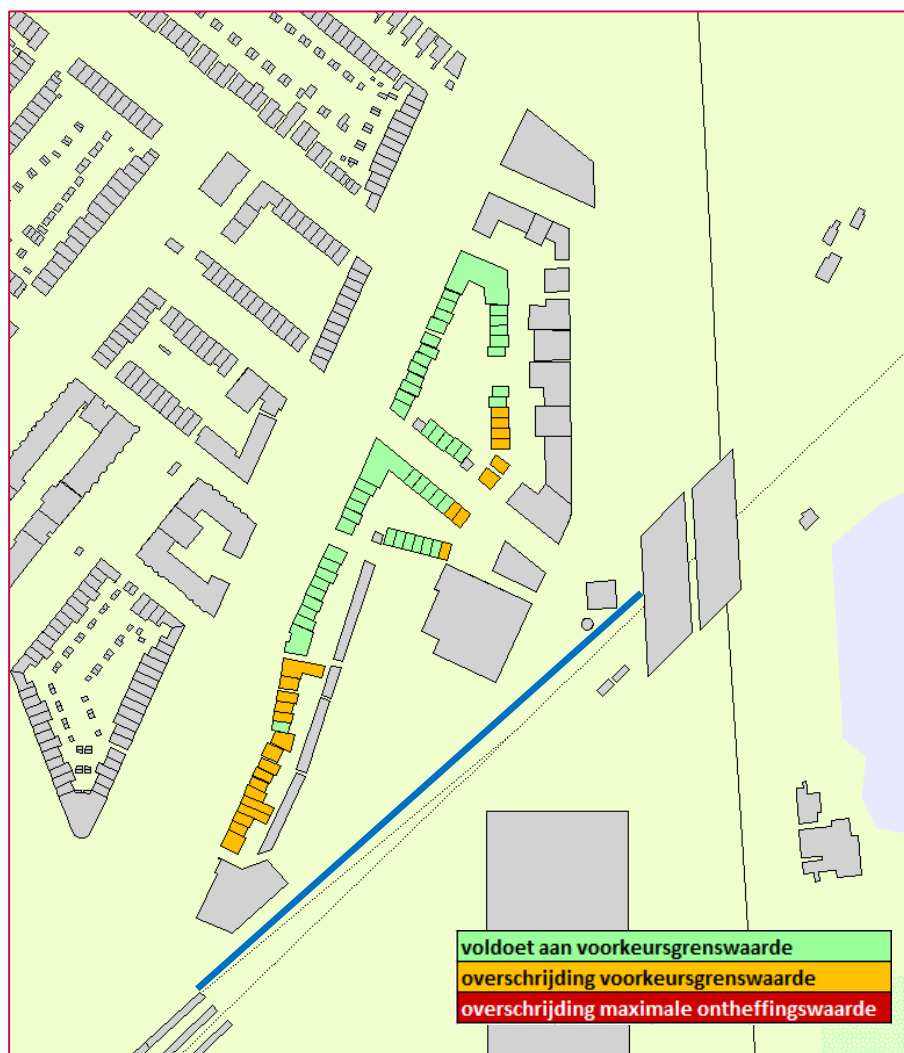
Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen voor railverkeer kan gedacht worden aan het toepassen van raildempers. Door raildempers kan de geluidsbelasting van het railverkeer in theorie met 3 dB worden verlaagd. Wel gelden er beperkingen ten aanzien van de toepasbaarheid van raildempers bij bijvoorbeeld wissels, bepaalde bovenbouwtypes, bochten, kunstwerken etc. Bovendien kan in de praktijk het effect van raildempers tegenvallen door bijvoorbeeld een beperkter effect bij langzaam rijdende of optrekkende en afremmende treinen.

Het plangebied Laak 3 is nabij station Amersfoort-Vathorst geprojecteerd. Vanwege optrekkend en afremmend treinverkeer sorteren raildempers een beperkt effect. Derhalve is de toepassing van raildempers niet nader onderzocht.

Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen kan worden gedacht aan het realiseren van geluidswallen of geluidsschermen. Het OBV is voornemens om langs de spoorlijn een geluidsschermbaan te realiseren. Middels een iteratief proces is een optimale afmeting van het geluidsschermbaan onderzocht. In overleg met OBV en de gemeente Amersfoort is bepaald dat de geluidsschermbaan 3 meter hoog dient te worden. Het geluidsschermbaan wordt gerealiseerd langs de noordwestzijde van het spoor, tussen het viaduct Verbindingsweg/Rijksweg A28 en station Amersfoort Vathorst. Het betreffende geluidsschermbaan is gepresenteerd in figuur 4.2. Hierin is tevens de geluidssituatie na realisatie van het beoogde scherm weergegeven. De geluidsbelastingen zijn gepresenteerd in tabel B1.1 in bijlage 1. De eigenschappen van het geluidsschermbaan zijn weergegeven in tabel 4.1.



Figuur 4.2: Geluidssituatie t.g.v. railverkeer met geluidsscherm 3 meter hoog

geluidsscherm railverkeer	eigenschappen
hoogte	3 meter (t.o.v. bovenkant spoor)
lengte	Ca. 350 meter
startpunt (X-coördinaat;Y-coördinaat)	158.266; 467.264
eindpunt (X-coördinaat;Y-coördinaat)	158.522; 467.497

Tabel 4.1: Eigenschappen beoogde geluidsafscherming

Uit de resultaten valt op te maken dat door de toepassing van het beoogde geluidsscherm voor alle woningen sprake is van een geluidsluwe gevel op de begane grond (waarneemhoogte 1,5 meter). Ook voor de tweede bouwlaag (waarneemhoogte 4,5)

wordt voor nagenoeg alle woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Alleen op een (eventuele) uitbouw wordt de voorkeursgrenswaarde op de tweede bouwlaag overschreden (waarneempunt 015, 016). Op de hogere bouwlagen is voor een aantal woningen nog sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Voor de betreffende woningen is ontheffing voor een hogere waarde benodigd.

Voor de woningen waarvoor ontheffing voor een hogere waarde benodigd is, dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de minimaal benodigde gevelwering is de gecumuleerde geluidsbelasting (alle geluidsbronnen gezamenlijk) bepalend. In hoofdstuk 5 is hier nader op ingegaan.

5

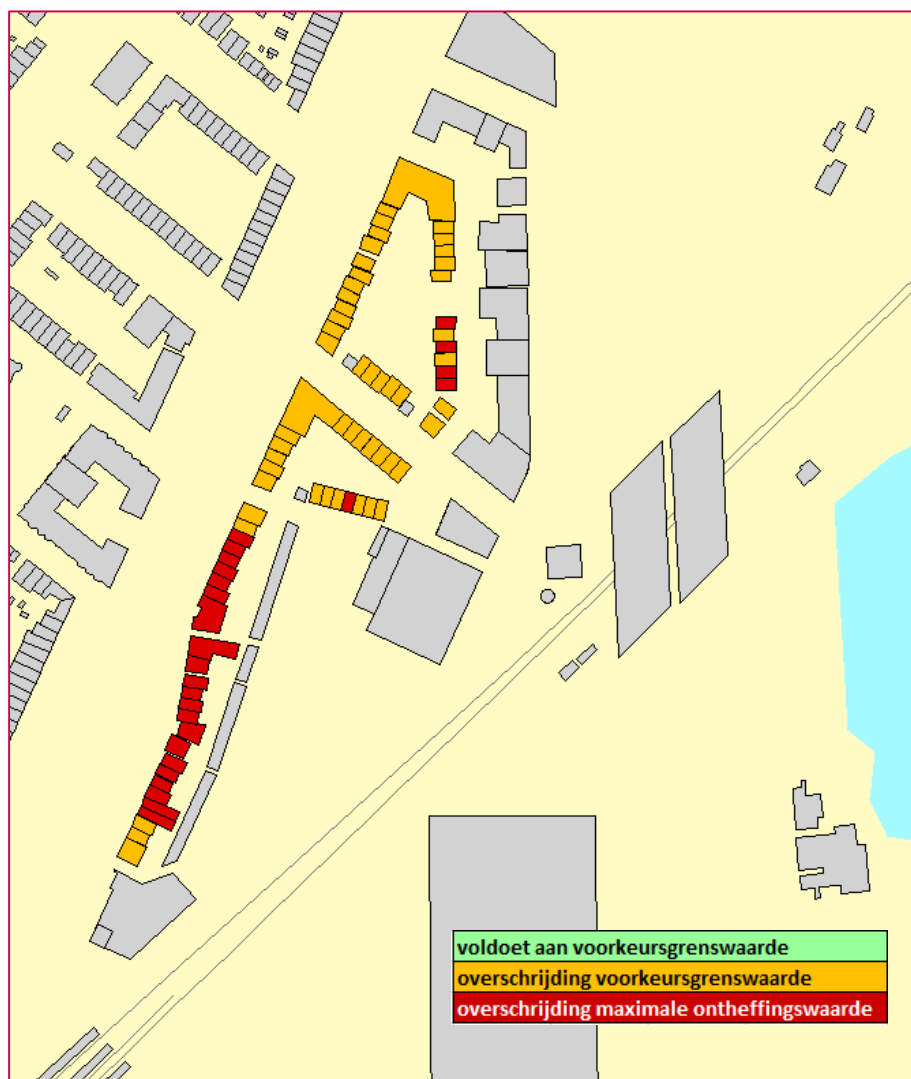
Wegverkeersgeluid

5.1 Geluidsbelasting ten gevolge van de Rijksweg A28

5.1.1 Geluidssituatie zonder maatregelen

De Rijksweg A28 betreft een autosnelweg. Daarmee dient de geluidssituatie voor de nieuwe woningen te worden getoetst als buitenstedelijke situatie. Er geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor deze situatie is 53 dB.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A28 is gepresenteerd in bijlage B2.1 in bijlage 2. De geluidssituatie is tevens weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1: Geluidssituatie t.g.v. Rijksweg A28 (zonder maatregelen)

Uit de resultaten valt op te maken dat voor alle nieuwe woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor diverse woningen is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Zonder de toepassing van geluidsreducerende maatregelen is woningbouw niet mogelijk. Hierna is ingegaan op de mogelijke toepassing van geluidsreducerende maatregelen.

5.1.2 Geluidsreducerende maatregelen

Omdat sprake is van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is het toepassen van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk, anders is woningbouw niet mogelijk. De prioriteit die de Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende oplossingen is als volgt:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen.

2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen.
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype. De Rijksweg A28 is ter hoogte van plangebied Laak 3 reeds voorzien van wegdektype ZOAB. Dit wegdektype heeft geluidsreducerende eigenschappen ten opzichte van een standaard asfaltverharding. Het toepassen van een wegdek met een groter geluidsreducerend vermogen wordt niet als reëel haalbare optie beschouwd in het kader van de ontwikkeling van Laak 3. Daarom is niet nader ingegaan op bronmaatregelen.

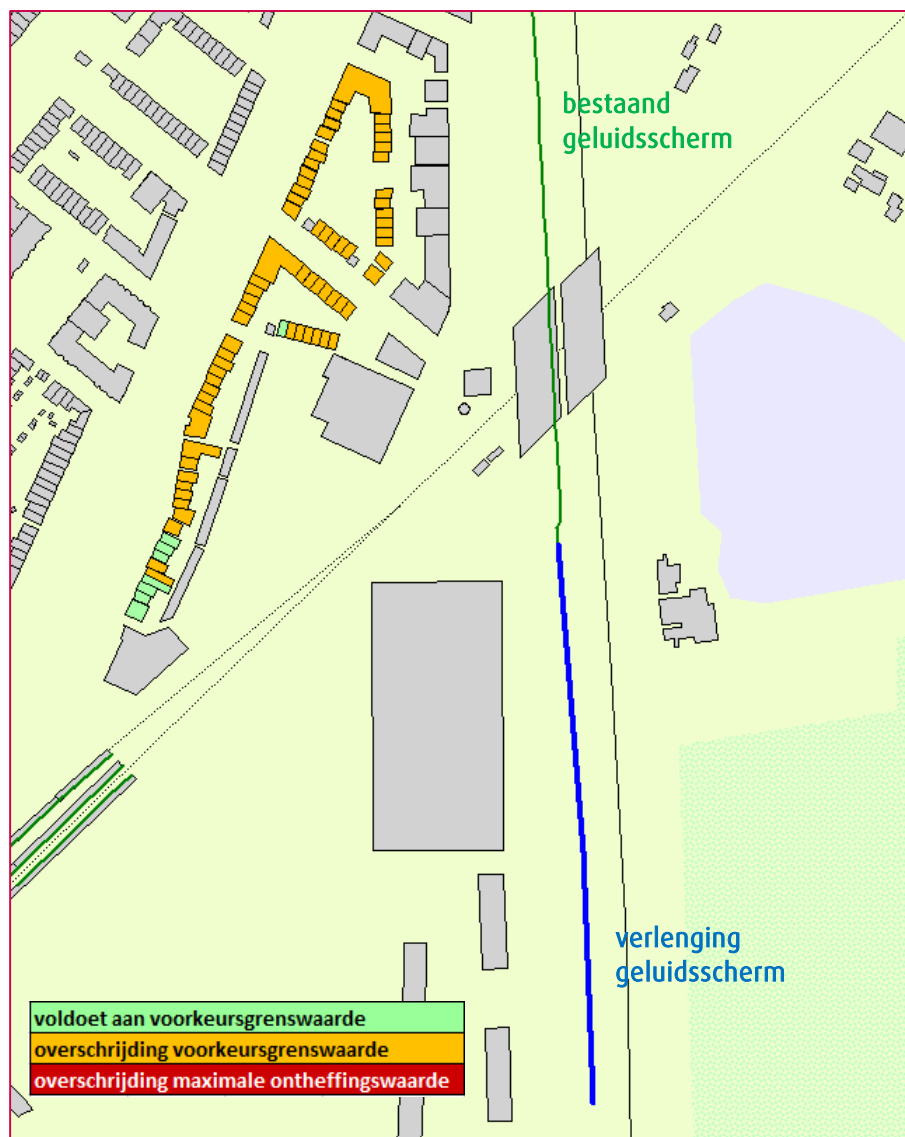
Overdrachtsmaatregelen

Langs de Rijksweg A28 is reeds (deels) een geluidsschermbaan gerealiseerd. Dit geluidsschermbaan loopt tot halverwege plangebied Laak 3. Aan de zuidzijde van plangebied Laak 3 is hierdoor (nog) geen sprake van een geluidsafscherming. Daarom zijn de mogelijkheden voor het doortrekken van het geluidsschermbaan in zuidelijke richting onderzocht. Middels een iteratief proces is een optimale afmeting van het geluidsschermbaan onderzocht. Deze optimale afmeting van de geluidsafscherming bedraagt 4 meter.

De geluidsbelasting bij toepassing van een dergelijk geluidsschermbaan is weergegeven in tabel B2.2 in bijlage 2. De geluidssituatie na de realisatie van een dergelijke geluidsafscherming is weergegeven in figuur 5.2. In de figuur is de situering van het geluidsschermbaan weergegeven. De eigenschappen van het verlengde deel van het geluidsschermbaan zijn weergegeven in tabel 5.1.

Geluidsschermbaan Rijksweg A28	eigenschappen
Hoogte	4 meter (t.o.v. weghoogte)
Lengte	Ca. 350 meter
Startpunt (X-coördinaat;Y-coördinaat)	158.266; 467.264
Eindpunt (X-coördinaat;Y-coördinaat)	158.522; 467.497

Tabel 5.1: Eigenschappen beoogde geluidsafscherming

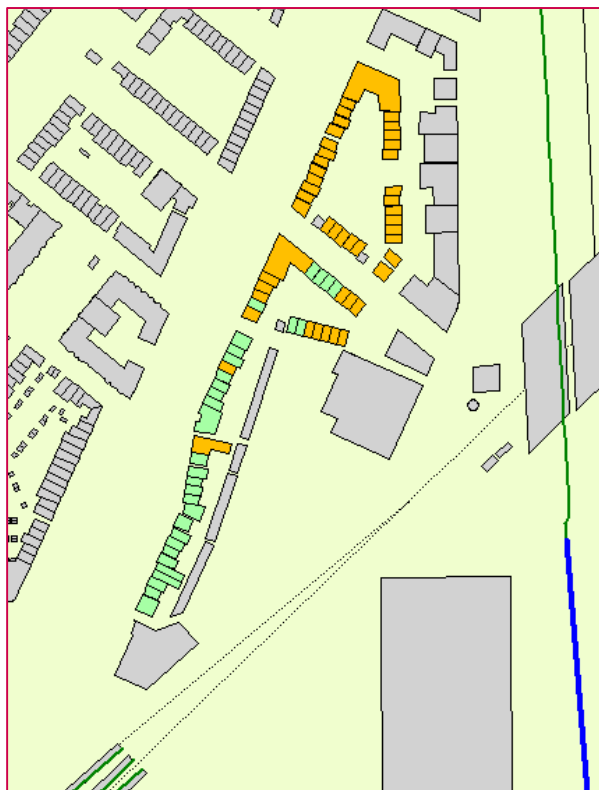


Figuur 5.2: Geluidssituatie t.g.v. Rijksweg A28 met geluidsscherm 4 meter hoog

Na de realisatie van het geluidsscherm wordt voor alle woningen in ieder geval voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Hiermee is woningbouw in beginsel mogelijk op deze locatie. Voor diverse woningen is nog wel sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Met de beoogde geluidsafscherming wordt er in ieder geval voor gezorgd dat alle woningen een geluidsluwe gevel hebben op de begane grond (waarneemhoogte 1,5 meter).

Voor de in figuur 5.2 geel gekleurde woningen is ontheffing voor een hogere waarde nodig. De figuur is echter gebaseerd op een bouwhoogte van 4 bouwlagen. Wanneer de

woningen in de praktijk minder hoog worden uitgevoerd², zijn minder ontheffingen nodig. Figuur 5.3 geeft de situatie weer voor woningen met 3 bouwlagen. In deze situatie zijn voor een kleiner aantal woningen hogere waarden benodigd.



*Figuur 5.3: Geluidssituatie t.g.v. Rijksweg A28 met geluidsschermb 4 meter hoog
- maximaal 3 bouwlagen*

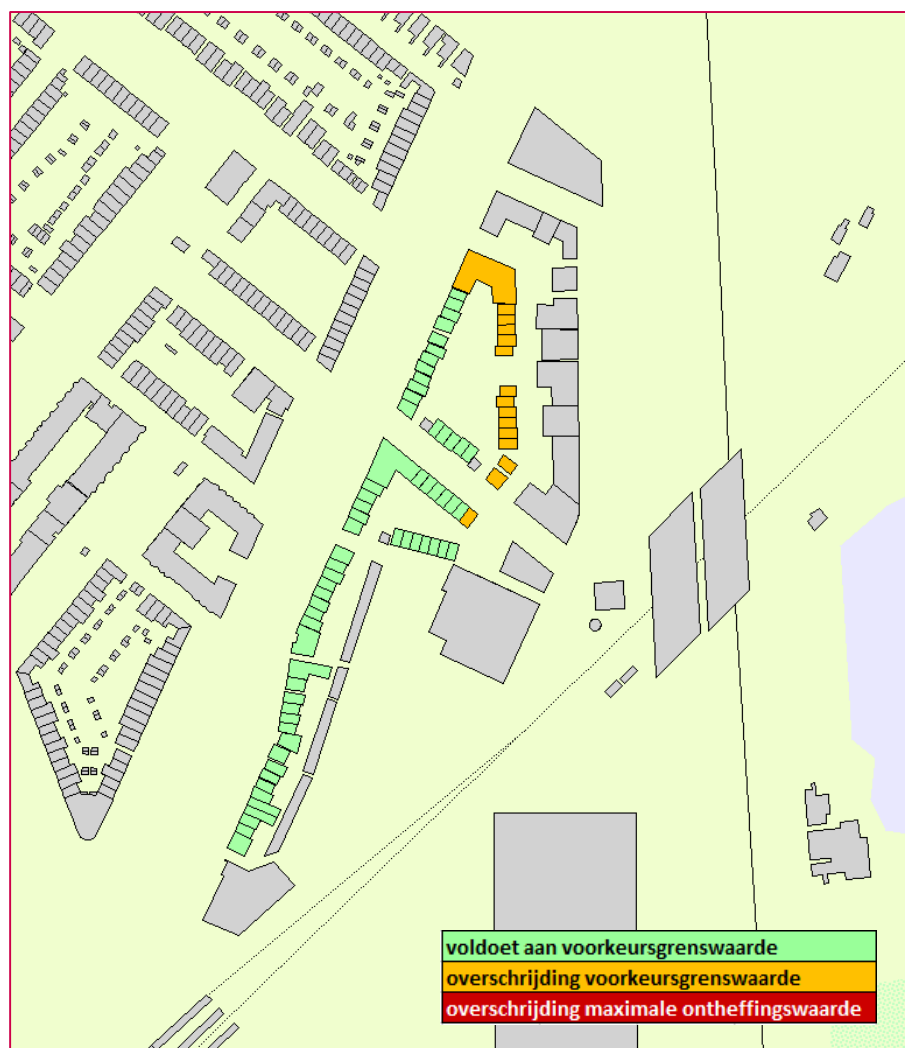
Voor de woningen waarvoor ontheffing voor een hogere waarde benodigd is, dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de minimaal benodigde gevelwering is de gecumuleerde geluidsbelasting (alle geluidsbronnen gezamenlijk) bepalend. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

5.2 Geluidsbelasting ten gevolge van de Verbindingsweg

Voor de geluidsbelasting ten gevolge van de Verbindingsweg geldt in beginsel een voorsorgswaarde van 48 dB. De maximale ontheffing voor deze situatie bedraagt 63 dB

² Of als de woningen op deze bouwlaag met een dove gevel, zonder te openen delen, worden uitgevoerd.

(Binnenstedelijke situatie). De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg is gepresenteerd in tabel B3.1. De geluidssituatie is tevens inzichtelijk gemaakt in figuur 5.4.



Figuur 5.4: Geluidssituatie t.g.v. verkeer Verbindingsweg

Uit de resultaten valt op te maken dat ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg voor een aantal woningen de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De betreffende woningen zijn gesitueerd aan de noordzijde van het plangebied. In geen geval is sprake van overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 51 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt daarmee met 3 dB overschreden.

Geluidsreducerende maatregelen

De Verbindingsweg is reeds voorzien van wegdektype ZSA. Dit wegdektype heeft geluidsreducerende eigenschappen ten opzichte van een standaard asfaltverharding. Hiermee zijn dus reeds bronmaatregelen getroffen. Ook overdrachtsmaatregelen zijn reeds getroffen in de vorm van een geluidsscherm. In overleg met het OBV en de gemeente Amersfoort is besloten geen aanvullende maatregelen toe te passen voor de geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg. Voor een aantal woningen is ontheffing voor een hogere waarde benodigd.

Voor de woningen waarvoor ontheffing voor een hogere waarde benodigd is, dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de minimaal benodigde gevelwering is de gecumuleerde geluidsbelasting (alle geluidsbronnen gezamenlijk) bepalend. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

5.3 Geluidsbelasting ten gevolge van de Laakboulevard

Een aantal woningen is tevens gepland binnen de geluidszone van de Laakboulevard. Voor deze situatie geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Laakboulevard is gepresenteerd in tabel B3.1 in bijlage 3 bij dit rapport.

In geen geval is sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze situatie is de toepassing van geluidsreducerende maatregelen niet benodigd.

5.4 Geluidsbelasting ten gevolge van 30 km/h-wegen

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 kennen 30 km/h-wegen geen geluidszone en behoeven geluidssituaties langs deze wegen geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wenselijk de geluidssituatie langs 30 km/h-wegen wel te beschouwen.

Als 30 km/h-wegen zijn de (verlengde) Oeverweg en de nieuwe weg langs de oostelijke rand van het plangebied beschouwd. Tussen deze wegen liggen als ontsluiting van de nieuwe woningen nog enkele dwarsverbindingen. Uitwisseling tussen de oostelijke en westelijke weg in het plangebied is niet mogelijk. Omdat op de dwarsverbindingen alleen sprake is van geëigend bestemmingsverkeer is de intensiteit op deze wegen zeer beperkt. Het geluid ten gevolge van het verkeer op deze verbindingen is dan ook niet nader beschouwd.

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-wegen binnen Laak 3 is gepresenteerd in tabel B4.1 in bijlage 4. Op de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-wegen is geen correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder toegepast.

Uit de tabel valt op te maken dat de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-wegen ten hoogste 56 dB bedraagt. Een dergelijke geluidsbelasting is geen uitzonderlijk hoge geluidsbelasting langs 30 km/h-wegen. Wanneer sprake zou zijn van een

gezoneerde weg, zou een correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder toegepast mogen worden. De gecorrigeerde geluidsbelasting bedraagt dan ten hoogste 51 dB. Hiermee ligt de geluidsbelasting boven de in gezoneerde situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de in gezoneerde situaties geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

5.5 Gecumuleerde geluidsbelasting

Geconstateerd is dat ten gevolge van diverse geluidsbronnen, ook na het toepassen van geluidsreducerende maatregelen, sprake is van geluidsbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde. Voor de volgende geluidsbronnen is ontheffing voor een hogere waarde benodigd:

- Spoorlijn Zwolle-Amersfoort;
- Rijksweg A28;
- Verbindingsweg.

Bij de aanvraag van ontheffingen voor een hogere waarde dient voldaan te worden aan de eisen ten aanzien van de binnenwaarde uit het Bouwbesluit. In het Besluit is opgenomen dat in verblijfsruimten van woningen moet worden voldaan aan een maximale binnenwaarde van 33 dB.

Om te bepalen of het geluidsreducerend vermogen van de gevel voldoende groot is om te voldoen aan de maximale binnenwaarde, is de gecumuleerde geluidsbelasting (alle geluidsbronnen gezamenlijk) benodigd. Hieronder vallen eveneens 30 km/h-wegen en woonerven. Op een gecumuleerde geluidsbelasting is geen correctie volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

De gecumuleerde geluidsbelasting is gepresenteerd in tabel B5.1 in bijlage 5. Uit de tabel valt op te maken dat de gecumuleerde geluidsbelasting ten hoogste 59 dB bedraagt. Om bij een dergelijke geluidsbelasting te voldoen aan de maximale binnenwaarde van 33 dB dient het geluidsreducerend vermogen van de gevel ten minste 26 dB te zijn. Bij de bouw van de woningen dient rekening gehouden te worden met deze eisen.

5.6 Indirecte planeffecten

Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen kan er langs de wegen in de omgeving sprake zijn van toenemende geluidsbelastingen als gevolg van gewijzigde verkeersstromen.

Recentelijk is door Goudappel Coffeng BV verkeersonderzoek ten behoeve van plangebied Laak 3 uitgevoerd. Dit onderzoek is beschreven in de rapportage 'Verkeersonderzoek Laak 3' met kenmerk OBV149/Adr/1110.05 d.d. 3 mei 2016. In dit onderzoek is de verkeersgeneratie van plangebied Laak 3 bepaald. Hierbij is uitgegaan van de maximale vuling van functies in het plangebied. Daarmee wordt de verkeersgeneratie als representatief voor de toekomstige situatie beschouwd.

Verkeer verbinding Lovink/Oeverweg

Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat na realisatie van Laak 3 op de verbinding Oeverweg circa 1.000 mvt-etm rijden. Uit een aanvullende berekening blijkt dat de geluidsbelasting op de bestaande bebouwing in Laak 1 ten hoogste 51 dB bedraagt (exclusief correctie artikel 110g Wgh.). Wanneer sprake zou zijn van een gezoneerde weg, zou een correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder toegepast mogen worden. De gecorrigeerde geluidsbelasting bedraagt dan ten hoogste 46 dB. Hiermee ligt de toekomstige geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oeverweg, voor de bestaande woningen onder de in gezoneerde situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er is dus ten gevolge van het verkeer op de Oeverweg sprake van een acceptabele geluidssituatie voor de bestaande woningen binnen Laak 1.

Verkeer Elburgerstraat

Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat als gevolg van de aanleg van de brug in de Elburgerstraat, na realisatie van Laak 3 op Elburgerstraat, de verkeersintensiteit toeneemt van circa 800 mvt/etm naar circa 1.400 mvt/etm. Dit is een toename van verkeer van circa 70%. Dit heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting langs de Elburgerstraat met circa 2 dB toeneemt als gevolg van het extra verkeer van en naar plangebied Laak 3. Uit een aanvullende berekening blijkt dat de geluidsbelasting langs de Elburgerstraat in de plansituatie circa 54 dB bedraagt (exclusief correctie artikel 110g Wgh.). Wanneer sprake zou zijn van een gezoneerde weg, zou een correctie volgens artikel 110g Wet geluidhinder toegepast mogen worden. De gecorrigeerde geluidsbelasting bedraagt dan ten hoogste 49 dB. Hiermee ligt de geluidsbelasting hoger dan in formeel te toetsen situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een geluidsbelasting van 49 dB is gezien de situatie niet uitzonderlijk.

Resumé

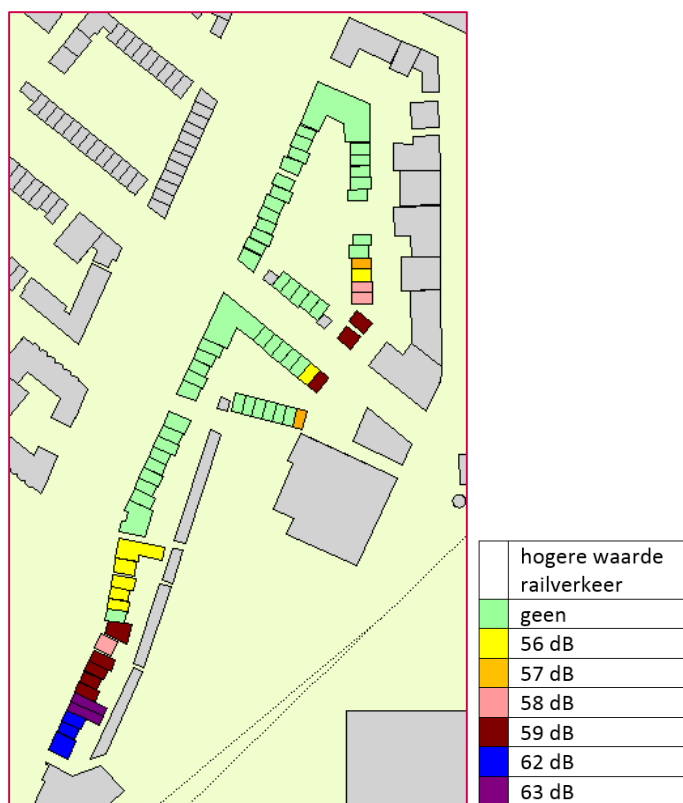
Ontwikkelingsbedrijf Vathorst Beheer B.V. (OBV) heeft plannen voor de ontwikkeling van deelplangebied Laak 3 te Amersfoort Vathorst. Op deze locatie zijn ondermeer nieuwe woningen beoogd. De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen de geluidszone van de Spoorlijn Zwolle Amersfoort, de Rijksweg A28, Verbindingsweg en de Laakboulevard. Daarom heeft Goudappel Coffeng BV in opdracht van het OBV akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Uit het akoestisch onderzoek is het volgende gebleken:

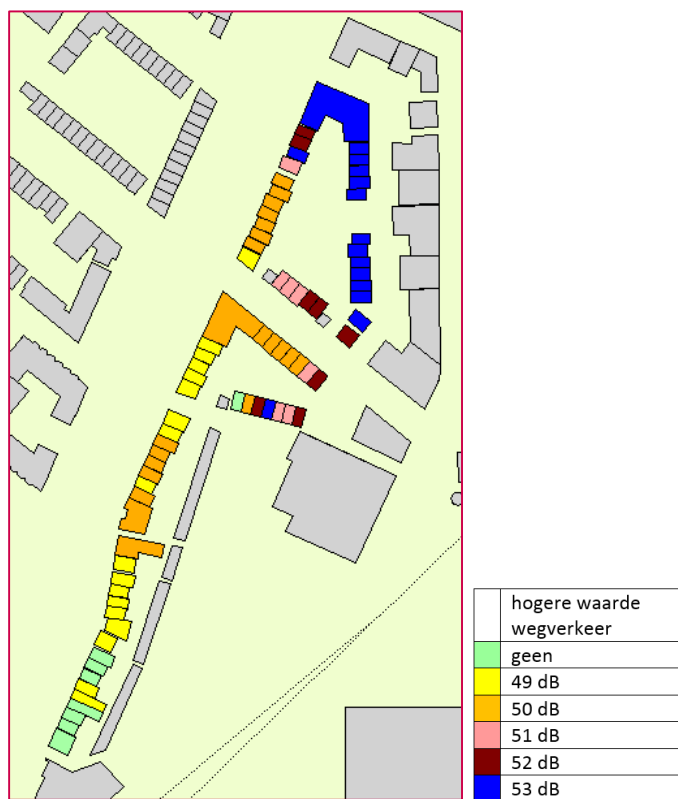
- Ten gevolge van het railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. In geen geval is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Omdat er sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde is de toepassing van geluidsreducerende maatregelen onderzocht. Het OBV heeft in overleg met de gemeente Amersfoort gekozen voor een geluidsscherm van 3 meter hoog langs de spoorlijn. Na de realisatie van dit geluidsscherm beschikt elke woning over een geluidsluw geveldeel op de begane grond. Voor een aantal woningen is nog wel ontheffing voor een hogere waarde benodigd.
- Ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A28 wordt de maximale ontheffingswaarde voor diverse woningen overschreden. Zonder het toepassen van geluidsreducerende maatregelen kan het plan geen doorgang vinden. Het OBV heeft in overleg met de gemeente Amersfoort gekozen voor een geluidsscherm van 4 meter hoog langs de Rijksweg A28, in het verlengde van het bestaande geluidsscherm. Na de realisatie van dit geluidsscherm beschikt elke woning over een geluidsluw geveldeel op de begane grond. Voor een aantal woningen is nog wel ontheffing voor een hogere waarde benodigd.
- Ten gevolge van het verkeer op de Verbindingsweg wordt voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. In geen geval is sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Langs de Verbindingsweg is reeds een geluidsscherm gerealiseerd. Het OBV heeft in overleg met de gemeente Amersfoort gekozen geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen te treffen. Voor een aantal woningen is nog wel ontheffing voor een hogere waarde benodigd.
- Ten gevolge van het verkeer op de Laakboulevard wordt voor alle nieuwe woningen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Geluidsreducerende maatregelen zijn niet benodigd.

- Ten gevolge van het verkeer op de 30 km/h-wegen ligt de geluidsbelasting voor een aantal woningen boven de in gezoneerde situaties geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar ruim onder de in gezoneerde situaties geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB.
- Bij de aanvraag van ontheffingen voor een hogere waarde dient voldaan te worden aan de eisen ten aanzien van de binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Bij de bouw van de woningen dient rekening gehouden te worden met deze eisen. Om te kunnen bepalen of het geluidsreducerend vermogen van de gevel voldoende is, is de gecumuleerde geluidsbelasting (van alle wegen en de spoorweg gezamenlijk) in het onderzoek opgenomen.
- Tevens zijn de indirecte planeffecten onderzocht. Gebleken is dat de geluidsbelasting langs de Elburgerstraat met circa 2 dB toeneemt als gevolg van de plannen. De (gecorrigeerde) geluidsbelasting langs de Elburgerstraat bedraagt in de plansituatie circa 49 dB. Dit is geen uitzonderlijk hoge geluidsbelasting voor een dergelijke omgeving.

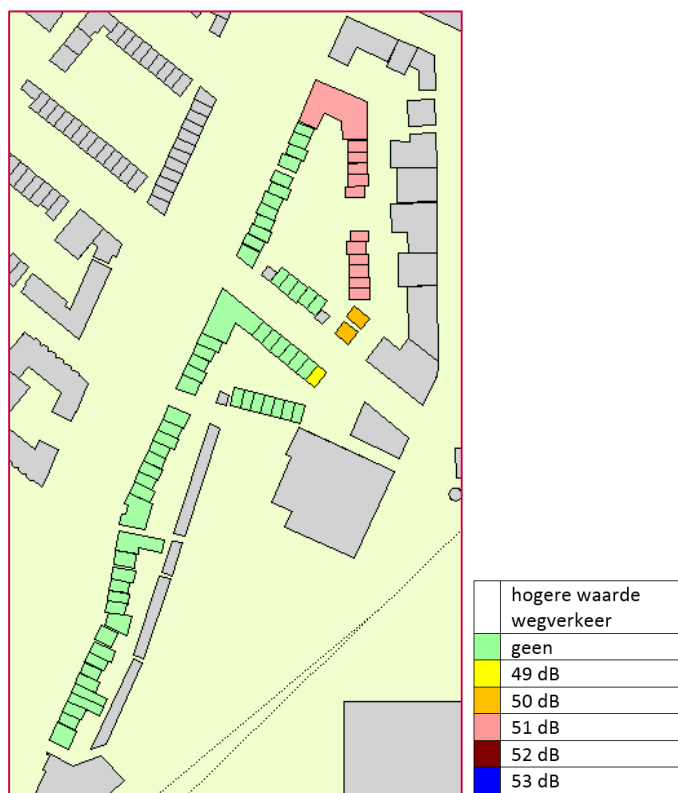
Gebleken is dat ten gevolge van de spoorweg Zwolle/Amersfoort, Rijksweg A28 en de Verbindingsweg (na het treffen van geluidsreducerende maatregelen) sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Daarmee is voor diverse woningen ontheffing voor een hogere waarde benodigd. In figuur 6.1, figuur 6.2 en figuur 6.3 is weergegeven welke hogere waarde ten gevolge van welke bron benodigd is. De waarden zijn bepaald op basis van de situatie inclusief maatregelen.



Figuur 6.1: Benodigde hogere waarden t.g.v. spoorlijn Zwolle-Amersfoort



*Figuur 6.2: Benodigde hogere waarden t.g.v. Rijksweg A28
(inclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)*



*Figuur 6.3: Benodigde hogere waarden t.g.v. Verbindingsweg
(inclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)*

Wanneer de beoogde geluidsreducerende maatregelen getroffen worden en ontheffing voor een hogere waarde wordt verleend, is de geluidssituatie geen verdere belemmering voor het uitvoeren van de plannen.

Bijlage 1

Geluidsbelasting railverkeer

Spoorlijn Zwolle - Amersfoort

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v. railverkeer zonder maatregelen (dB)	geluidsbelasting t.g.v. railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)		
001_A	1,5	49	43
001_B	4,5	49	45
001_C	7,5	49	45
001_D	10,5	50	46
002_A	1,5	48	44
002_B	4,5	48	45
002_C	7,5	49	45
002_D	10,5	49	46
003_A	1,5	49	44
003_B	4,5	49	45
003_C	7,5	49	46
003_D	10,5	50	47
004_A	1,5	49	44
004_B	4,5	49	45
004_C	7,5	49	46
004_D	10,5	50	47
005_A	1,5	48	44
005_B	4,5	49	45
005_C	7,5	49	46
005_D	10,5	50	47

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
006_A	1,5	49	44
006_B	4,5	50	45
006_C	7,5	50	46
006_D	10,5	50	47
007_A	1,5	47	43
007_B	4,5	48	44
007_C	7,5	48	44
007_D	10,5	48	46
008_A	1,5	46	44
008_B	4,5	47	44
008_C	7,5	47	45
008_D	10,5	48	47
009_A	1,5	46	43
009_B	4,5	46	44
009_C	7,5	46	45
009_D	10,5	48	46
010_A	1,5	56	50
010_B	4,5	65	54
010_C	7,5	67	56
010_D	10,5	67	59
011_A	1,5	52	50
011_B	4,5	64	54
011_C	7,5	67	56
011_D	10,5	67	59
012_A	1,5	52	50
012_B	4,5	64	53
012_C	7,5	66	56
012_D	10,5	66	59
013_A	1,5	51	50
013_B	4,5	63	53
013_C	7,5	65	56
013_D	10,5	65	59
014_A	1,5	50	48
014_B	4,5	63	53
014_C	7,5	64	55
014_D	10,5	64	59
015_A	1,5	49	49
015_B	4,5	67	56
015_C	7,5	68	59
015_D	10,5	68	63

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
016_A	1,5	49	49
016_B	4,5	67	56
016_C	7,5	68	59
016_D	10,5	68	63
017_A	1,5	51	50
017_B	4,5	66	54
017_C	7,5	67	58
017_D	10,5	67	62
018_A	1,5	51	50
018_B	4,5	65	55
018_C	7,5	67	58
018_D	10,5	67	62
019_A	1,5	51	49
019_B	4,5	64	54
019_C	7,5	66	57
019_D	10,5	66	61
020_A	1,5	53	48
020_B	4,5	62	54
020_C	7,5	63	57
020_D	10,5	64	60
021_A	1,5	49	43
021_B	4,5	51	47
021_C	7,5	53	50
021_D	10,5	52	52
022_A	1,5	44	44
022_B	4,5	45	44
022_C	7,5	46	45
022_D	10,5	47	47
023_A	1,5	43	42
023_B	4,5	44	43
023_C	7,5	44	44
023_D	10,5	46	46
024_A	1,5	45	44
024_B	4,5	46	45
024_C	7,5	46	46
024_D	10,5	47	47
025_A	1,5	45	43
025_B	4,5	46	44
025_C	7,5	47	45
025_D	10,5	47	46

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
026_A	1,5	44	43
026_B	4,5	45	44
026_C	7,5	46	45
026_D	10,5	47	46
027_A	1,5	44	44
027_B	4,5	45	45
027_C	7,5	46	45
027_D	10,5	47	46
028_A	1,5	44	44
028_B	4,5	45	45
028_C	7,5	46	45
028_D	10,5	47	47
029_A	1,5	44	43
029_B	4,5	45	44
029_C	7,5	45	45
029_D	10,5	47	46
030_A	1,5	51	42
030_B	4,5	52	43
030_C	7,5	53	45
030_D	10,5	54	49
031_A	1,5	56	45
031_B	4,5	55	45
031_C	7,5	55	47
031_D	10,5	56	49
032_A	1,5	52	49
032_B	4,5	64	51
032_C	7,5	65	53
032_D	10,5	65	55
033_A	1,5	52	50
033_B	4,5	64	51
033_C	7,5	65	53
033_D	10,5	66	56
034_A	1,5	53	50
034_B	4,5	64	52
034_C	7,5	65	54
034_D	10,5	66	56
035_A	1,5	55	50
035_B	4,5	64	52
035_C	7,5	65	54
035_D	10,5	66	56

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
036_A	1,5	54	50
036_B	4,5	63	52
036_C	7,5	65	54
036_D	10,5	66	56
037_A	1,5	53	50
037_B	4,5	63	51
037_C	7,5	65	53
037_D	10,5	66	56
038_A	1,5	52	50
038_B	4,5	63	52
038_C	7,5	65	54
038_D	10,5	66	56
039_A	1,5	51	48
039_B	4,5	62	50
039_C	7,5	63	52
039_D	10,5	64	54
040_A	1,5	48	46
040_B	4,5	58	47
040_C	7,5	59	49
040_D	10,5	60	51
041_A	1,5	52	50
041_B	4,5	65	53
041_C	7,5	66	55
041_D	10,5	67	58
042_A	1,5	52	50
042_B	4,5	65	53
042_C	7,5	67	55
042_D	10,5	67	59
043_A	1,5	55	50
043_B	4,5	64	53
043_C	7,5	66	55
043_D	10,5	66	58
044_A	1,5	43	43
044_B	4,5	44	44
044_C	7,5	45	45
044_D	10,5	46	46
045_A	1,5	41	41
045_B	4,5	42	42
045_C	7,5	43	43
045_D	10,5	45	45

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
046_A	1,5	42	42
046_B	4,5	43	43
046_C	7,5	44	44
046_D	10,5	45	45
047_A	1,5	41	41
047_B	4,5	42	42
047_C	7,5	43	43
047_D	10,5	45	45
048_A	1,5	41	41
048_B	4,5	42	42
048_C	7,5	43	43
048_D	10,5	45	45
049_A	1,5	40	40
049_B	4,5	41	41
049_C	7,5	42	42
049_D	10,5	44	44
050_A	1,5	40	40
050_B	4,5	41	41
050_C	7,5	42	42
050_D	10,5	43	43
051_A	1,5	39	39
051_B	4,5	41	41
051_C	7,5	42	42
051_D	10,5	44	44
052_A	1,5	40	40
052_B	4,5	41	41
052_C	7,5	42	42
052_D	10,5	44	44
053_A	1,5	40	40
053_B	4,5	42	42
053_C	7,5	43	43
053_D	10,5	45	45
054_A	1,5	43	41
054_B	4,5	48	43
054_C	7,5	50	45
054_D	10,5	51	48
055_A	1,5	52	46
055_B	4,5	58	48
055_C	7,5	59	51
055_D	10,5	60	52

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
056_A	1,5	53	46
056_B	4,5	58	49
056_C	7,5	59	52
056_D	10,5	60	53
057_A	1,5	52	47
057_B	4,5	59	49
057_C	7,5	60	52
057_D	10,5	61	53
058_A	1,5	50	47
058_B	4,5	59	49
058_C	7,5	60	51
058_D	10,5	61	53
059_A	1,5	51	47
059_B	4,5	59	49
059_C	7,5	61	51
059_D	10,5	62	52
060_A	1,5	51	47
060_B	4,5	60	48
060_C	7,5	61	50
060_D	10,5	62	52
061_A	1,5	51	47
061_B	4,5	60	48
061_C	7,5	61	50
061_D	10,5	62	52
062_A	1,5	50	47
062_B	4,5	60	48
062_C	7,5	61	50
062_D	10,5	62	52
063_A	1,5	53	47
063_B	4,5	60	48
063_C	7,5	61	50
063_D	10,5	62	52
064_A	1,5	51	42
064_B	4,5	53	43
064_C	7,5	54	45
064_D	10,5	55	49
065_A	1,5	40	40
065_B	4,5	41	41
065_C	7,5	43	43
065_D	10,5	45	45

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
066_A	1,5	40	40
066_B	4,5	42	42
066_C	7,5	44	44
066_D	10,5	45	45
067_A	1,5	39	39
067_B	4,5	41	41
067_C	7,5	43	43
067_D	10,5	45	45
068_A	1,5	39	39
068_B	4,5	41	41
068_C	7,5	43	43
068_D	10,5	45	45
069_A	1,5	39	39
069_B	4,5	41	41
069_C	7,5	43	43
069_D	10,5	45	45
070_A	1,5	40	40
070_B	4,5	41	42
070_C	7,5	43	43
070_D	10,5	46	46
071_A	1,5	39	39
071_B	4,5	41	41
071_C	7,5	43	43
071_D	10,5	45	45
072_A	1,5	42	41
072_B	4,5	44	44
072_C	7,5	46	46
072_D	10,5	50	49
073_A	1,5	45	42
073_B	4,5	47	44
073_C	7,5	49	47
073_D	10,5	52	51
074_A	1,5	45	42
074_B	4,5	47	45
074_C	7,5	49	48
074_D	10,5	54	53
075_A	1,5	49	43
075_B	4,5	50	45
075_C	7,5	52	48
075_D	10,5	54	54

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
076_A	1,5	50	46
076_B	4,5	51	48
076_C	7,5	52	50
076_D	10,5	56	55
077_A	1,5	49	44
077_B	4,5	51	47
077_C	7,5	53	50
077_D	10,5	56	55
078_A	1,5	50	47
078_B	4,5	52	49
078_C	7,5	54	51
078_D	10,5	56	55
079_A	1,5	52	47
079_B	4,5	53	49
079_C	7,5	55	52
079_D	10,5	57	56
080_A	1,5	51	48
080_B	4,5	53	50
080_C	7,5	55	52
080_D	10,5	57	57
081_A	1,5	53	52
081_B	4,5	56	54
081_C	7,5	60	57
081_D	10,5	61	59
082_A	1,5	44	44
082_B	4,5	49	49
082_C	7,5	55	53
082_D	10,5	57	55
083_A	1,5	44	43
083_B	4,5	49	48
083_C	7,5	55	53
083_D	10,5	57	55
084_A	1,5	46	43
084_B	4,5	50	48
084_C	7,5	54	52
084_D	10,5	56	54
085_A	1,5	47	43
085_B	4,5	51	47
085_C	7,5	55	52
085_D	10,5	56	54

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
086_A	1,5	48	43
086_B	4,5	52	46
086_C	7,5	55	51
086_D	10,5	56	53
087_A	1,5	48	43
087_B	4,5	51	46
087_C	7,5	54	50
087_D	10,5	56	52
088_A	1,5	46	42
088_B	4,5	51	45
088_C	7,5	53	49
088_D	10,5	55	51
089_A	1,5	47	42
089_B	4,5	51	45
089_C	7,5	53	49
089_D	10,5	55	52
090_A	1,5	46	42
090_B	4,5	50	44
090_C	7,5	52	47
090_D	10,5	53	51
091_A	1,5	46	43
091_B	4,5	53	45
091_C	7,5	54	47
091_D	10,5	55	50
092_A	1,5	47	44
092_B	4,5	55	46
092_C	7,5	55	48
092_D	10,5	57	50
093_A	1,5	49	47
093_B	4,5	55	49
093_C	7,5	56	51
093_D	10,5	57	53
094_A	1,5	53	47
094_B	4,5	56	49
094_C	7,5	57	51
094_D	10,5	58	53
095_A	1,5	49	45
095_B	4,5	56	47
095_C	7,5	57	48
095_D	10,5	58	51

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
096_A	1,5	46	44
096_B	4,5	55	46
096_C	7,5	56	47
096_D	10,5	57	49
097_A	1,5	57	47
097_B	4,5	58	48
097_C	7,5	59	49
097_D	10,5	59	52
098_A	1,5	58	47
098_B	4,5	58	48
098_C	7,5	59	49
098_D	10,5	59	52
099_A	1,5	59	47
099_B	4,5	58	48
099_C	7,5	58	49
099_D	10,5	59	52
100_A	1,5	59	47
100_B	4,5	57	47
100_C	7,5	58	49
100_D	10,5	58	52
101_A	1,5	58	47
101_B	4,5	57	47
101_C	7,5	57	49
101_D	10,5	58	52
102_A	1,5	58	47
102_B	4,5	57	48
102_C	7,5	57	49
102_D	10,5	58	53
103_A	1,5	58	47
103_B	4,5	57	50
103_C	7,5	57	50
103_D	10,5	58	53
104_A	1,5	49	45
104_B	4,5	53	51
104_C	7,5	58	56
104_D	10,5	58	57
105_A	1,5	48	43
105_B	4,5	51	48
105_C	7,5	56	54
105_D	10,5	56	56

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
106_A	1,5	48	43
106_B	4,5	51	48
106_C	7,5	55	53
106_D	10,5	56	55
107_A	1,5	49	42
107_B	4,5	51	47
107_C	7,5	55	53
107_D	10,5	56	55
108_A	1,5	48	42
108_B	4,5	50	47
108_C	7,5	54	53
108_D	10,5	55	55
109_A	1,5	48	42
109_B	4,5	50	46
109_C	7,5	54	52
109_D	10,5	55	54
110_A	1,5	47	42
110_B	4,5	49	46
110_C	7,5	53	52
110_D	10,5	55	54
111_A	1,5	49	46
111_B	4,5	51	49
111_C	7,5	53	52
111_D	10,5	55	54
112_A	1,5	53	43
112_B	4,5	52	46
112_C	7,5	53	49
112_D	10,5	54	50
113_A	1,5	40	40
113_B	4,5	42	42
113_C	7,5	44	44
113_D	10,5	45	44
114_A	1,5	40	40
114_B	4,5	42	42
114_C	7,5	44	44
114_D	10,5	44	44
115_A	1,5	39	39
115_B	4,5	42	42
115_C	7,5	43	43
115_D	10,5	43	43

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
116_A	1,5	39	39
116_B	4,5	42	42
116_C	7,5	44	44
116_D	10,5	44	44
117_A	1,5	43	40
117_B	4,5	45	43
117_C	7,5	46	45
117_D	10,5	46	46
118_A	1,5	40	40
118_B	4,5	43	43
118_C	7,5	45	45
118_D	10,5	46	46
119_A	1,5	40	40
119_B	4,5	43	43
119_C	7,5	45	45
119_D	10,5	46	46
120_A	1,5	41	41
120_B	4,5	43	43
120_C	7,5	46	46
120_D	10,5	47	47
121_A	1,5	39	39
121_B	4,5	41	41
121_C	7,5	43	43
121_D	10,5	46	46
122_A	1,5	40	40
122_B	4,5	42	42
122_C	7,5	45	45
122_D	10,5	48	48
123_A	1,5	40	40
123_B	4,5	43	43
123_C	7,5	46	46
123_D	10,5	49	49
124_A	1,5	40	40
124_B	4,5	43	43
124_C	7,5	46	46
124_D	10,5	49	49
125_A	1,5	41	41
125_B	4,5	44	44
125_C	7,5	47	47
125_D	10,5	50	50

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
126_A	1,5	41	41
126_B	4,5	44	44
126_C	7,5	47	47
126_D	10,5	50	50
127_A	1,5	40	40
127_B	4,5	43	43
127_C	7,5	47	47
127_D	10,5	50	50
128_A	1,5	40	40
128_B	4,5	42	42
128_C	7,5	45	45
128_D	10,5	50	50
129_A	1,5	41	41
129_B	4,5	43	43
129_C	7,5	46	46
129_D	10,5	50	50
130_A	1,5	46	42
130_B	4,5	48	44
130_C	7,5	50	47
130_D	10,5	52	50
131_A	1,5	41	41
131_B	4,5	44	44
131_C	7,5	46	46
131_D	10,5	47	47
132_A	1,5	40	40
132_B	4,5	43	43
132_C	7,5	45	45
132_D	10,5	47	47
133_A	1,5	40	40
133_B	4,5	43	43
133_C	7,5	45	45
133_D	10,5	47	47
134_A	1,5	40	40
134_B	4,5	43	43
134_C	7,5	45	45
134_D	10,5	47	47
135_A	1,5	40	40
135_B	4,5	42	42
135_C	7,5	44	44
135_D	10,5	46	46

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
136_A	1,5	41	41
136_B	4,5	43	43
136_C	7,5	45	45
136_D	10,5	46	46
137_A	1,5	43	43
137_B	4,5	47	46
137_C	7,5	49	49
137_D	10,5	51	51
138_A	1,5	42	42
138_B	4,5	46	46
138_C	7,5	50	49
138_D	10,5	52	52
139_A	1,5	43	43
139_B	4,5	47	47
139_C	7,5	51	50
139_D	10,5	54	53
140_A	1,5	43	43
140_B	4,5	47	47
140_C	7,5	51	51
140_D	10,5	55	54
141_A	1,5	43	43
141_B	4,5	48	48
141_C	7,5	52	51
141_D	10,5	55	54
142_A	1,5	43	43
142_B	4,5	48	48
142_C	7,5	52	52
142_D	10,5	55	54
143_A	1,5	43	43
143_B	4,5	48	48
143_C	7,5	52	51
143_D	10,5	55	54
144_A	1,5	44	44
144_B	4,5	48	48
144_C	7,5	53	53
144_D	10,5	56	55
145_A	1,5	45	44
145_B	4,5	49	49
145_C	7,5	53	52
145_D	10,5	57	55

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
146_A	1,5	43	42
146_B	4,5	46	46
146_C	7,5	50	49
146_D	10,5	54	53
147_A	1,5	38	38
147_B	4,5	41	41
147_C	7,5	44	44
147_D	10,5	47	48
148_A	1,5	37	37
148_B	4,5	40	40
148_C	7,5	43	43
148_D	10,5	47	47
149_A	1,5	38	38
149_B	4,5	40	40
149_C	7,5	43	43
149_D	10,5	47	47
150_A	1,5	38	38
150_B	4,5	41	41
150_C	7,5	44	44
150_D	10,5	47	47
151_A	1,5	37	37
151_B	4,5	40	40
151_C	7,5	43	43
151_D	10,5	47	47
152_A	1,5	38	38
152_B	4,5	40	40
152_C	7,5	43	43
152_D	10,5	47	47
153_A	1,5	38	38
153_B	4,5	40	40
153_C	7,5	43	43
153_D	10,5	48	48
154_A	1,5	38	38
154_B	4,5	40	40
154_C	7,5	43	43
154_D	10,5	48	48
155_A	1,5	38	38
155_B	4,5	41	41
155_C	7,5	43	44
155_D	10,5	48	48

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
156_A	1,5	38	38
156_B	4,5	41	41
156_C	7,5	44	44
156_D	10,5	48	48
157_A	1,5	39	39
157_B	4,5	41	41
157_C	7,5	44	44
157_D	10,5	48	48
158_A	1,5	39	39
158_B	4,5	42	42
158_C	7,5	44	44
158_D	10,5	48	48
159_A	1,5	39	39
159_B	4,5	41	41
159_C	7,5	43	43
159_D	10,5	46	47
160_A	1,5	43	42
160_B	4,5	46	45
160_C	7,5	50	48
160_D	10,5	53	52
161_A	1,5	47	43
161_B	4,5	49	46
161_C	7,5	52	49
161_D	10,5	55	53
162_A	1,5	46	43
162_B	4,5	49	46
162_C	7,5	53	50
162_D	10,5	55	53
163_A	1,5	46	42
163_B	4,5	49	47
163_C	7,5	52	49
163_D	10,5	55	52
164_A	1,5	42	42
164_B	4,5	48	47
164_C	7,5	53	51
164_D	10,5	56	53
165_A	1,5	42	42
165_B	4,5	46	46
165_C	7,5	49	49
165_D	10,5	54	54

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
166_A	1,5	40	40
166_B	4,5	43	43
166_C	7,5	46	46
166_D	10,5	50	50
167_A	1,5	40	40
167_B	4,5	43	43
167_C	7,5	46	46
167_D	10,5	49	49
168_A	1,5	40	40
168_B	4,5	43	43
168_C	7,5	46	45
168_D	10,5	50	49
169_A	1,5	40	40
169_B	4,5	43	43
169_C	7,5	46	46
169_D	10,5	51	50
170_A	1,5	39	39
170_B	4,5	43	43
170_C	7,5	45	45
170_D	10,5	49	49
171_A	1,5	38	38
171_B	4,5	45	41
171_C	7,5	46	44
171_D	10,5	49	47
172_A	1,5	38	38
172_B	4,5	40	40
172_C	7,5	43	43
172_D	10,5	47	47
173_A	1,5	38	37
173_B	4,5	40	40
173_C	7,5	43	43
173_D	10,5	47	47
174_A	1,5	38	38
174_B	4,5	41	41
174_C	7,5	44	44
174_D	10,5	47	47
175_A	1,5	39	39
175_B	4,5	42	42
175_C	7,5	45	45
175_D	10,5	48	48

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v.	geluidsbelasting t.g.v.
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	railverkeer zonder maatregelen (dB)	railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
176_A	1,5	39	39
176_B	4,5	42	42
176_C	7,5	45	45
176_D	10,5	48	48
177_A	1,5	38	38
177_B	4,5	41	41
177_C	7,5	44	44
177_D	10,5	47	47
178_A	1,5	42	42
178_B	4,5	45	45
178_C	7,5	47	46
178_D	10,5	50	50
179_A	1,5	45	45
179_B	4,5	49	49
179_C	7,5	54	53
179_D	10,5	57	56
180_A	1,5	45	45
180_B	4,5	49	48
180_C	7,5	52	51
180_D	10,5	57	55
181_A	1,5	46	46
181_B	4,5	50	50
181_C	7,5	54	53
181_D	10,5	58	57
182_A	1,5	46	46
182_B	4,5	50	50
182_C	7,5	54	53
182_D	10,5	58	57
183_A	1,5	46	46
183_B	4,5	50	50
183_C	7,5	55	54
183_D	10,5	60	58
184_A	1,5	46	46
184_B	4,5	51	50
184_C	7,5	56	54
184_D	10,5	60	58
185_A	1,5	44	44
185_B	4,5	48	48
185_C	7,5	53	52
185_D	10,5	59	57

Tabel B1.1		geluidsbelasting t.g.v. railverkeer zonder maatregelen (dB)	geluidsbelasting t.g.v. railverkeer met scherm 3 meter hoog (dB)
waarneempunt	waarneem- hoogte (m)		
186_A	1,5	51	50
186_B	4,5	53	52
186_C	7,5	56	52
186_D	10,5	58	54
187_A	1,5	42	41
187_B	4,5	45	42
187_C	7,5	48	45
187_D	10,5	51	51
188_A	1,5	42	42
188_B	4,5	46	46
188_C	7,5	51	51
188_D	10,5	57	57
189_A	1,5	53	52
189_B	4,5	56	54
189_C	7,5	57	54
189_D	10,5	61	59
190_A	1,5	42	42
190_B	4,5	45	44
190_C	7,5	51	48
190_D	10,5	55	50
191_A	1,5	40	40
191_B	4,5	42	42
191_C	7,5	45	45
191_D	10,5	49	49
192_A	1,5	44	44
192_B	4,5	48	48
192_C	7,5	53	52
192_D	10,5	58	57
193_A	1,5	45	45
193_B	4,5	51	50
193_C	7,5	57	55
193_D	10,5	61	59

Tabel B1.1: Geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer

Bijlage 2

Geluidsbelasting Rijksweg A28

Rijksweg A28

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
001_A	1,5	49	-2	47
001_B	4,5	50	-2	48
001_C	7,5	51	-2	49
001_D	10,5	52	-2	50
002_A	1,5	49	-2	47
002_B	4,5	50	-2	48
002_C	7,5	51	-2	49
002_D	10,5	54	-2	52
003_A	1,5	49	-2	47
003_B	4,5	50	-2	48
003_C	7,5	51	-2	49
003_D	10,5	54	-2	52
004_A	1,5	48	-2	46
004_B	4,5	50	-2	48
004_C	7,5	51	-2	49
004_D	10,5	53	-2	51
005_A	1,5	48	-2	46
005_B	4,5	50	-2	48

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
005_C	7,5	50	-2	48
005_D	10,5	52	-2	50
006_A	1,5	49	-2	47
006_B	4,5	50	-2	48
006_C	7,5	51	-2	49
006_D	10,5	53	-2	51
007_A	1,5	47	-2	45
007_B	4,5	48	-2	46
007_C	7,5	49	-2	47
007_D	10,5	53	-2	51
008_A	1,5	47	-2	45
008_B	4,5	48	-2	46
008_C	7,5	49	-2	47
008_D	10,5	53	-2	51
009_A	1,5	46	-2	44
009_B	4,5	47	-2	45
009_C	7,5	48	-2	46
009_D	10,5	52	-2	50
010_A	1,5	51	-2	49
010_B	4,5	58	-2	56
010_C	7,5	58	-2	56
010_D	10,5	58	-2	56
011_A	1,5	49	-2	47
011_B	4,5	57	-4	53
011_C	7,5	58	-2	56
011_D	10,5	58	-2	56
012_A	1,5	49	-2	47
012_B	4,5	57	-4	53
012_C	7,5	57	-4	53
012_D	10,5	58	-2	56
013_A	1,5	49	-2	47
013_B	4,5	57	-4	53
013_C	7,5	58	-2	56
013_D	10,5	58	-2	56
014_A	1,5	49	-2	47
014_B	4,5	58	-2	56
014_C	7,5	58	-2	56
014_D	10,5	59	-2	57
015_A	1,5	47	-2	45

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
015_B	4,5	58	-2	56
015_C	7,5	58	-2	56
015_D	10,5	58	-2	56
016_A	1,5	47	-2	45
016_B	4,5	58	-2	56
016_C	7,5	58	-2	56
016_D	10,5	58	-2	56
017_A	1,5	45	-2	43
017_B	4,5	54	-2	52
017_C	7,5	55	-2	53
017_D	10,5	54	-2	52
018_A	1,5	46	-2	44
018_B	4,5	55	-2	53
018_C	7,5	56	-3	53
018_D	10,5	57	-4	53
019_A	1,5	47	-2	45
019_B	4,5	56	-3	53
019_C	7,5	57	-4	53
019_D	10,5	57	-4	53
020_A	1,5	47	-2	45
020_B	4,5	55	-2	53
020_C	7,5	56	-3	53
020_D	10,5	57	-4	53
021_A	1,5	43	-2	41
021_B	4,5	46	-2	44
021_C	7,5	51	-2	49
021_D	10,5	51	-2	49
022_A	1,5	46	-2	44
022_B	4,5	48	-2	46
022_C	7,5	49	-2	47
022_D	10,5	52	-2	50
023_A	1,5	46	-2	44
023_B	4,5	47	-2	45
023_C	7,5	48	-2	46
023_D	10,5	52	-2	50
024_A	1,5	47	-2	45
024_B	4,5	48	-2	46
024_C	7,5	49	-2	47
024_D	10,5	53	-2	51

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
025_A	1,5	46	-2	44
025_B	4,5	47	-2	45
025_C	7,5	49	-2	47
025_D	10,5	52	-2	50
026_A	1,5	45	-2	43
026_B	4,5	47	-2	45
026_C	7,5	48	-2	46
026_D	10,5	52	-2	50
027_A	1,5	46	-2	44
027_B	4,5	48	-2	46
027_C	7,5	49	-2	47
027_D	10,5	53	-2	51
028_A	1,5	46	-2	44
028_B	4,5	47	-2	45
028_C	7,5	49	-2	47
028_D	10,5	52	-2	50
029_A	1,5	46	-2	44
029_B	4,5	47	-2	45
029_C	7,5	48	-2	46
029_D	10,5	52	-2	50
030_A	1,5	48	-2	46
030_B	4,5	49	-2	47
030_C	7,5	52	-2	50
030_D	10,5	52	-2	50
031_A	1,5	51	-2	49
031_B	4,5	51	-2	49
031_C	7,5	53	-2	51
031_D	10,5	52	-2	50
032_A	1,5	49	-2	47
032_B	4,5	58	-2	56
032_C	7,5	59	-2	57
032_D	10,5	58	-2	56
033_A	1,5	50	-2	48
033_B	4,5	58	-2	56
033_C	7,5	59	-2	57
033_D	10,5	59	-2	57
034_A	1,5	50	-2	48
034_B	4,5	58	-2	56
034_C	7,5	59	-2	57

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
034_D	10,5	59	-2	57
035_A	1,5	51	-2	49
035_B	4,5	57	-4	53
035_C	7,5	58	-2	56
035_D	10,5	58	-2	56
036_A	1,5	49	-2	47
036_B	4,5	57	-4	53
036_C	7,5	58	-2	56
036_D	10,5	58	-2	56
037_A	1,5	49	-2	47
037_B	4,5	57	-4	53
037_C	7,5	58	-2	56
037_D	10,5	58	-2	56
038_A	1,5	49	-2	47
038_B	4,5	57	-4	53
038_C	7,5	58	-2	56
038_D	10,5	58	-2	56
039_A	1,5	49	-2	47
039_B	4,5	57	-4	53
039_C	7,5	58	-2	56
039_D	10,5	58	-2	56
040_A	1,5	47	-2	45
040_B	4,5	53	-2	51
040_C	7,5	54	-2	52
040_D	10,5	54	-2	52
041_A	1,5	49	-2	47
041_B	4,5	58	-2	56
041_C	7,5	58	-2	56
041_D	10,5	58	-2	56
042_A	1,5	47	-2	45
042_B	4,5	55	-2	53
042_C	7,5	56	-3	53
042_D	10,5	56	-3	53
043_A	1,5	50	-2	48
043_B	4,5	57	-4	53
043_C	7,5	58	-2	56
043_D	10,5	58	-2	56
044_A	1,5	45	-2	43
044_B	4,5	46	-2	44

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
044_C	7,5	47	-2	45
044_D	10,5	51	-2	49
045_A	1,5	48	-2	46
045_B	4,5	50	-2	48
045_C	7,5	51	-2	49
045_D	10,5	53	-2	51
046_A	1,5	48	-2	46
046_B	4,5	50	-2	48
046_C	7,5	51	-2	49
046_D	10,5	53	-2	51
047_A	1,5	48	-2	46
047_B	4,5	50	-2	48
047_C	7,5	51	-2	49
047_D	10,5	53	-2	51
048_A	1,5	48	-2	46
048_B	4,5	50	-2	48
048_C	7,5	51	-2	49
048_D	10,5	52	-2	50
049_A	1,5	48	-2	46
049_B	4,5	50	-2	48
049_C	7,5	50	-2	48
049_D	10,5	52	-2	50
050_A	1,5	48	-2	46
050_B	4,5	50	-2	48
050_C	7,5	50	-2	48
050_D	10,5	52	-2	50
051_A	1,5	48	-2	46
051_B	4,5	50	-2	48
051_C	7,5	51	-2	49
051_D	10,5	52	-2	50
052_A	1,5	48	-2	46
052_B	4,5	50	-2	48
052_C	7,5	51	-2	49
052_D	10,5	53	-2	51
053_A	1,5	48	-2	46
053_B	4,5	50	-2	48
053_C	7,5	51	-2	49
053_D	10,5	53	-2	51
054_A	1,5	44	-2	42

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
054_B	4,5	46	-2	44
054_C	7,5	47	-2	45
054_D	10,5	50	-2	48
055_A	1,5	48	-2	46
055_B	4,5	53	-2	51
055_C	7,5	56	-3	53
055_D	10,5	57	-4	53
056_A	1,5	47	-2	45
056_B	4,5	53	-2	51
056_C	7,5	56	-3	53
056_D	10,5	57	-4	53
057_A	1,5	48	-2	46
057_B	4,5	54	-2	52
057_C	7,5	56	-3	53
057_D	10,5	58	-2	56
058_A	1,5	48	-2	46
058_B	4,5	54	-2	52
058_C	7,5	57	-3	54
058_D	10,5	58	-2	56
059_A	1,5	49	-2	47
059_B	4,5	56	-3	53
059_C	7,5	57	-4	53
059_D	10,5	58	-2	56
060_A	1,5	49	-2	47
060_B	4,5	56	-3	53
060_C	7,5	57	-4	53
060_D	10,5	58	-2	56
061_A	1,5	49	-2	47
061_B	4,5	56	-3	53
061_C	7,5	58	-4	54
061_D	10,5	58	-2	56
062_A	1,5	50	-2	48
062_B	4,5	57	-4	53
062_C	7,5	58	-2	56
062_D	10,5	58	-2	56
063_A	1,5	50	-2	48
063_B	4,5	57	-4	53
063_C	7,5	58	-4	54
063_D	10,5	58	-2	56

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
064_A	1,5	46	-2	44
064_B	4,5	52	-2	50
064_C	7,5	52	-2	50
064_D	10,5	54	-2	52
065_A	1,5	47	-2	45
065_B	4,5	50	-2	48
065_C	7,5	51	-2	49
065_D	10,5	52	-2	50
066_A	1,5	47	-2	45
066_B	4,5	50	-2	48
066_C	7,5	51	-2	49
066_D	10,5	52	-2	50
067_A	1,5	47	-2	45
067_B	4,5	50	-2	48
067_C	7,5	51	-2	49
067_D	10,5	52	-2	50
068_A	1,5	47	-2	45
068_B	4,5	51	-2	49
068_C	7,5	52	-2	50
068_D	10,5	52	-2	50
069_A	1,5	47	-2	45
069_B	4,5	51	-2	49
069_C	7,5	52	-2	50
069_D	10,5	53	-2	51
070_A	1,5	47	-2	45
070_B	4,5	51	-2	49
070_C	7,5	52	-2	50
070_D	10,5	53	-2	51
071_A	1,5	47	-2	45
071_B	4,5	51	-2	49
071_C	7,5	52	-2	50
071_D	10,5	54	-2	52
072_A	1,5	47	-2	45
072_B	4,5	49	-2	47
072_C	7,5	51	-2	49
072_D	10,5	53	-2	51
073_A	1,5	46	-2	44
073_B	4,5	49	-2	47
073_C	7,5	51	-2	49

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
073_D	10,5	52	-2	50
074_A	1,5	46	-2	44
074_B	4,5	48	-2	46
074_C	7,5	50	-2	48
074_D	10,5	52	-2	50
075_A	1,5	47	-2	45
075_B	4,5	49	-2	47
075_C	7,5	50	-2	48
075_D	10,5	52	-2	50
076_A	1,5	48	-2	46
076_B	4,5	50	-2	48
076_C	7,5	50	-2	48
076_D	10,5	52	-2	50
077_A	1,5	50	-2	48
077_B	4,5	52	-2	50
077_C	7,5	50	-2	48
077_D	10,5	52	-2	50
078_A	1,5	49	-2	47
078_B	4,5	52	-2	50
078_C	7,5	52	-2	50
078_D	10,5	52	-2	50
079_A	1,5	50	-2	48
079_B	4,5	53	-2	51
079_C	7,5	53	-2	51
079_D	10,5	53	-2	51
080_A	1,5	51	-2	49
080_B	4,5	54	-2	52
080_C	7,5	54	-2	52
080_D	10,5	54	-2	52
081_A	1,5	51	-2	49
081_B	4,5	54	-2	52
081_C	7,5	55	-2	53
081_D	10,5	56	-3	53
082_A	1,5	45	-2	43
082_B	4,5	48	-2	46
082_C	7,5	52	-2	50
082_D	10,5	56	-3	53
083_A	1,5	46	-2	44
083_B	4,5	48	-2	46

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
083_C	7,5	52	-2	50
083_D	10,5	56	-3	53
084_A	1,5	47	-2	45
084_B	4,5	49	-2	47
084_C	7,5	52	-2	50
084_D	10,5	56	-3	53
085_A	1,5	46	-2	44
085_B	4,5	49	-2	47
085_C	7,5	52	-2	50
085_D	10,5	55	-2	53
086_A	1,5	45	-2	43
086_B	4,5	48	-2	46
086_C	7,5	52	-2	50
086_D	10,5	55	-2	53
087_A	1,5	45	-2	43
087_B	4,5	48	-2	46
087_C	7,5	51	-2	49
087_D	10,5	54	-2	52
088_A	1,5	45	-2	43
088_B	4,5	47	-2	45
088_C	7,5	51	-2	49
088_D	10,5	54	-2	52
089_A	1,5	45	-2	43
089_B	4,5	48	-2	46
089_C	7,5	51	-2	49
089_D	10,5	53	-2	51
090_A	1,5	46	-2	44
090_B	4,5	48	-2	46
090_C	7,5	50	-2	48
090_D	10,5	52	-2	50
091_A	1,5	46	-2	44
091_B	4,5	48	-2	46
091_C	7,5	51	-2	49
091_D	10,5	53	-2	51
092_A	1,5	46	-2	44
092_B	4,5	48	-2	46
092_C	7,5	50	-2	48
092_D	10,5	52	-2	50
093_A	1,5	45	-2	43

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
093_B	4,5	49	-2	47
093_C	7,5	51	-2	49
093_D	10,5	53	-2	51
094_A	1,5	48	-2	46
094_B	4,5	50	-2	48
094_C	7,5	52	-2	50
094_D	10,5	54	-2	52
095_A	1,5	47	-2	45
095_B	4,5	50	-2	48
095_C	7,5	54	-2	52
095_D	10,5	56	-3	53
096_A	1,5	46	-2	44
096_B	4,5	51	-2	49
096_C	7,5	54	-2	52
096_D	10,5	56	-3	53
097_A	1,5	48	-2	46
097_B	4,5	50	-2	48
097_C	7,5	52	-2	50
097_D	10,5	56	-3	53
098_A	1,5	47	-2	45
098_B	4,5	50	-2	48
098_C	7,5	52	-2	50
098_D	10,5	57	-4	53
099_A	1,5	49	-2	47
099_B	4,5	51	-2	49
099_C	7,5	53	-2	51
099_D	10,5	57	-4	53
100_A	1,5	49	-2	47
100_B	4,5	51	-2	49
100_C	7,5	53	-2	51
100_D	10,5	58	-2	56
101_A	1,5	49	-2	47
101_B	4,5	50	-2	48
101_C	7,5	53	-2	51
101_D	10,5	57	-4	53
102_A	1,5	50	-2	48
102_B	4,5	50	-2	48
102_C	7,5	52	-2	50
102_D	10,5	57	-4	53

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
103_A	1,5	50	-2	48
103_B	4,5	50	-2	48
103_C	7,5	52	-2	50
103_D	10,5	57	-4	53
104_A	1,5	47	-2	45
104_B	4,5	49	-2	47
104_C	7,5	54	-2	52
104_D	10,5	56	-3	53
105_A	1,5	46	-2	44
105_B	4,5	50	-2	48
105_C	7,5	53	-2	51
105_D	10,5	51	-2	49
106_A	1,5	47	-2	45
106_B	4,5	49	-2	47
106_C	7,5	53	-2	51
106_D	10,5	51	-2	49
107_A	1,5	47	-2	45
107_B	4,5	49	-2	47
107_C	7,5	53	-2	51
107_D	10,5	51	-2	49
108_A	1,5	47	-2	45
108_B	4,5	50	-2	48
108_C	7,5	52	-2	50
108_D	10,5	51	-2	49
109_A	1,5	48	-2	46
109_B	4,5	50	-2	48
109_C	7,5	52	-2	50
109_D	10,5	51	-2	49
110_A	1,5	48	-2	46
110_B	4,5	50	-2	48
110_C	7,5	49	-2	47
110_D	10,5	51	-2	49
111_A	1,5	47	-2	45
111_B	4,5	49	-2	47
111_C	7,5	49	-2	47
111_D	10,5	50	-2	48
112_A	1,5	47	-2	45
112_B	4,5	48	-2	46
112_C	7,5	51	-2	49

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
112_D	10,5	53	-2	51
113_A	1,5	47	-2	45
113_B	4,5	51	-2	49
113_C	7,5	52	-2	50
113_D	10,5	53	-2	51
114_A	1,5	48	-2	46
114_B	4,5	51	-2	49
114_C	7,5	52	-2	50
114_D	10,5	52	-2	50
115_A	1,5	49	-2	47
115_B	4,5	51	-2	49
115_C	7,5	52	-2	50
115_D	10,5	52	-2	50
116_A	1,5	48	-2	46
116_B	4,5	50	-2	48
116_C	7,5	51	-2	49
116_D	10,5	51	-2	49
117_A	1,5	49	-2	47
117_B	4,5	51	-2	49
117_C	7,5	52	-2	50
117_D	10,5	51	-2	49
118_A	1,5	50	-2	48
118_B	4,5	51	-2	49
118_C	7,5	52	-2	50
118_D	10,5	51	-2	49
119_A	1,5	49	-2	47
119_B	4,5	51	-2	49
119_C	7,5	51	-2	49
119_D	10,5	51	-2	49
120_A	1,5	51	-2	49
120_B	4,5	52	-2	50
120_C	7,5	52	-2	50
120_D	10,5	52	-2	50
121_A	1,5	44	-2	42
121_B	4,5	46	-2	44
121_C	7,5	48	-2	46
121_D	10,5	50	-2	48
122_A	1,5	46	-2	44
122_B	4,5	49	-2	47

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
122_C	7,5	51	-2	49
122_D	10,5	53	-2	51
123_A	1,5	47	-2	45
123_B	4,5	49	-2	47
123_C	7,5	51	-2	49
123_D	10,5	52	-2	50
124_A	1,5	46	-2	44
124_B	4,5	48	-2	46
124_C	7,5	50	-2	48
124_D	10,5	52	-2	50
125_A	1,5	46	-2	44
125_B	4,5	49	-2	47
125_C	7,5	50	-2	48
125_D	10,5	52	-2	50
126_A	1,5	46	-2	44
126_B	4,5	49	-2	47
126_C	7,5	51	-2	49
126_D	10,5	52	-2	50
127_A	1,5	46	-2	44
127_B	4,5	48	-2	46
127_C	7,5	50	-2	48
127_D	10,5	52	-2	50
128_A	1,5	45	-2	43
128_B	4,5	47	-2	45
128_C	7,5	49	-2	47
128_D	10,5	51	-2	49
129_A	1,5	46	-2	44
129_B	4,5	48	-2	46
129_C	7,5	50	-2	48
129_D	10,5	52	-2	50
130_A	1,5	47	-2	45
130_B	4,5	49	-2	47
130_C	7,5	50	-2	48
130_D	10,5	53	-2	51
131_A	1,5	51	-2	49
131_B	4,5	52	-2	50
131_C	7,5	53	-2	51
131_D	10,5	53	-2	51
132_A	1,5	52	-2	50

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
132_B	4,5	54	-2	52
132_C	7,5	55	-2	53
132_D	10,5	55	-2	53
133_A	1,5	51	-2	49
133_B	4,5	53	-2	51
133_C	7,5	54	-2	52
133_D	10,5	54	-2	52
134_A	1,5	51	-2	49
134_B	4,5	53	-2	51
134_C	7,5	54	-2	52
134_D	10,5	55	-2	53
135_A	1,5	51	-2	49
135_B	4,5	53	-2	51
135_C	7,5	54	-2	52
135_D	10,5	56	-3	53
136_A	1,5	51	-2	49
136_B	4,5	53	-2	51
136_C	7,5	54	-2	52
136_D	10,5	55	-2	53
137_A	1,5	49	-2	47
137_B	4,5	53	-2	51
137_C	7,5	55	-2	53
137_D	10,5	56	-3	53
138_A	1,5	49	-2	47
138_B	4,5	52	-2	50
138_C	7,5	54	-2	52
138_D	10,5	55	-2	53
139_A	1,5	49	-2	47
139_B	4,5	54	-2	52
139_C	7,5	56	-3	53
139_D	10,5	57	-4	53
140_A	1,5	50	-2	48
140_B	4,5	54	-2	52
140_C	7,5	56	-3	53
140_D	10,5	57	-4	53
141_A	1,5	49	-2	47
141_B	4,5	54	-2	52
141_C	7,5	56	-3	53
141_D	10,5	57	-4	53

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
142_A	1,5	49	-2	47
142_B	4,5	54	-2	52
142_C	7,5	56	-3	53
142_D	10,5	57	-4	53
143_A	1,5	49	-2	47
143_B	4,5	54	-2	52
143_C	7,5	56	-3	53
143_D	10,5	57	-4	53
144_A	1,5	50	-2	48
144_B	4,5	54	-2	52
144_C	7,5	56	-3	53
144_D	10,5	57	-4	53
145_A	1,5	50	-2	48
145_B	4,5	54	-2	52
145_C	7,5	57	-4	53
145_D	10,5	57	-4	53
146_A	1,5	48	-2	46
146_B	4,5	51	-2	49
146_C	7,5	53	-2	51
146_D	10,5	56	-3	53
147_A	1,5	46	-2	44
147_B	4,5	48	-2	46
147_C	7,5	50	-2	48
147_D	10,5	51	-2	49
148_A	1,5	45	-2	43
148_B	4,5	47	-2	45
148_C	7,5	49	-2	47
148_D	10,5	51	-2	49
149_A	1,5	45	-2	43
149_B	4,5	48	-2	46
149_C	7,5	50	-2	48
149_D	10,5	53	-2	51
150_A	1,5	45	-2	43
150_B	4,5	48	-2	46
150_C	7,5	50	-2	48
150_D	10,5	52	-2	50
151_A	1,5	45	-2	43
151_B	4,5	48	-2	46
151_C	7,5	50	-2	48

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
151_D	10,5	53	-2	51
152_A	1,5	45	-2	43
152_B	4,5	48	-2	46
152_C	7,5	50	-2	48
152_D	10,5	53	-2	51
153_A	1,5	46	-2	44
153_B	4,5	48	-2	46
153_C	7,5	51	-2	49
153_D	10,5	55	-2	53
154_A	1,5	46	-2	44
154_B	4,5	48	-2	46
154_C	7,5	51	-2	49
154_D	10,5	54	-2	52
155_A	1,5	46	-2	44
155_B	4,5	49	-2	47
155_C	7,5	51	-2	49
155_D	10,5	53	-2	51
156_A	1,5	46	-2	44
156_B	4,5	49	-2	47
156_C	7,5	51	-2	49
156_D	10,5	53	-2	51
157_A	1,5	46	-2	44
157_B	4,5	49	-2	47
157_C	7,5	51	-2	49
157_D	10,5	53	-2	51
158_A	1,5	46	-2	44
158_B	4,5	49	-2	47
158_C	7,5	50	-2	48
158_D	10,5	53	-2	51
159_A	1,5	45	-2	43
159_B	4,5	47	-2	45
159_C	7,5	49	-2	47
159_D	10,5	52	-2	50
160_A	1,5	48	-2	46
160_B	4,5	51	-2	49
160_C	7,5	52	-2	50
160_D	10,5	55	-2	53
161_A	1,5	49	-2	47
161_B	4,5	51	-2	49

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
161_C	7,5	53	-2	51
161_D	10,5	55	-2	53
162_A	1,5	48	-2	46
162_B	4,5	51	-2	49
162_C	7,5	53	-2	51
162_D	10,5	55	-2	53
163_A	1,5	48	-2	46
163_B	4,5	51	-2	49
163_C	7,5	54	-2	52
163_D	10,5	55	-2	53
164_A	1,5	47	-2	45
164_B	4,5	52	-2	50
164_C	7,5	54	-2	52
164_D	10,5	56	-3	53
165_A	1,5	47	-2	45
165_B	4,5	49	-2	47
165_C	7,5	52	-2	50
165_D	10,5	54	-2	52
166_A	1,5	46	-2	44
166_B	4,5	49	-2	47
166_C	7,5	53	-2	51
166_D	10,5	54	-2	52
167_A	1,5	47	-2	45
167_B	4,5	50	-2	48
167_C	7,5	52	-2	50
167_D	10,5	55	-2	53
168_A	1,5	46	-2	44
168_B	4,5	49	-2	47
168_C	7,5	50	-2	48
168_D	10,5	54	-2	52
169_A	1,5	46	-2	44
169_B	4,5	49	-2	47
169_C	7,5	51	-2	49
169_D	10,5	53	-2	51
170_A	1,5	46	-2	44
170_B	4,5	49	-2	47
170_C	7,5	51	-2	49
170_D	10,5	53	-2	51
171_A	1,5	46	-2	44

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
171_B	4,5	48	-2	46
171_C	7,5	50	-2	48
171_D	10,5	54	-2	52
172_A	1,5	44	-2	42
172_B	4,5	46	-2	44
172_C	7,5	48	-2	46
172_D	10,5	50	-2	48
173_A	1,5	45	-2	43
173_B	4,5	47	-2	45
173_C	7,5	49	-2	47
173_D	10,5	52	-2	50
174_A	1,5	45	-2	43
174_B	4,5	47	-2	45
174_C	7,5	49	-2	47
174_D	10,5	53	-2	51
175_A	1,5	46	-2	44
175_B	4,5	48	-2	46
175_C	7,5	50	-2	48
175_D	10,5	53	-2	51
176_A	1,5	46	-2	44
176_B	4,5	48	-2	46
176_C	7,5	50	-2	48
176_D	10,5	53	-2	51
177_A	1,5	46	-2	44
177_B	4,5	48	-2	46
177_C	7,5	50	-2	48
177_D	10,5	52	-2	50
178_A	1,5	48	-2	46
178_B	4,5	51	-2	49
178_C	7,5	53	-2	51
178_D	10,5	54	-2	52
179_A	1,5	50	-2	48
179_B	4,5	54	-2	52
179_C	7,5	57	-4	53
179_D	10,5	58	-2	56
180_A	1,5	49	-2	47
180_B	4,5	52	-2	50
180_C	7,5	55	-2	53
180_D	10,5	56	-3	53

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
181_A	1,5	50	-2	48
181_B	4,5	54	-2	52
181_C	7,5	57	-4	53
181_D	10,5	58	-2	56
182_A	1,5	50	-2	48
182_B	4,5	53	-2	51
182_C	7,5	57	-4	53
182_D	10,5	57	-4	53
183_A	1,5	50	-2	48
183_B	4,5	53	-2	51
183_C	7,5	58	-2	56
183_D	10,5	58	-2	56
184_A	1,5	50	-2	48
184_B	4,5	53	-2	51
184_C	7,5	58	-2	56
184_D	10,5	58	-2	56
185_A	1,5	47	-2	45
185_B	4,5	49	-2	47
185_C	7,5	55	-2	53
185_D	10,5	54	-2	52
186_A	1,5	48	-2	46
186_B	4,5	53	-2	51
186_C	7,5	54	-2	52
186_D	10,5	56	-3	53
187_A	1,5	48	-2	46
187_B	4,5	47	-2	45
187_C	7,5	50	-2	48
187_D	10,5	54	-2	52
188_A	1,5	45	-2	43
188_B	4,5	47	-2	45
188_C	7,5	49	-2	47
188_D	10,5	52	-2	50
189_A	1,5	49	-2	47
189_B	4,5	53	-2	51
189_C	7,5	56	-3	53
189_D	10,5	56	-3	53
190_A	1,5	45	-2	43
190_B	4,5	49	-2	47
190_C	7,5	53	-2	51

Tabel B2.1

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting ex- clusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting in- clusief correctie (dB)
190_D	10,5	55	-2	53
191_A	1,5	45	-2	43
191_B	4,5	47	-2	45
191_C	7,5	50	-2	48
191_D	10,5	54	-2	52
192_A	1,5	47	-2	45
192_B	4,5	50	-2	48
192_C	7,5	56	-3	53
192_D	10,5	55	-2	53
193_A	1,5	48	-2	46
193_B	4,5	51	-2	49
193_C	7,5	57	-4	53
193_D	10,5	56	-3	53

Tabel B2.1: Geluidsbelasting t.g.v. Rijksweg A28 – zonder maatregelen

Rijksweg A28 - met doorgetrokken geluidsscherm 4 meter hoog

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
001_A	1,5	47	-2	45
001_B	4,5	48	-2	46
001_C	7,5	49	-2	47
001_D	10,5	49	-2	47
002_A	1,5	48	-2	46
002_B	4,5	49	-2	47
002_C	7,5	49	-2	47
002_D	10,5	49	-2	47
003_A	1,5	47	-2	45
003_B	4,5	49	-2	47
003_C	7,5	49	-2	47
003_D	10,5	49	-2	47
004_A	1,5	47	-2	45
004_B	4,5	48	-2	46
004_C	7,5	49	-2	47
004_D	10,5	49	-2	47
005_A	1,5	47	-2	45
005_B	4,5	48	-2	46
005_C	7,5	48	-2	46
005_D	10,5	48	-2	46
006_A	1,5	47	-2	45
006_B	4,5	48	-2	46
006_C	7,5	49	-2	47
006_D	10,5	49	-2	47
007_A	1,5	44	-2	42
007_B	4,5	46	-2	44
007_C	7,5	47	-2	45
007_D	10,5	49	-2	47
008_A	1,5	42	-2	40
008_B	4,5	44	-2	42
008_C	7,5	46	-2	44
008_D	10,5	48	-2	46
009_A	1,5	42	-2	40
009_B	4,5	44	-2	42
009_C	7,5	45	-2	43
009_D	10,5	47	-2	45
010_A	1,5	46	-2	44

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
010_B	4,5	48	-2	46
010_C	7,5	49	-2	47
010_D	10,5	50	-2	48
011_A	1,5	46	-2	44
011_B	4,5	48	-2	46
011_C	7,5	49	-2	47
011_D	10,5	50	-2	48
012_A	1,5	46	-2	44
012_B	4,5	47	-2	45
012_C	7,5	48	-2	46
012_D	10,5	50	-2	48
013_A	1,5	46	-2	44
013_B	4,5	48	-2	46
013_C	7,5	49	-2	47
013_D	10,5	51	-2	49
014_A	1,5	46	-2	44
014_B	4,5	48	-2	46
014_C	7,5	49	-2	47
014_D	10,5	51	-2	49
015_A	1,5	46	-2	44
015_B	4,5	48	-2	46
015_C	7,5	50	-2	48
015_D	10,5	50	-2	48
016_A	1,5	46	-2	44
016_B	4,5	48	-2	46
016_C	7,5	50	-2	48
016_D	10,5	51	-2	49
017_A	1,5	42	-2	40
017_B	4,5	47	-2	45
017_C	7,5	48	-2	46
017_D	10,5	48	-2	46
018_A	1,5	43	-2	41
018_B	4,5	47	-2	45
018_C	7,5	48	-2	46
018_D	10,5	49	-2	47
019_A	1,5	44	-2	42
019_B	4,5	46	-2	44
019_C	7,5	48	-2	46
019_D	10,5	49	-2	47

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
020_A	1,5	44	-2	42
020_B	4,5	47	-2	45
020_C	7,5	48	-2	46
020_D	10,5	49	-2	47
021_A	1,5	41	-2	39
021_B	4,5	44	-2	42
021_C	7,5	46	-2	44
021_D	10,5	44	-2	42
022_A	1,5	42	-2	40
022_B	4,5	44	-2	42
022_C	7,5	45	-2	43
022_D	10,5	47	-2	45
023_A	1,5	42	-2	40
023_B	4,5	43	-2	41
023_C	7,5	45	-2	43
023_D	10,5	47	-2	45
024_A	1,5	43	-2	41
024_B	4,5	45	-2	43
024_C	7,5	46	-2	44
024_D	10,5	47	-2	45
025_A	1,5	43	-2	41
025_B	4,5	44	-2	42
025_C	7,5	46	-2	44
025_D	10,5	46	-2	44
026_A	1,5	43	-2	41
026_B	4,5	45	-2	43
026_C	7,5	46	-2	44
026_D	10,5	46	-2	44
027_A	1,5	43	-2	41
027_B	4,5	45	-2	43
027_C	7,5	46	-2	44
027_D	10,5	46	-2	44
028_A	1,5	43	-2	41
028_B	4,5	45	-2	43
028_C	7,5	46	-2	44
028_D	10,5	47	-2	45
029_A	1,5	43	-2	41
029_B	4,5	45	-2	43
029_C	7,5	46	-2	44

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
029_D	10,5	47	-2	45
030_A	1,5	43	-2	41
030_B	4,5	45	-2	43
030_C	7,5	46	-2	44
030_D	10,5	49	-2	47
031_A	1,5	46	-2	44
031_B	4,5	48	-2	46
031_C	7,5	49	-2	47
031_D	10,5	51	-2	49
032_A	1,5	48	-2	46
032_B	4,5	50	-2	48
032_C	7,5	51	-2	49
032_D	10,5	52	-2	50
033_A	1,5	47	-2	45
033_B	4,5	48	-2	46
033_C	7,5	49	-2	47
033_D	10,5	51	-2	49
034_A	1,5	47	-2	45
034_B	4,5	48	-2	46
034_C	7,5	49	-2	47
034_D	10,5	51	-2	49
035_A	1,5	47	-2	45
035_B	4,5	48	-2	46
035_C	7,5	49	-2	47
035_D	10,5	51	-2	49
036_A	1,5	47	-2	45
036_B	4,5	49	-2	47
036_C	7,5	50	-2	48
036_D	10,5	51	-2	49
037_A	1,5	47	-2	45
037_B	4,5	49	-2	47
037_C	7,5	50	-2	48
037_D	10,5	51	-2	49
038_A	1,5	47	-2	45
038_B	4,5	48	-2	46
038_C	7,5	50	-2	48
038_D	10,5	51	-2	49
039_A	1,5	47	-2	45
039_B	4,5	48	-2	46

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
039_C	7,5	49	-2	47
039_D	10,5	51	-2	49
040_A	1,5	46	-2	44
040_B	4,5	47	-2	45
040_C	7,5	49	-2	47
040_D	10,5	50	-2	48
041_A	1,5	47	-2	45
041_B	4,5	49	-2	47
041_C	7,5	50	-2	48
041_D	10,5	51	-2	49
042_A	1,5	44	-2	42
042_B	4,5	47	-2	45
042_C	7,5	48	-2	46
042_D	10,5	50	-2	48
043_A	1,5	46	-2	44
043_B	4,5	48	-2	46
043_C	7,5	49	-2	47
043_D	10,5	51	-2	49
044_A	1,5	43	-2	41
044_B	4,5	44	-2	42
044_C	7,5	45	-2	43
044_D	10,5	46	-2	44
045_A	1,5	48	-2	46
045_B	4,5	50	-2	48
045_C	7,5	50	-2	48
045_D	10,5	50	-2	48
046_A	1,5	48	-2	46
046_B	4,5	50	-2	48
046_C	7,5	50	-2	48
046_D	10,5	50	-2	48
047_A	1,5	48	-2	46
047_B	4,5	50	-2	48
047_C	7,5	50	-2	48
047_D	10,5	50	-2	48
048_A	1,5	48	-2	46
048_B	4,5	50	-2	48
048_C	7,5	50	-2	48
048_D	10,5	50	-2	48
049_A	1,5	48	-2	46

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
049_B	4,5	50	-2	48
049_C	7,5	50	-2	48
049_D	10,5	50	-2	48
050_A	1,5	48	-2	46
050_B	4,5	50	-2	48
050_C	7,5	50	-2	48
050_D	10,5	50	-2	48
051_A	1,5	48	-2	46
051_B	4,5	50	-2	48
051_C	7,5	50	-2	48
051_D	10,5	50	-2	48
052_A	1,5	48	-2	46
052_B	4,5	50	-2	48
052_C	7,5	50	-2	48
052_D	10,5	50	-2	48
053_A	1,5	48	-2	46
053_B	4,5	50	-2	48
053_C	7,5	51	-2	49
053_D	10,5	51	-2	49
054_A	1,5	44	-2	42
054_B	4,5	46	-2	44
054_C	7,5	47	-2	45
054_D	10,5	49	-2	47
055_A	1,5	47	-2	45
055_B	4,5	49	-2	47
055_C	7,5	50	-2	48
055_D	10,5	51	-2	49
056_A	1,5	47	-2	45
056_B	4,5	48	-2	46
056_C	7,5	49	-2	47
056_D	10,5	51	-2	49
057_A	1,5	48	-2	46
057_B	4,5	49	-2	47
057_C	7,5	51	-2	49
057_D	10,5	52	-2	50
058_A	1,5	47	-2	45
058_B	4,5	48	-2	46
058_C	7,5	51	-2	49
058_D	10,5	52	-2	50

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
059_A	1,5	47	-2	45
059_B	4,5	49	-2	47
059_C	7,5	51	-2	49
059_D	10,5	52	-2	50
060_A	1,5	47	-2	45
060_B	4,5	49	-2	47
060_C	7,5	51	-2	49
060_D	10,5	52	-2	50
061_A	1,5	47	-2	45
061_B	4,5	49	-2	47
061_C	7,5	50	-2	48
061_D	10,5	51	-2	49
062_A	1,5	48	-2	46
062_B	4,5	49	-2	47
062_C	7,5	50	-2	48
062_D	10,5	52	-2	50
063_A	1,5	47	-2	45
063_B	4,5	49	-2	47
063_C	7,5	50	-2	48
063_D	10,5	52	-2	50
064_A	1,5	43	-2	41
064_B	4,5	45	-2	43
064_C	7,5	46	-2	44
064_D	10,5	50	-2	48
065_A	1,5	47	-2	45
065_B	4,5	50	-2	48
065_C	7,5	51	-2	49
065_D	10,5	51	-2	49
066_A	1,5	47	-2	45
066_B	4,5	50	-2	48
066_C	7,5	50	-2	48
066_D	10,5	51	-2	49
067_A	1,5	47	-2	45
067_B	4,5	50	-2	48
067_C	7,5	51	-2	49
067_D	10,5	51	-2	49
068_A	1,5	47	-2	45
068_B	4,5	50	-2	48
068_C	7,5	51	-2	49

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
068_D	10,5	51	-2	49
069_A	1,5	47	-2	45
069_B	4,5	50	-2	48
069_C	7,5	51	-2	49
069_D	10,5	51	-2	49
070_A	1,5	47	-2	45
070_B	4,5	50	-2	48
070_C	7,5	51	-2	49
070_D	10,5	51	-2	49
071_A	1,5	47	-2	45
071_B	4,5	51	-2	49
071_C	7,5	51	-2	49
071_D	10,5	52	-2	50
072_A	1,5	46	-2	44
072_B	4,5	48	-2	46
072_C	7,5	49	-2	47
072_D	10,5	52	-2	50
073_A	1,5	46	-2	44
073_B	4,5	48	-2	46
073_C	7,5	50	-2	48
073_D	10,5	51	-2	49
074_A	1,5	46	-2	44
074_B	4,5	48	-2	46
074_C	7,5	50	-2	48
074_D	10,5	51	-2	49
075_A	1,5	46	-2	44
075_B	4,5	48	-2	46
075_C	7,5	50	-2	48
075_D	10,5	52	-2	50
076_A	1,5	46	-2	44
076_B	4,5	48	-2	46
076_C	7,5	50	-2	48
076_D	10,5	52	-2	50
077_A	1,5	47	-2	45
077_B	4,5	49	-2	47
077_C	7,5	50	-2	48
077_D	10,5	52	-2	50
078_A	1,5	47	-2	45
078_B	4,5	49	-2	47

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
078_C	7,5	52	-2	50
078_D	10,5	52	-2	50
079_A	1,5	48	-2	46
079_B	4,5	50	-2	48
079_C	7,5	53	-2	51
079_D	10,5	53	-2	51
080_A	1,5	49	-2	47
080_B	4,5	51	-2	49
080_C	7,5	54	-2	52
080_D	10,5	54	-2	52
081_A	1,5	48	-2	46
081_B	4,5	52	-2	50
081_C	7,5	54	-2	52
081_D	10,5	52	-2	50
082_A	1,5	45	-2	43
082_B	4,5	48	-2	46
082_C	7,5	50	-2	48
082_D	10,5	51	-2	49
083_A	1,5	45	-2	43
083_B	4,5	48	-2	46
083_C	7,5	50	-2	48
083_D	10,5	52	-2	50
084_A	1,5	45	-2	43
084_B	4,5	48	-2	46
084_C	7,5	50	-2	48
084_D	10,5	52	-2	50
085_A	1,5	45	-2	43
085_B	4,5	47	-2	45
085_C	7,5	50	-2	48
085_D	10,5	51	-2	49
086_A	1,5	45	-2	43
086_B	4,5	47	-2	45
086_C	7,5	49	-2	47
086_D	10,5	51	-2	49
087_A	1,5	44	-2	42
087_B	4,5	47	-2	45
087_C	7,5	49	-2	47
087_D	10,5	51	-2	49
088_A	1,5	45	-2	43

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
088_B	4,5	47	-2	45
088_C	7,5	49	-2	47
088_D	10,5	52	-2	50
089_A	1,5	44	-2	42
089_B	4,5	46	-2	44
089_C	7,5	48	-2	46
089_D	10,5	51	-2	49
090_A	1,5	45	-2	43
090_B	4,5	46	-2	44
090_C	7,5	49	-2	47
090_D	10,5	51	-2	49
091_A	1,5	45	-2	43
091_B	4,5	47	-2	45
091_C	7,5	49	-2	47
091_D	10,5	51	-2	49
092_A	1,5	44	-2	42
092_B	4,5	47	-2	45
092_C	7,5	49	-2	47
092_D	10,5	51	-2	49
093_A	1,5	45	-2	43
093_B	4,5	47	-2	45
093_C	7,5	49	-2	47
093_D	10,5	51	-2	49
094_A	1,5	46	-2	44
094_B	4,5	48	-2	46
094_C	7,5	49	-2	47
094_D	10,5	51	-2	49
095_A	1,5	46	-2	44
095_B	4,5	48	-2	46
095_C	7,5	49	-2	47
095_D	10,5	51	-2	49
096_A	1,5	45	-2	43
096_B	4,5	47	-2	45
096_C	7,5	48	-2	46
096_D	10,5	50	-2	48
097_A	1,5	45	-2	43
097_B	4,5	48	-2	46
097_C	7,5	49	-2	47
097_D	10,5	50	-2	48

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
098_A	1,5	45	-2	43
098_B	4,5	48	-2	46
098_C	7,5	49	-2	47
098_D	10,5	52	-2	50
099_A	1,5	46	-2	44
099_B	4,5	48	-2	46
099_C	7,5	50	-2	48
099_D	10,5	54	-2	52
100_A	1,5	47	-2	45
100_B	4,5	48	-2	46
100_C	7,5	51	-2	49
100_D	10,5	55	-2	53
101_A	1,5	46	-2	44
101_B	4,5	48	-2	46
101_C	7,5	51	-2	49
101_D	10,5	53	-2	51
102_A	1,5	46	-2	44
102_B	4,5	47	-2	45
102_C	7,5	49	-2	47
102_D	10,5	51	-2	49
103_A	1,5	46	-2	44
103_B	4,5	47	-2	45
103_C	7,5	49	-2	47
103_D	10,5	51	-2	49
104_A	1,5	47	-2	45
104_B	4,5	49	-2	47
104_C	7,5	54	-2	52
104_D	10,5	53	-2	51
105_A	1,5	46	-2	44
105_B	4,5	50	-2	48
105_C	7,5	53	-2	51
105_D	10,5	51	-2	49
106_A	1,5	46	-2	44
106_B	4,5	49	-2	47
106_C	7,5	53	-2	51
106_D	10,5	51	-2	49
107_A	1,5	46	-2	44
107_B	4,5	48	-2	46
107_C	7,5	53	-2	51

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
107_D	10,5	51	-2	49
108_A	1,5	46	-2	44
108_B	4,5	49	-2	47
108_C	7,5	52	-2	50
108_D	10,5	51	-2	49
109_A	1,5	46	-2	44
109_B	4,5	49	-2	47
109_C	7,5	52	-2	50
109_D	10,5	51	-2	49
110_A	1,5	46	-2	44
110_B	4,5	48	-2	46
110_C	7,5	49	-2	47
110_D	10,5	51	-2	49
111_A	1,5	45	-2	43
111_B	4,5	48	-2	46
111_C	7,5	49	-2	47
111_D	10,5	50	-2	48
112_A	1,5	45	-2	43
112_B	4,5	46	-2	44
112_C	7,5	47	-2	45
112_D	10,5	48	-2	46
113_A	1,5	47	-2	45
113_B	4,5	51	-2	49
113_C	7,5	51	-2	49
113_D	10,5	51	-2	49
114_A	1,5	48	-2	46
114_B	4,5	51	-2	49
114_C	7,5	52	-2	50
114_D	10,5	51	-2	49
115_A	1,5	49	-2	47
115_B	4,5	51	-2	49
115_C	7,5	51	-2	49
115_D	10,5	51	-2	49
116_A	1,5	48	-2	46
116_B	4,5	50	-2	48
116_C	7,5	51	-2	49
116_D	10,5	51	-2	49
117_A	1,5	49	-2	47
117_B	4,5	51	-2	49

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
117_C	7,5	52	-2	50
117_D	10,5	51	-2	49
118_A	1,5	50	-2	48
118_B	4,5	51	-2	49
118_C	7,5	52	-2	50
118_D	10,5	51	-2	49
119_A	1,5	49	-2	47
119_B	4,5	51	-2	49
119_C	7,5	51	-2	49
119_D	10,5	51	-2	49
120_A	1,5	51	-2	49
120_B	4,5	52	-2	50
120_C	7,5	52	-2	50
120_D	10,5	52	-2	50
121_A	1,5	44	-2	42
121_B	4,5	46	-2	44
121_C	7,5	48	-2	46
121_D	10,5	50	-2	48
122_A	1,5	46	-2	44
122_B	4,5	49	-2	47
122_C	7,5	51	-2	49
122_D	10,5	52	-2	50
123_A	1,5	47	-2	45
123_B	4,5	49	-2	47
123_C	7,5	51	-2	49
123_D	10,5	52	-2	50
124_A	1,5	46	-2	44
124_B	4,5	48	-2	46
124_C	7,5	50	-2	48
124_D	10,5	52	-2	50
125_A	1,5	46	-2	44
125_B	4,5	49	-2	47
125_C	7,5	50	-2	48
125_D	10,5	52	-2	50
126_A	1,5	46	-2	44
126_B	4,5	49	-2	47
126_C	7,5	51	-2	49
126_D	10,5	52	-2	50
127_A	1,5	46	-2	44

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
127_B	4,5	48	-2	46
127_C	7,5	50	-2	48
127_D	10,5	52	-2	50
128_A	1,5	45	-2	43
128_B	4,5	47	-2	45
128_C	7,5	49	-2	47
128_D	10,5	51	-2	49
129_A	1,5	46	-2	44
129_B	4,5	48	-2	46
129_C	7,5	50	-2	48
129_D	10,5	51	-2	49
130_A	1,5	45	-2	43
130_B	4,5	47	-2	45
130_C	7,5	48	-2	46
130_D	10,5	50	-2	48
131_A	1,5	51	-2	49
131_B	4,5	52	-2	50
131_C	7,5	53	-2	51
131_D	10,5	53	-2	51
132_A	1,5	52	-2	50
132_B	4,5	54	-2	52
132_C	7,5	55	-2	53
132_D	10,5	55	-2	53
133_A	1,5	51	-2	49
133_B	4,5	53	-2	51
133_C	7,5	54	-2	52
133_D	10,5	54	-2	52
134_A	1,5	51	-2	49
134_B	4,5	53	-2	51
134_C	7,5	54	-2	52
134_D	10,5	54	-2	52
135_A	1,5	51	-2	49
135_B	4,5	53	-2	51
135_C	7,5	54	-2	52
135_D	10,5	55	-2	53
136_A	1,5	51	-2	49
136_B	4,5	53	-2	51
136_C	7,5	54	-2	52
136_D	10,5	54	-2	52

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
137_A	1,5	49	-2	47
137_B	4,5	52	-2	50
137_C	7,5	55	-2	53
137_D	10,5	55	-2	53
138_A	1,5	49	-2	47
138_B	4,5	52	-2	50
138_C	7,5	53	-2	51
138_D	10,5	55	-2	53
139_A	1,5	49	-2	47
139_B	4,5	53	-2	51
139_C	7,5	55	-2	53
139_D	10,5	56	-3	53
140_A	1,5	50	-2	48
140_B	4,5	54	-2	52
140_C	7,5	55	-2	53
140_D	10,5	57	-4	53
141_A	1,5	49	-2	47
141_B	4,5	53	-2	51
141_C	7,5	55	-2	53
141_D	10,5	56	-3	53
142_A	1,5	49	-2	47
142_B	4,5	53	-2	51
142_C	7,5	55	-2	53
142_D	10,5	56	-3	53
143_A	1,5	50	-2	48
143_B	4,5	53	-2	51
143_C	7,5	55	-2	53
143_D	10,5	56	-3	53
144_A	1,5	50	-2	48
144_B	4,5	54	-2	52
144_C	7,5	55	-2	53
144_D	10,5	56	-3	53
145_A	1,5	50	-2	48
145_B	4,5	53	-2	51
145_C	7,5	55	-2	53
145_D	10,5	56	-3	53
146_A	1,5	48	-2	46
146_B	4,5	51	-2	49
146_C	7,5	52	-2	50

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
146_D	10,5	55	-2	53
147_A	1,5	46	-2	44
147_B	4,5	48	-2	46
147_C	7,5	50	-2	48
147_D	10,5	51	-2	49
148_A	1,5	45	-2	43
148_B	4,5	47	-2	45
148_C	7,5	49	-2	47
148_D	10,5	50	-2	48
149_A	1,5	45	-2	43
149_B	4,5	48	-2	46
149_C	7,5	50	-2	48
149_D	10,5	52	-2	50
150_A	1,5	45	-2	43
150_B	4,5	48	-2	46
150_C	7,5	50	-2	48
150_D	10,5	52	-2	50
151_A	1,5	45	-2	43
151_B	4,5	48	-2	46
151_C	7,5	50	-2	48
151_D	10,5	53	-2	51
152_A	1,5	45	-2	43
152_B	4,5	48	-2	46
152_C	7,5	50	-2	48
152_D	10,5	53	-2	51
153_A	1,5	46	-2	44
153_B	4,5	48	-2	46
153_C	7,5	51	-2	49
153_D	10,5	55	-2	53
154_A	1,5	46	-2	44
154_B	4,5	48	-2	46
154_C	7,5	51	-2	49
154_D	10,5	54	-2	52
155_A	1,5	46	-2	44
155_B	4,5	49	-2	47
155_C	7,5	51	-2	49
155_D	10,5	53	-2	51
156_A	1,5	46	-2	44
156_B	4,5	49	-2	47

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
156_C	7,5	51	-2	49
156_D	10,5	53	-2	51
157_A	1,5	46	-2	44
157_B	4,5	49	-2	47
157_C	7,5	51	-2	49
157_D	10,5	53	-2	51
158_A	1,5	46	-2	44
158_B	4,5	49	-2	47
158_C	7,5	50	-2	48
158_D	10,5	53	-2	51
159_A	1,5	45	-2	43
159_B	4,5	47	-2	45
159_C	7,5	49	-2	47
159_D	10,5	52	-2	50
160_A	1,5	46	-2	44
160_B	4,5	48	-2	46
160_C	7,5	49	-2	47
160_D	10,5	52	-2	50
161_A	1,5	46	-2	44
161_B	4,5	48	-2	46
161_C	7,5	49	-2	47
161_D	10,5	52	-2	50
162_A	1,5	46	-2	44
162_B	4,5	48	-2	46
162_C	7,5	50	-2	48
162_D	10,5	52	-2	50
163_A	1,5	46	-2	44
163_B	4,5	48	-2	46
163_C	7,5	50	-2	48
163_D	10,5	52	-2	50
164_A	1,5	46	-2	44
164_B	4,5	48	-2	46
164_C	7,5	50	-2	48
164_D	10,5	52	-2	50
165_A	1,5	47	-2	45
165_B	4,5	49	-2	47
165_C	7,5	51	-2	49
165_D	10,5	53	-2	51
166_A	1,5	46	-2	44

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
166_B	4,5	48	-2	46
166_C	7,5	53	-2	51
166_D	10,5	54	-2	52
167_A	1,5	47	-2	45
167_B	4,5	50	-2	48
167_C	7,5	52	-2	50
167_D	10,5	54	-2	52
168_A	1,5	46	-2	44
168_B	4,5	49	-2	47
168_C	7,5	51	-2	49
168_D	10,5	53	-2	51
169_A	1,5	46	-2	44
169_B	4,5	49	-2	47
169_C	7,5	51	-2	49
169_D	10,5	53	-2	51
170_A	1,5	46	-2	44
170_B	4,5	49	-2	47
170_C	7,5	51	-2	49
170_D	10,5	53	-2	51
171_A	1,5	46	-2	44
171_B	4,5	48	-2	46
171_C	7,5	50	-2	48
171_D	10,5	53	-2	51
172_A	1,5	44	-2	42
172_B	4,5	46	-2	44
172_C	7,5	48	-2	46
172_D	10,5	50	-2	48
173_A	1,5	45	-2	43
173_B	4,5	47	-2	45
173_C	7,5	49	-2	47
173_D	10,5	52	-2	50
174_A	1,5	45	-2	43
174_B	4,5	47	-2	45
174_C	7,5	49	-2	47
174_D	10,5	52	-2	50
175_A	1,5	45	-2	43
175_B	4,5	48	-2	46
175_C	7,5	50	-2	48
175_D	10,5	53	-2	51

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
176_A	1,5	46	-2	44
176_B	4,5	48	-2	46
176_C	7,5	50	-2	48
176_D	10,5	52	-2	50
177_A	1,5	46	-2	44
177_B	4,5	48	-2	46
177_C	7,5	50	-2	48
177_D	10,5	51	-2	49
178_A	1,5	48	-2	46
178_B	4,5	51	-2	49
178_C	7,5	53	-2	51
178_D	10,5	54	-2	52
179_A	1,5	50	-2	48
179_B	4,5	54	-2	52
179_C	7,5	56	-3	53
179_D	10,5	57	-4	53
180_A	1,5	49	-2	47
180_B	4,5	52	-2	50
180_C	7,5	55	-2	53
180_D	10,5	56	-3	53
181_A	1,5	50	-2	48
181_B	4,5	53	-2	51
181_C	7,5	56	-3	53
181_D	10,5	56	-3	53
182_A	1,5	50	-2	48
182_B	4,5	53	-2	51
182_C	7,5	56	-3	53
182_D	10,5	56	-3	53
183_A	1,5	50	-2	48
183_B	4,5	53	-2	51
183_C	7,5	57	-4	53
183_D	10,5	56	-3	53
184_A	1,5	50	-2	48
184_B	4,5	53	-2	51
184_C	7,5	57	-4	53
184_D	10,5	56	-3	53
185_A	1,5	47	-2	45
185_B	4,5	49	-2	47
185_C	7,5	55	-2	53

Tabel B2.2

waarneem- punt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting scherm 4 meter exclusief correctie (dB)	correctie art. 110g Wgh. (dB)	geluidsbelasting scherm 4 meter inclusief correctie (dB)
185_D	10,5	53	-2	51
186_A	1,5	46	-2	44
186_B	4,5	48	-2	46
186_C	7,5	50	-2	48
186_D	10,5	52	-2	50
187_A	1,5	46	-2	44
187_B	4,5	47	-2	45
187_C	7,5	50	-2	48
187_D	10,5	53	-2	51
188_A	1,5	45	-2	43
188_B	4,5	47	-2	45
188_C	7,5	49	-2	47
188_D	10,5	52	-2	50
189_A	1,5	48	-2	46
189_B	4,5	50	-2	48
189_C	7,5	54	-2	52
189_D	10,5	53	-2	51
190_A	1,5	45	-2	43
190_B	4,5	47	-2	45
190_C	7,5	49	-2	47
190_D	10,5	52	-2	50
191_A	1,5	45	-2	43
191_B	4,5	47	-2	45
191_C	7,5	49	-2	47
191_D	10,5	53	-2	51
192_A	1,5	47	-2	45
192_B	4,5	50	-2	48
192_C	7,5	55	-2	53
192_D	10,5	53	-2	51
193_A	1,5	48	-2	46
193_B	4,5	51	-2	49
193_C	7,5	56	-3	53
193_D	10,5	53	-2	51

Tabel B2.2: Geluidsbelasting t.g.v. Rijksweg A28 – met verlenging geluidsscherm

Bijlage 3

Geluidsbelasting Verbindingsweg en Laakboulevard

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
001_A	1,5	< 40	< 40
001_B	4,5	< 40	< 40
001_C	7,5	< 40	< 40
001_D	10,5	< 40	< 40
002_A	1,5	< 40	< 40
002_B	4,5	< 40	< 40
002_C	7,5	< 40	< 40
002_D	10,5	< 40	< 40
003_A	1,5	< 40	< 40
003_B	4,5	< 40	< 40
003_C	7,5	< 40	< 40
003_D	10,5	< 40	< 40
004_A	1,5	< 40	< 40
004_B	4,5	< 40	< 40
004_C	7,5	< 40	< 40
004_D	10,5	< 40	< 40
005_A	1,5	< 40	< 40
005_B	4,5	< 40	< 40
005_C	7,5	< 40	< 40
005_D	10,5	< 40	< 40
006_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
006_B	4,5	< 40	< 40
006_C	7,5	< 40	< 40
006_D	10,5	< 40	< 40
007_A	1,5	< 40	< 40
007_B	4,5	< 40	< 40
007_C	7,5	< 40	< 40
007_D	10,5	< 40	< 40
008_A	1,5	< 40	< 40
008_B	4,5	< 40	< 40
008_C	7,5	< 40	< 40
008_D	10,5	< 40	< 40
009_A	1,5	< 40	< 40
009_B	4,5	< 40	< 40
009_C	7,5	< 40	< 40
009_D	10,5	< 40	< 40
010_A	1,5	< 40	< 40
010_B	4,5	40	< 40
010_C	7,5	42	< 40
010_D	10,5	42	< 40
011_A	1,5	< 40	< 40
011_B	4,5	40	< 40
011_C	7,5	41	< 40
011_D	10,5	42	< 40
012_A	1,5	< 40	< 40
012_B	4,5	40	< 40
012_C	7,5	42	< 40
012_D	10,5	43	< 40
013_A	1,5	< 40	< 40
013_B	4,5	41	< 40
013_C	7,5	43	< 40
013_D	10,5	43	< 40
014_A	1,5	< 40	< 40
014_B	4,5	41	< 40
014_C	7,5	42	< 40
014_D	10,5	43	< 40
015_A	1,5	< 40	< 40
015_B	4,5	40	< 40
015_C	7,5	41	< 40
015_D	10,5	42	< 40
016_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
016_B	4,5	40	< 40
016_C	7,5	41	< 40
016_D	10,5	42	< 40
017_A	1,5	< 40	< 40
017_B	4,5	< 40	< 40
017_C	7,5	< 40	< 40
017_D	10,5	< 40	< 40
018_A	1,5	< 40	< 40
018_B	4,5	< 40	< 40
018_C	7,5	< 40	< 40
018_D	10,5	< 40	< 40
019_A	1,5	< 40	< 40
019_B	4,5	< 40	< 40
019_C	7,5	< 40	< 40
019_D	10,5	< 40	< 40
020_A	1,5	< 40	< 40
020_B	4,5	< 40	< 40
020_C	7,5	40	< 40
020_D	10,5	40	< 40
021_A	1,5	< 40	< 40
021_B	4,5	< 40	< 40
021_C	7,5	< 40	< 40
021_D	10,5	< 40	40,0
022_A	1,5	< 40	< 40
022_B	4,5	< 40	< 40
022_C	7,5	< 40	< 40
022_D	10,5	< 40	< 40
023_A	1,5	< 40	< 40
023_B	4,5	< 40	< 40
023_C	7,5	< 40	< 40
023_D	10,5	< 40	< 40
024_A	1,5	< 40	< 40
024_B	4,5	< 40	< 40
024_C	7,5	< 40	< 40
024_D	10,5	< 40	< 40
025_A	1,5	< 40	< 40
025_B	4,5	< 40	< 40
025_C	7,5	< 40	< 40
025_D	10,5	< 40	< 40
026_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
026_B	4,5	< 40	< 40
026_C	7,5	< 40	< 40
026_D	10,5	< 40	< 40
027_A	1,5	< 40	< 40
027_B	4,5	< 40	< 40
027_C	7,5	< 40	< 40
027_D	10,5	< 40	< 40
028_A	1,5	< 40	< 40
028_B	4,5	< 40	< 40
028_C	7,5	< 40	< 40
028_D	10,5	< 40	< 40
029_A	1,5	< 40	< 40
029_B	4,5	< 40	< 40
029_C	7,5	< 40	< 40
029_D	10,5	< 40	< 40
030_A	1,5	< 40	< 40
030_B	4,5	< 40	< 40
030_C	7,5	< 40	< 40
030_D	10,5	< 40	< 40
031_A	1,5	< 40	< 40
031_B	4,5	< 40	< 40
031_C	7,5	42	< 40
031_D	10,5	44	< 40
032_A	1,5	< 40	< 40
032_B	4,5	40	< 40
032_C	7,5	43	< 40
032_D	10,5	44	< 40
033_A	1,5	< 40	< 40
033_B	4,5	< 40	< 40
033_C	7,5	< 40	< 40
033_D	10,5	40	< 40
034_A	1,5	< 40	< 40
034_B	4,5	< 40	< 40
034_C	7,5	< 40	< 40
034_D	10,5	40	< 40
035_A	1,5	< 40	< 40
035_B	4,5	< 40	< 40
035_C	7,5	41	< 40
035_D	10,5	42	< 40
036_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
036_B	4,5	40	< 40
036_C	7,5	42	< 40
036_D	10,5	43	< 40
037_A	1,5	< 40	< 40
037_B	4,5	40	< 40
037_C	7,5	42	< 40
037_D	10,5	43	< 40
038_A	1,5	< 40	< 40
038_B	4,5	40	< 40
038_C	7,5	42	< 40
038_D	10,5	43	< 40
039_A	1,5	< 40	< 40
039_B	4,5	40	< 40
039_C	7,5	43	< 40
039_D	10,5	43	< 40
040_A	1,5	< 40	< 40
040_B	4,5	41	< 40
040_C	7,5	43	< 40
040_D	10,5	44	< 40
041_A	1,5	< 40	< 40
041_B	4,5	40	< 40
041_C	7,5	42	< 40
041_D	10,5	43	< 40
042_A	1,5	< 40	< 40
042_B	4,5	< 40	< 40
042_C	7,5	< 40	< 40
042_D	10,5	< 40	< 40
043_A	1,5	< 40	< 40
043_B	4,5	< 40	< 40
043_C	7,5	41	< 40
043_D	10,5	42	< 40
044_A	1,5	< 40	< 40
044_B	4,5	< 40	< 40
044_C	7,5	< 40	< 40
044_D	10,5	< 40	< 40
045_A	1,5	< 40	< 40
045_B	4,5	< 40	< 40
045_C	7,5	< 40	< 40
045_D	10,5	< 40	< 40
046_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
046_B	4,5	< 40	< 40
046_C	7,5	< 40	< 40
046_D	10,5	< 40	< 40
047_A	1,5	< 40	< 40
047_B	4,5	< 40	< 40
047_C	7,5	< 40	< 40
047_D	10,5	< 40	< 40
048_A	1,5	< 40	< 40
048_B	4,5	< 40	< 40
048_C	7,5	< 40	< 40
048_D	10,5	< 40	< 40
049_A	1,5	< 40	< 40
049_B	4,5	< 40	< 40
049_C	7,5	< 40	< 40
049_D	10,5	< 40	< 40
050_A	1,5	< 40	< 40
050_B	4,5	< 40	< 40
050_C	7,5	< 40	< 40
050_D	10,5	< 40	< 40
051_A	1,5	< 40	< 40
051_B	4,5	< 40	< 40
051_C	7,5	< 40	< 40
051_D	10,5	< 40	< 40
052_A	1,5	< 40	< 40
052_B	4,5	< 40	< 40
052_C	7,5	< 40	< 40
052_D	10,5	< 40	< 40
053_A	1,5	< 40	< 40
053_B	4,5	< 40	< 40
053_C	7,5	< 40	< 40
053_D	10,5	< 40	< 40
054_A	1,5	< 40	< 40
054_B	4,5	< 40	< 40
054_C	7,5	< 40	< 40
054_D	10,5	41	< 40
055_A	1,5	< 40	< 40
055_B	4,5	< 40	< 40
055_C	7,5	40	< 40
055_D	10,5	43	< 40
056_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
056_B	4,5	< 40	< 40
056_C	7,5	40	< 40
056_D	10,5	43	< 40
057_A	1,5	< 40	< 40
057_B	4,5	< 40	< 40
057_C	7,5	41	< 40
057_D	10,5	43	< 40
058_A	1,5	< 40	< 40
058_B	4,5	< 40	< 40
058_C	7,5	41	< 40
058_D	10,5	43	< 40
059_A	1,5	< 40	< 40
059_B	4,5	< 40	< 40
059_C	7,5	41	< 40
059_D	10,5	43	< 40
060_A	1,5	< 40	< 40
060_B	4,5	< 40	< 40
060_C	7,5	42	< 40
060_D	10,5	43	< 40
061_A	1,5	< 40	< 40
061_B	4,5	< 40	< 40
061_C	7,5	42	< 40
061_D	10,5	43	< 40
062_A	1,5	< 40	< 40
062_B	4,5	< 40	< 40
062_C	7,5	42	< 40
062_D	10,5	43	< 40
063_A	1,5	< 40	< 40
063_B	4,5	40	< 40
063_C	7,5	42	< 40
063_D	10,5	44	< 40
064_A	1,5	< 40	< 40
064_B	4,5	< 40	< 40
064_C	7,5	< 40	< 40
064_D	10,5	40	< 40
065_A	1,5	< 40	< 40
065_B	4,5	< 40	< 40
065_C	7,5	< 40	< 40
065_D	10,5	< 40	< 40
066_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
066_B	4,5	< 40	< 40
066_C	7,5	< 40	< 40
066_D	10,5	< 40	< 40
067_A	1,5	< 40	< 40
067_B	4,5	< 40	< 40
067_C	7,5	< 40	< 40
067_D	10,5	< 40	< 40
068_A	1,5	< 40	< 40
068_B	4,5	< 40	< 40
068_C	7,5	< 40	< 40
068_D	10,5	< 40	< 40
069_A	1,5	< 40	< 40
069_B	4,5	< 40	< 40
069_C	7,5	< 40	< 40
069_D	10,5	< 40	< 40
070_A	1,5	< 40	< 40
070_B	4,5	< 40	< 40
070_C	7,5	< 40	< 40
070_D	10,5	< 40	< 40
071_A	1,5	< 40	< 40
071_B	4,5	< 40	< 40
071_C	7,5	< 40	< 40
071_D	10,5	< 40	< 40
072_A	1,5	< 40	< 40
072_B	4,5	< 40	< 40
072_C	7,5	41	< 40
072_D	10,5	42	< 40
073_A	1,5	< 40	< 40
073_B	4,5	< 40	< 40
073_C	7,5	40	< 40
073_D	10,5	42	< 40
074_A	1,5	< 40	< 40
074_B	4,5	40	< 40
074_C	7,5	42	< 40
074_D	10,5	43	< 40
075_A	1,5	< 40	< 40
075_B	4,5	41	< 40
075_C	7,5	43	< 40
075_D	10,5	44	< 40
076_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
076_B	4,5	42	< 40
076_C	7,5	44	< 40
076_D	10,5	45	< 40
077_A	1,5	< 40	< 40
077_B	4,5	42	< 40
077_C	7,5	44	< 40
077_D	10,5	45	< 40
078_A	1,5	< 40	< 40
078_B	4,5	43	< 40
078_C	7,5	46	< 40
078_D	10,5	46	< 40
079_A	1,5	< 40	< 40
079_B	4,5	44	< 40
079_C	7,5	47	< 40
079_D	10,5	47	< 40
080_A	1,5	< 40	< 40
080_B	4,5	45	< 40
080_C	7,5	48	< 40
080_D	10,5	48	< 40
081_A	1,5	41	< 40
081_B	4,5	47	< 40
081_C	7,5	49	< 40
081_D	10,5	48	< 40
082_A	1,5	< 40	< 40
082_B	4,5	< 40	< 40
082_C	7,5	41	< 40
082_D	10,5	40	< 40
083_A	1,5	< 40	< 40
083_B	4,5	< 40	< 40
083_C	7,5	41	< 40
083_D	10,5	40	< 40
084_A	1,5	< 40	< 40
084_B	4,5	< 40	< 40
084_C	7,5	41	< 40
084_D	10,5	41	< 40
085_A	1,5	< 40	< 40
085_B	4,5	< 40	< 40
085_C	7,5	40	< 40
085_D	10,5	41	< 40
086_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
086_B	4,5	< 40	< 40
086_C	7,5	40	< 40
086_D	10,5	41	< 40
087_A	1,5	< 40	< 40
087_B	4,5	< 40	< 40
087_C	7,5	< 40	< 40
087_D	10,5	41	< 40
088_A	1,5	< 40	< 40
088_B	4,5	< 40	< 40
088_C	7,5	< 40	< 40
088_D	10,5	40	< 40
089_A	1,5	< 40	< 40
089_B	4,5	< 40	< 40
089_C	7,5	< 40	< 40
089_D	10,5	40	< 40
090_A	1,5	< 40	< 40
090_B	4,5	< 40	< 40
090_C	7,5	< 40	< 40
090_D	10,5	40	< 40
091_A	1,5	< 40	< 40
091_B	4,5	< 40	< 40
091_C	7,5	< 40	< 40
091_D	10,5	41	< 40
092_A	1,5	< 40	< 40
092_B	4,5	< 40	< 40
092_C	7,5	< 40	< 40
092_D	10,5	41	< 40
093_A	1,5	< 40	< 40
093_B	4,5	< 40	< 40
093_C	7,5	< 40	< 40
093_D	10,5	41	< 40
094_A	1,5	< 40	< 40
094_B	4,5	< 40	< 40
094_C	7,5	< 40	< 40
094_D	10,5	40	< 40
095_A	1,5	< 40	< 40
095_B	4,5	< 40	< 40
095_C	7,5	< 40	< 40
095_D	10,5	40	< 40
096_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
096_B	4,5	< 40	< 40
096_C	7,5	< 40	< 40
096_D	10,5	< 40	< 40
097_A	1,5	< 40	< 40
097_B	4,5	< 40	< 40
097_C	7,5	< 40	< 40
097_D	10,5	41	< 40
098_A	1,5	< 40	< 40
098_B	4,5	< 40	< 40
098_C	7,5	< 40	< 40
098_D	10,5	41	< 40
099_A	1,5	< 40	< 40
099_B	4,5	< 40	< 40
099_C	7,5	< 40	< 40
099_D	10,5	41	< 40
100_A	1,5	< 40	< 40
100_B	4,5	< 40	< 40
100_C	7,5	< 40	< 40
100_D	10,5	41	< 40
101_A	1,5	< 40	< 40
101_B	4,5	< 40	< 40
101_C	7,5	< 40	< 40
101_D	10,5	42	< 40
102_A	1,5	< 40	< 40
102_B	4,5	< 40	< 40
102_C	7,5	< 40	< 40
102_D	10,5	42	< 40
103_A	1,5	< 40	< 40
103_B	4,5	< 40	< 40
103_C	7,5	< 40	< 40
103_D	10,5	42	< 40
104_A	1,5	40	< 40
104_B	4,5	46	< 40
104_C	7,5	47	< 40
104_D	10,5	48	< 40
105_A	1,5	< 40	< 40
105_B	4,5	44	< 40
105_C	7,5	46	< 40
105_D	10,5	47	< 40
106_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
106_B	4,5	43	< 40
106_C	7,5	44	< 40
106_D	10,5	45	< 40
107_A	1,5	< 40	< 40
107_B	4,5	42	< 40
107_C	7,5	43	< 40
107_D	10,5	44	< 40
108_A	1,5	< 40	< 40
108_B	4,5	40	< 40
108_C	7,5	42	< 40
108_D	10,5	43	< 40
109_A	1,5	< 40	< 40
109_B	4,5	< 40	< 40
109_C	7,5	41	< 40
109_D	10,5	42	< 40
110_A	1,5	< 40	< 40
110_B	4,5	< 40	< 40
110_C	7,5	41	< 40
110_D	10,5	42	< 40
111_A	1,5	< 40	< 40
111_B	4,5	< 40	< 40
111_C	7,5	40	< 40
111_D	10,5	41	< 40
112_A	1,5	< 40	< 40
112_B	4,5	< 40	< 40
112_C	7,5	< 40	< 40
112_D	10,5	< 40	< 40
113_A	1,5	< 40	< 40
113_B	4,5	< 40	< 40
113_C	7,5	< 40	< 40
113_D	10,5	< 40	< 40
114_A	1,5	< 40	< 40
114_B	4,5	< 40	< 40
114_C	7,5	< 40	< 40
114_D	10,5	< 40	< 40
115_A	1,5	< 40	< 40
115_B	4,5	< 40	< 40
115_C	7,5	< 40	< 40
115_D	10,5	< 40	< 40
116_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
116_B	4,5	< 40	< 40
116_C	7,5	< 40	< 40
116_D	10,5	< 40	< 40
117_A	1,5	< 40	< 40
117_B	4,5	< 40	< 40
117_C	7,5	< 40	< 40
117_D	10,5	< 40	< 40
118_A	1,5	< 40	< 40
118_B	4,5	< 40	< 40
118_C	7,5	< 40	< 40
118_D	10,5	< 40	< 40
119_A	1,5	< 40	< 40
119_B	4,5	< 40	< 40
119_C	7,5	< 40	< 40
119_D	10,5	< 40	< 40
120_A	1,5	< 40	< 40
120_B	4,5	< 40	< 40
120_C	7,5	< 40	< 40
120_D	10,5	< 40	< 40
121_A	1,5	< 40	< 40
121_B	4,5	< 40	< 40
121_C	7,5	< 40	< 40
121_D	10,5	< 40	< 40
122_A	1,5	< 40	< 40
122_B	4,5	40	< 40
122_C	7,5	42	< 40
122_D	10,5	44	< 40
123_A	1,5	< 40	< 40
123_B	4,5	41	< 40
123_C	7,5	43	< 40
123_D	10,5	45	< 40
124_A	1,5	< 40	< 40
124_B	4,5	40	< 40
124_C	7,5	42	< 40
124_D	10,5	44	< 40
125_A	1,5	< 40	< 40
125_B	4,5	41	< 40
125_C	7,5	43	< 40
125_D	10,5	45	< 40
126_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
126_B	4,5	40	< 40
126_C	7,5	42	< 40
126_D	10,5	44	< 40
127_A	1,5	< 40	< 40
127_B	4,5	40	< 40
127_C	7,5	42	< 40
127_D	10,5	44	< 40
128_A	1,5	< 40	< 40
128_B	4,5	< 40	< 40
128_C	7,5	41	< 40
128_D	10,5	43	< 40
129_A	1,5	< 40	< 40
129_B	4,5	< 40	< 40
129_C	7,5	41	< 40
129_D	10,5	43	< 40
130_A	1,5	< 40	< 40
130_B	4,5	< 40	< 40
130_C	7,5	< 40	< 40
130_D	10,5	41	< 40
131_A	1,5	< 40	< 40
131_B	4,5	< 40	< 40
131_C	7,5	< 40	< 40
131_D	10,5	< 40	< 40
132_A	1,5	< 40	< 40
132_B	4,5	< 40	< 40
132_C	7,5	< 40	< 40
132_D	10,5	< 40	< 40
133_A	1,5	< 40	< 40
133_B	4,5	< 40	< 40
133_C	7,5	< 40	< 40
133_D	10,5	< 40	< 40
134_A	1,5	< 40	< 40
134_B	4,5	< 40	< 40
134_C	7,5	< 40	< 40
134_D	10,5	< 40	< 40
135_A	1,5	< 40	< 40
135_B	4,5	< 40	< 40
135_C	7,5	< 40	< 40
135_D	10,5	< 40	< 40
136_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
136_B	4,5	< 40	< 40
136_C	7,5	40	< 40
136_D	10,5	40	< 40
137_A	1,5	40	< 40
137_B	4,5	46	< 40
137_C	7,5	47	< 40
137_D	10,5	47	< 40
138_A	1,5	< 40	< 40
138_B	4,5	46	< 40
138_C	7,5	48	< 40
138_D	10,5	48	< 40
139_A	1,5	40	< 40
139_B	4,5	48	< 40
139_C	7,5	50	< 40
139_D	10,5	51	< 40
140_A	1,5	40	< 40
140_B	4,5	47	< 40
140_C	7,5	50	< 40
140_D	10,5	51	< 40
141_A	1,5	40	< 40
141_B	4,5	46	< 40
141_C	7,5	51	< 40
141_D	10,5	51	< 40
142_A	1,5	< 40	< 40
142_B	4,5	46	< 40
142_C	7,5	51	< 40
142_D	10,5	51	< 40
143_A	1,5	< 40	< 40
143_B	4,5	45	< 40
143_C	7,5	51	< 40
143_D	10,5	51	< 40
144_A	1,5	< 40	< 40
144_B	4,5	46	< 40
144_C	7,5	51	< 40
144_D	10,5	51	< 40
145_A	1,5	< 40	< 40
145_B	4,5	47	< 40
145_C	7,5	51	< 40
145_D	10,5	51	< 40
146_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
146_B	4,5	44	< 40
146_C	7,5	48	< 40
146_D	10,5	48	< 40
147_A	1,5	< 40	< 40
147_B	4,5	< 40	< 40
147_C	7,5	< 40	< 40
147_D	10,5	40	< 40
148_A	1,5	< 40	< 40
148_B	4,5	< 40	< 40
148_C	7,5	< 40	< 40
148_D	10,5	< 40	< 40
149_A	1,5	< 40	< 40
149_B	4,5	< 40	< 40
149_C	7,5	< 40	< 40
149_D	10,5	40	< 40
150_A	1,5	< 40	< 40
150_B	4,5	< 40	< 40
150_C	7,5	< 40	< 40
150_D	10,5	40	< 40
151_A	1,5	< 40	< 40
151_B	4,5	< 40	< 40
151_C	7,5	< 40	< 40
151_D	10,5	< 40	< 40
152_A	1,5	< 40	< 40
152_B	4,5	< 40	< 40
152_C	7,5	< 40	< 40
152_D	10,5	< 40	< 40
153_A	1,5	< 40	< 40
153_B	4,5	< 40	< 40
153_C	7,5	< 40	< 40
153_D	10,5	< 40	< 40
154_A	1,5	< 40	< 40
154_B	4,5	< 40	< 40
154_C	7,5	< 40	< 40
154_D	10,5	41	< 40
155_A	1,5	< 40	< 40
155_B	4,5	< 40	< 40
155_C	7,5	< 40	< 40
155_D	10,5	40	< 40
156_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
156_B	4,5	< 40	< 40
156_C	7,5	< 40	< 40
156_D	10,5	41	< 40
157_A	1,5	< 40	< 40
157_B	4,5	< 40	< 40
157_C	7,5	< 40	< 40
157_D	10,5	42	< 40
158_A	1,5	< 40	< 40
158_B	4,5	< 40	< 40
158_C	7,5	41	< 40
158_D	10,5	43	< 40
159_A	1,5	< 40	< 40
159_B	4,5	< 40	< 40
159_C	7,5	40	< 40
159_D	10,5	42	< 40
160_A	1,5	< 40	< 40
160_B	4,5	< 40	< 40
160_C	7,5	41	< 40
160_D	10,5	42	< 40
161_A	1,5	< 40	< 40
161_B	4,5	< 40	< 40
161_C	7,5	41	< 40
161_D	10,5	42	< 40
162_A	1,5	< 40	< 40
162_B	4,5	40	< 40
162_C	7,5	42	< 40
162_D	10,5	43	< 40
163_A	1,5	< 40	< 40
163_B	4,5	40	< 40
163_C	7,5	43	< 40
163_D	10,5	44	< 40
164_A	1,5	< 40	< 40
164_B	4,5	41	< 40
164_C	7,5	43	< 40
164_D	10,5	43	< 40
165_A	1,5	< 40	< 40
165_B	4,5	42	< 40
165_C	7,5	44	< 40
165_D	10,5	45	< 40
166_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
166_B	4,5	40	< 40
166_C	7,5	41	< 40
166_D	10,5	43	< 40
167_A	1,5	< 40	< 40
167_B	4,5	< 40	< 40
167_C	7,5	40	< 40
167_D	10,5	43	< 40
168_A	1,5	< 40	< 40
168_B	4,5	< 40	< 40
168_C	7,5	41	< 40
168_D	10,5	43	< 40
169_A	1,5	< 40	< 40
169_B	4,5	40	< 40
169_C	7,5	42	< 40
169_D	10,5	44	< 40
170_A	1,5	< 40	< 40
170_B	4,5	40	< 40
170_C	7,5	42	< 40
170_D	10,5	44	< 40
171_A	1,5	< 40	< 40
171_B	4,5	< 40	< 40
171_C	7,5	< 40	< 40
171_D	10,5	40	< 40
172_A	1,5	< 40	< 40
172_B	4,5	< 40	< 40
172_C	7,5	< 40	< 40
172_D	10,5	< 40	< 40
173_A	1,5	< 40	< 40
173_B	4,5	< 40	< 40
173_C	7,5	< 40	< 40
173_D	10,5	< 40	< 40
174_A	1,5	< 40	< 40
174_B	4,5	< 40	< 40
174_C	7,5	< 40	< 40
174_D	10,5	40	< 40
175_A	1,5	< 40	< 40
175_B	4,5	< 40	< 40
175_C	7,5	< 40	< 40
175_D	10,5	40	< 40
176_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
176_B	4,5	< 40	< 40
176_C	7,5	< 40	< 40
176_D	10,5	41	< 40
177_A	1,5	< 40	< 40
177_B	4,5	< 40	< 40
177_C	7,5	< 40	< 40
177_D	10,5	40	< 40
178_A	1,5	< 40	< 40
178_B	4,5	43	< 40
178_C	7,5	48	< 40
178_D	10,5	48	< 40
179_A	1,5	< 40	< 40
179_B	4,5	46	< 40
179_C	7,5	51	< 40
179_D	10,5	51	< 40
180_A	1,5	< 40	< 40
180_B	4,5	46	< 40
180_C	7,5	51	< 40
180_D	10,5	51	< 40
181_A	1,5	< 40	< 40
181_B	4,5	46	< 40
181_C	7,5	51	< 40
181_D	10,5	51	< 40
182_A	1,5	< 40	< 40
182_B	4,5	46	< 40
182_C	7,5	51	< 40
182_D	10,5	51	< 40
183_A	1,5	< 40	< 40
183_B	4,5	46	< 40
183_C	7,5	51	< 40
183_D	10,5	51	< 40
184_A	1,5	< 40	< 40
184_B	4,5	46	< 40
184_C	7,5	51	< 40
184_D	10,5	51	< 40
185_A	1,5	< 40	< 40
185_B	4,5	46	< 40
185_C	7,5	49	< 40
185_D	10,5	49	< 40
186_A	1,5	< 40	< 40

Tabel B3.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Laakboulevard (dB)
186_B	4,5	41	< 40
186_C	7,5	43	< 40
186_D	10,5	42	< 40
187_A	1,5	< 40	< 40
187_B	4,5	< 40	< 40
187_C	7,5	< 40	< 40
187_D	10,5	40	< 40
188_A	1,5	< 40	< 40
188_B	4,5	41	< 40
188_C	7,5	44	< 40
188_D	10,5	45	< 40
189_A	1,5	< 40	< 40
189_B	4,5	46	< 40
189_C	7,5	50	< 40
189_D	10,5	50	< 40
190_A	1,5	< 40	< 40
190_B	4,5	40	< 40
190_C	7,5	44	< 40
190_D	10,5	44	< 40
191_A	1,5	< 40	< 40
191_B	4,5	< 40	< 40
191_C	7,5	< 40	< 40
191_D	10,5	40	< 40
192_A	1,5	< 40	< 40
192_B	4,5	46	< 40
192_C	7,5	50	< 40
192_D	10,5	50	< 40
193_A	1,5	< 40	< 40
193_B	4,5	46	< 40
193_C	7,5	50	< 40
193_D	10,5	50	< 40

Tabel B3.1: Geluidsbelasting t.g.v. Verbindingsweg en Laakboulevard (inclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)

Bijlage 4

Geluidsbelasting 30 km/h-wegen

30 km/h-wegen

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
001_A	1,5	54
001_B	4,5	54
001_C	7,5	54
001_D	10,5	53
002_A	1,5	54
002_B	4,5	54
002_C	7,5	54
002_D	10,5	53
003_A	1,5	54
003_B	4,5	54
003_C	7,5	54
003_D	10,5	53
004_A	1,5	54
004_B	4,5	54
004_C	7,5	54
004_D	10,5	53
005_A	1,5	54
005_B	4,5	54
005_C	7,5	54
005_D	10,5	53
006_A	1,5	55
006_B	4,5	55
006_C	7,5	54
006_D	10,5	53
007_A	1,5	54
007_B	4,5	54

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
007_C	7,5	54
007_D	10,5	53
008_A	1,5	54
008_B	4,5	54
008_C	7,5	54
008_D	10,5	53
009_A	1,5	54
009_B	4,5	54
009_C	7,5	54
009_D	10,5	53
010_A	1,5	31
010_B	4,5	39
010_C	7,5	41
010_D	10,5	41
011_A	1,5	29
011_B	4,5	39
011_C	7,5	41
011_D	10,5	41
012_A	1,5	29
012_B	4,5	39
012_C	7,5	41
012_D	10,5	41
013_A	1,5	29
013_B	4,5	39
013_C	7,5	41
013_D	10,5	42
014_A	1,5	30
014_B	4,5	40
014_C	7,5	41
014_D	10,5	42
015_A	1,5	30
015_B	4,5	42
015_C	7,5	43
015_D	10,5	43
016_A	1,5	30
016_B	4,5	42
016_C	7,5	43
016_D	10,5	43
017_A	1,5	30
017_B	4,5	38
017_C	7,5	40
017_D	10,5	40
018_A	1,5	29
018_B	4,5	38
018_C	7,5	40

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
018_D	10,5	40
019_A	1,5	29
019_B	4,5	38
019_C	7,5	40
019_D	10,5	40
020_A	1,5	30
020_B	4,5	38
020_C	7,5	40
020_D	10,5	40
021_A	1,5	47
021_B	4,5	47
021_C	7,5	47
021_D	10,5	47
022_A	1,5	54
022_B	4,5	55
022_C	7,5	54
022_D	10,5	53
023_A	1,5	52
023_B	4,5	52
023_C	7,5	52
023_D	10,5	51
024_A	1,5	54
024_B	4,5	54
024_C	7,5	54
024_D	10,5	53
025_A	1,5	55
025_B	4,5	55
025_C	7,5	54
025_D	10,5	54
026_A	1,5	56
026_B	4,5	56
026_C	7,5	55
026_D	10,5	54
027_A	1,5	56
027_B	4,5	56
027_C	7,5	55
027_D	10,5	54
028_A	1,5	56
028_B	4,5	56
028_C	7,5	55
028_D	10,5	54
029_A	1,5	55
029_B	4,5	55
029_C	7,5	55
029_D	10,5	54

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
030_A	1,5	47
030_B	4,5	47
030_C	7,5	47
030_D	10,5	46
031_A	1,5	38
031_B	4,5	39
031_C	7,5	39
031_D	10,5	39
032_A	1,5	29
032_B	4,5	39
032_C	7,5	40
032_D	10,5	41
033_A	1,5	29
033_B	4,5	38
033_C	7,5	40
033_D	10,5	41
034_A	1,5	28
034_B	4,5	38
034_C	7,5	40
034_D	10,5	41
035_A	1,5	31
035_B	4,5	38
035_C	7,5	40
035_D	10,5	41
036_A	1,5	29
036_B	4,5	38
036_C	7,5	40
036_D	10,5	41
037_A	1,5	28
037_B	4,5	38
037_C	7,5	40
037_D	10,5	40
038_A	1,5	29
038_B	4,5	38
038_C	7,5	40
038_D	10,5	40
039_A	1,5	28
039_B	4,5	37
039_C	7,5	39
039_D	10,5	39
040_A	1,5	29
040_B	4,5	37
040_C	7,5	39
040_D	10,5	40
041_A	1,5	29

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
041_B	4,5	40
041_C	7,5	41
041_D	10,5	42
042_A	1,5	35
042_B	4,5	39
042_C	7,5	41
042_D	10,5	42
043_A	1,5	30
043_B	4,5	39
043_C	7,5	41
043_D	10,5	41
044_A	1,5	55
044_B	4,5	55
044_C	7,5	54
044_D	10,5	53
045_A	1,5	55
045_B	4,5	55
045_C	7,5	54
045_D	10,5	53
046_A	1,5	55
046_B	4,5	55
046_C	7,5	54
046_D	10,5	53
047_A	1,5	55
047_B	4,5	55
047_C	7,5	54
047_D	10,5	53
048_A	1,5	55
048_B	4,5	55
048_C	7,5	54
048_D	10,5	53
049_A	1,5	55
049_B	4,5	55
049_C	7,5	54
049_D	10,5	53
050_A	1,5	55
050_B	4,5	55
050_C	7,5	54
050_D	10,5	53
051_A	1,5	55
051_B	4,5	55
051_C	7,5	54
051_D	10,5	54
052_A	1,5	55
052_B	4,5	55

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
052_C	7,5	55
052_D	10,5	54
053_A	1,5	55
053_B	4,5	55
053_C	7,5	55
053_D	10,5	54
054_A	1,5	49
054_B	4,5	49
054_C	7,5	49
054_D	10,5	49
055_A	1,5	36
055_B	4,5	34
055_C	7,5	35
055_D	10,5	36
056_A	1,5	32
056_B	4,5	34
056_C	7,5	35
056_D	10,5	36
057_A	1,5	30
057_B	4,5	34
057_C	7,5	35
057_D	10,5	36
058_A	1,5	27
058_B	4,5	34
058_C	7,5	36
058_D	10,5	37
059_A	1,5	28
059_B	4,5	34
059_C	7,5	36
059_D	10,5	37
060_A	1,5	27
060_B	4,5	34
060_C	7,5	36
060_D	10,5	37
061_A	1,5	27
061_B	4,5	34
061_C	7,5	36
061_D	10,5	37
062_A	1,5	27
062_B	4,5	35
062_C	7,5	37
062_D	10,5	38
063_A	1,5	30
063_B	4,5	35
063_C	7,5	37

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
063_D	10,5	38
064_A	1,5	43
064_B	4,5	44
064_C	7,5	43
064_D	10,5	43
065_A	1,5	54
065_B	4,5	54
065_C	7,5	54
065_D	10,5	53
066_A	1,5	54
066_B	4,5	54
066_C	7,5	53
066_D	10,5	52
067_A	1,5	53
067_B	4,5	53
067_C	7,5	53
067_D	10,5	52
068_A	1,5	53
068_B	4,5	53
068_C	7,5	53
068_D	10,5	52
069_A	1,5	53
069_B	4,5	53
069_C	7,5	52
069_D	10,5	52
070_A	1,5	53
070_B	4,5	53
070_C	7,5	52
070_D	10,5	52
071_A	1,5	53
071_B	4,5	53
071_C	7,5	52
071_D	10,5	51
072_A	1,5	46
072_B	4,5	47
072_C	7,5	47
072_D	10,5	46
073_A	1,5	41
073_B	4,5	42
073_C	7,5	42
073_D	10,5	42
074_A	1,5	38
074_B	4,5	40
074_C	7,5	40
074_D	10,5	40

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
075_A	1,5	37
075_B	4,5	39
075_C	7,5	39
075_D	10,5	39
076_A	1,5	36
076_B	4,5	38
076_C	7,5	39
076_D	10,5	39
077_A	1,5	36
077_B	4,5	38
077_C	7,5	38
077_D	10,5	38
078_A	1,5	36
078_B	4,5	37
078_C	7,5	38
078_D	10,5	38
079_A	1,5	36
079_B	4,5	37
079_C	7,5	38
079_D	10,5	38
080_A	1,5	36
080_B	4,5	37
080_C	7,5	38
080_D	10,5	38
081_A	1,5	32
081_B	4,5	34
081_C	7,5	36
081_D	10,5	37
082_A	1,5	24
082_B	4,5	26
082_C	7,5	29
082_D	10,5	31
083_A	1,5	24
083_B	4,5	26
083_C	7,5	29
083_D	10,5	31
084_A	1,5	26
084_B	4,5	28
084_C	7,5	30
084_D	10,5	31
085_A	1,5	27
085_B	4,5	29
085_C	7,5	31
085_D	10,5	32
086_A	1,5	28

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
086_B	4,5	30
086_C	7,5	31
086_D	10,5	33
087_A	1,5	26
087_B	4,5	29
087_C	7,5	30
087_D	10,5	32
088_A	1,5	26
088_B	4,5	29
088_C	7,5	30
088_D	10,5	32
089_A	1,5	27
089_B	4,5	29
089_C	7,5	30
089_D	10,5	32
090_A	1,5	26
090_B	4,5	29
090_C	7,5	30
090_D	10,5	31
091_A	1,5	24
091_B	4,5	29
091_C	7,5	31
091_D	10,5	32
092_A	1,5	25
092_B	4,5	30
092_C	7,5	32
092_D	10,5	33
093_A	1,5	28
093_B	4,5	32
093_C	7,5	33
093_D	10,5	34
094_A	1,5	32
094_B	4,5	33
094_C	7,5	34
094_D	10,5	35
095_A	1,5	33
095_B	4,5	33
095_C	7,5	35
095_D	10,5	36
096_A	1,5	49
096_B	4,5	50
096_C	7,5	49
096_D	10,5	49
097_A	1,5	38
097_B	4,5	40

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
097_C	7,5	40
097_D	10,5	40
098_A	1,5	37
098_B	4,5	39
098_C	7,5	39
098_D	10,5	40
099_A	1,5	37
099_B	4,5	38
099_C	7,5	38
099_D	10,5	39
100_A	1,5	37
100_B	4,5	37
100_C	7,5	38
100_D	10,5	38
101_A	1,5	37
101_B	4,5	37
101_C	7,5	38
101_D	10,5	38
102_A	1,5	36
102_B	4,5	37
102_C	7,5	37
102_D	10,5	38
103_A	1,5	35
103_B	4,5	36
103_C	7,5	37
103_D	10,5	37
104_A	1,5	30
104_B	4,5	32
104_C	7,5	35
104_D	10,5	36
105_A	1,5	28
105_B	4,5	30
105_C	7,5	32
105_D	10,5	33
106_A	1,5	28
106_B	4,5	30
106_C	7,5	31
106_D	10,5	33
107_A	1,5	28
107_B	4,5	30
107_C	7,5	31
107_D	10,5	33
108_A	1,5	27
108_B	4,5	29
108_C	7,5	30

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
108_D	10,5	32
109_A	1,5	28
109_B	4,5	29
109_C	7,5	31
109_D	10,5	32
110_A	1,5	27
110_B	4,5	29
110_C	7,5	30
110_D	10,5	32
111_A	1,5	27
111_B	4,5	29
111_C	7,5	31
111_D	10,5	32
112_A	1,5	31
112_B	4,5	38
112_C	7,5	39
112_D	10,5	39
113_A	1,5	52
113_B	4,5	52
113_C	7,5	52
113_D	10,5	51
114_A	1,5	52
114_B	4,5	52
114_C	7,5	52
114_D	10,5	51
115_A	1,5	52
115_B	4,5	52
115_C	7,5	51
115_D	10,5	51
116_A	1,5	51
116_B	4,5	51
116_C	7,5	51
116_D	10,5	50
117_A	1,5	52
117_B	4,5	52
117_C	7,5	51
117_D	10,5	51
118_A	1,5	52
118_B	4,5	52
118_C	7,5	51
118_D	10,5	50
119_A	1,5	51
119_B	4,5	51
119_C	7,5	51
119_D	10,5	50

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
120_A	1,5	52
120_B	4,5	52
120_C	7,5	51
120_D	10,5	51
121_A	1,5	43
121_B	4,5	44
121_C	7,5	43
121_D	10,5	43
122_A	1,5	22
122_B	4,5	24
122_C	7,5	26
122_D	10,5	27
123_A	1,5	22
123_B	4,5	24
123_C	7,5	26
123_D	10,5	27
124_A	1,5	25
124_B	4,5	26
124_C	7,5	27
124_D	10,5	29
125_A	1,5	25
125_B	4,5	27
125_C	7,5	28
125_D	10,5	30
126_A	1,5	25
126_B	4,5	27
126_C	7,5	30
126_D	10,5	31
127_A	1,5	28
127_B	4,5	29
127_C	7,5	32
127_D	10,5	32
128_A	1,5	32
128_B	4,5	29
128_C	7,5	32
128_D	10,5	33
129_A	1,5	33
129_B	4,5	28
129_C	7,5	30
129_D	10,5	31
130_A	1,5	47
130_B	4,5	47
130_C	7,5	47
130_D	10,5	47
131_A	1,5	52

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
131_B	4,5	52
131_C	7,5	51
131_D	10,5	51
132_A	1,5	51
132_B	4,5	51
132_C	7,5	51
132_D	10,5	50
133_A	1,5	52
133_B	4,5	52
133_C	7,5	51
133_D	10,5	51
134_A	1,5	52
134_B	4,5	52
134_C	7,5	52
134_D	10,5	51
135_A	1,5	52
135_B	4,5	52
135_C	7,5	52
135_D	10,5	51
136_A	1,5	53
136_B	4,5	53
136_C	7,5	52
136_D	10,5	51
137_A	1,5	47
137_B	4,5	47
137_C	7,5	47
137_D	10,5	47
138_A	1,5	41
138_B	4,5	42
138_C	7,5	43
138_D	10,5	43
139_A	1,5	32
139_B	4,5	35
139_C	7,5	37
139_D	10,5	39
140_A	1,5	33
140_B	4,5	35
140_C	7,5	36
140_D	10,5	36
141_A	1,5	32
141_B	4,5	34
141_C	7,5	34
141_D	10,5	35
142_A	1,5	27
142_B	4,5	30

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
142_C	7,5	31
142_D	10,5	33
143_A	1,5	26
143_B	4,5	28
143_C	7,5	30
143_D	10,5	32
144_A	1,5	27
144_B	4,5	29
144_C	7,5	30
144_D	10,5	32
145_A	1,5	26
145_B	4,5	28
145_C	7,5	28
145_D	10,5	30
146_A	1,5	25
146_B	4,5	27
146_C	7,5	28
146_D	10,5	30
147_A	1,5	28
147_B	4,5	30
147_C	7,5	31
147_D	10,5	32
148_A	1,5	28
148_B	4,5	30
148_C	7,5	31
148_D	10,5	32
149_A	1,5	24
149_B	4,5	26
149_C	7,5	28
149_D	10,5	30
150_A	1,5	24
150_B	4,5	26
150_C	7,5	28
150_D	10,5	30
151_A	1,5	25
151_B	4,5	27
151_C	7,5	28
151_D	10,5	30
152_A	1,5	25
152_B	4,5	27
152_C	7,5	29
152_D	10,5	31
153_A	1,5	26
153_B	4,5	28
153_C	7,5	30

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
153_D	10,5	32
154_A	1,5	23
154_B	4,5	25
154_C	7,5	27
154_D	10,5	29
155_A	1,5	22
155_B	4,5	24
155_C	7,5	26
155_D	10,5	28
156_A	1,5	22
156_B	4,5	24
156_C	7,5	26
156_D	10,5	28
157_A	1,5	23
157_B	4,5	24
157_C	7,5	26
157_D	10,5	28
158_A	1,5	22
158_B	4,5	24
158_C	7,5	26
158_D	10,5	28
159_A	1,5	41
159_B	4,5	41
159_C	7,5	41
159_D	10,5	41
160_A	1,5	40
160_B	4,5	41
160_C	7,5	42
160_D	10,5	42
161_A	1,5	38
161_B	4,5	40
161_C	7,5	41
161_D	10,5	41
162_A	1,5	37
162_B	4,5	39
162_C	7,5	40
162_D	10,5	40
163_A	1,5	35
163_B	4,5	37
163_C	7,5	38
163_D	10,5	38
164_A	1,5	35
164_B	4,5	37
164_C	7,5	38
164_D	10,5	38

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
165_A	1,5	23
165_B	4,5	26
165_C	7,5	28
165_D	10,5	30
166_A	1,5	23
166_B	4,5	25
166_C	7,5	27
166_D	10,5	29
167_A	1,5	24
167_B	4,5	25
167_C	7,5	28
167_D	10,5	29
168_A	1,5	24
168_B	4,5	26
168_C	7,5	28
168_D	10,5	29
169_A	1,5	24
169_B	4,5	26
169_C	7,5	28
169_D	10,5	29
170_A	1,5	25
170_B	4,5	26
170_C	7,5	28
170_D	10,5	30
171_A	1,5	28
171_B	4,5	38
171_C	7,5	39
171_D	10,5	40
172_A	1,5	24
172_B	4,5	25
172_C	7,5	27
172_D	10,5	29
173_A	1,5	24
173_B	4,5	25
173_C	7,5	27
173_D	10,5	29
174_A	1,5	24
174_B	4,5	26
174_C	7,5	28
174_D	10,5	29
175_A	1,5	24
175_B	4,5	26
175_C	7,5	28
175_D	10,5	30
176_A	1,5	27

Tabel B4.1

geluidsbelasting t.g.v. 30
km/h-wegen - excl. correctie
art. 110g Wgh. (dB)

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
176_B	4,5	29
176_C	7,5	31
176_D	10,5	32
177_A	1,5	26
177_B	4,5	29
177_C	7,5	31
177_D	10,5	32
178_A	1,5	26
178_B	4,5	28
178_C	7,5	29
178_D	10,5	30
179_A	1,5	26
179_B	4,5	29
179_C	7,5	29
179_D	10,5	31
180_A	1,5	25
180_B	4,5	27
180_C	7,5	28
180_D	10,5	30
181_A	1,5	26
181_B	4,5	28
181_C	7,5	29
181_D	10,5	31
182_A	1,5	25
182_B	4,5	28
182_C	7,5	29
182_D	10,5	31
183_A	1,5	25
183_B	4,5	28
183_C	7,5	30
183_D	10,5	32
184_A	1,5	25
184_B	4,5	28
184_C	7,5	30
184_D	10,5	32
185_A	1,5	23
185_B	4,5	25
185_C	7,5	27
185_D	10,5	30
186_A	1,5	35
186_B	4,5	37
186_C	7,5	38
186_D	10,5	38
187_A	1,5	25
187_B	4,5	32

Tabel B4.1		geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen - excl. correctie art. 110g Wgh. (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)	
187_C	7,5	34
187_D	10,5	35
188_A	1,5	22
188_B	4,5	24
188_C	7,5	26
188_D	10,5	29
189_A	1,5	31
189_B	4,5	33
189_C	7,5	35
189_D	10,5	36
190_A	1,5	23
190_B	4,5	26
190_C	7,5	29
190_D	10,5	32
191_A	1,5	24
191_B	4,5	25
191_C	7,5	27
191_D	10,5	30
192_A	1,5	23
192_B	4,5	26
192_C	7,5	27
192_D	10,5	30
193_A	1,5	25
193_B	4,5	29
193_C	7,5	31
193_D	10,5	34

Tabel B4.1: Geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (exclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)

Bijlage 5

Gecumuleerde geluidsbelasting

Gecumuleerde geluidsbelasting

Tabel B5.1

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting wegen railverkeer (dB)
001_A	1,5	55	55
001_B	4,5	55	56
001_C	7,5	55	55
001_D	10,5	55	55
002_A	1,5	55	55
002_B	4,5	55	56
002_C	7,5	55	55
002_D	10,5	55	55
003_A	1,5	55	55
003_B	4,5	55	56
003_C	7,5	55	55
003_D	10,5	55	55
004_A	1,5	55	55
004_B	4,5	55	55
004_C	7,5	55	55
004_D	10,5	55	55
005_A	1,5	55	55
005_B	4,5	55	56
005_C	7,5	55	55
005_D	10,5	55	55
006_A	1,5	55	55
006_B	4,5	56	56
006_C	7,5	55	55
006_D	10,5	55	55
007_A	1,5	55	55
007_B	4,5	55	55

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
007_C	7,5	55	55
007_D	10,5	55	55
008_A	1,5	55	55
008_B	4,5	55	55
008_C	7,5	55	55
008_D	10,5	55	55
009_A	1,5	54	55
009_B	4,5	55	55
009_C	7,5	54	55
009_D	10,5	54	54
010_A	1,5	47	50
010_B	4,5	50	53
010_C	7,5	51	55
010_D	10,5	52	57
011_A	1,5	46	49
011_B	4,5	49	52
011_C	7,5	51	54
011_D	10,5	52	57
012_A	1,5	46	49
012_B	4,5	49	52
012_C	7,5	50	54
012_D	10,5	51	56
013_A	1,5	47	49
013_B	4,5	50	53
013_C	7,5	51	54
013_D	10,5	52	57
014_A	1,5	47	49
014_B	4,5	50	52
014_C	7,5	51	54
014_D	10,5	52	56
015_A	1,5	46	49
015_B	4,5	50	54
015_C	7,5	52	56
015_D	10,5	52	59
016_A	1,5	46	49
016_B	4,5	50	54
016_C	7,5	52	57
016_D	10,5	52	59
017_A	1,5	43	48
017_B	4,5	48	52
017_C	7,5	49	55
017_D	10,5	49	58
018_A	1,5	44	48
018_B	4,5	48	53
018_C	7,5	49	55

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
018_D	10,5	51	58
019_A	1,5	44	48
019_B	4,5	48	52
019_C	7,5	49	55
019_D	10,5	51	58
020_A	1,5	45	48
020_B	4,5	48	52
020_C	7,5	50	55
020_D	10,5	51	58
021_A	1,5	49	49
021_B	4,5	50	51
021_C	7,5	51	53
021_D	10,5	50	56
022_A	1,5	55	55
022_B	4,5	55	55
022_C	7,5	55	55
022_D	10,5	54	55
023_A	1,5	53	53
023_B	4,5	53	53
023_C	7,5	53	53
023_D	10,5	53	53
024_A	1,5	55	55
024_B	4,5	55	55
024_C	7,5	55	55
024_D	10,5	54	55
025_A	1,5	55	55
025_B	4,5	55	56
025_C	7,5	55	55
025_D	10,5	55	55
026_A	1,5	56	56
026_B	4,5	56	56
026_C	7,5	56	56
026_D	10,5	55	55
027_A	1,5	56	56
027_B	4,5	56	56
027_C	7,5	56	56
027_D	10,5	55	55
028_A	1,5	56	56
028_B	4,5	56	56
028_C	7,5	56	56
028_D	10,5	55	55
029_A	1,5	56	56
029_B	4,5	56	56
029_C	7,5	55	55
029_D	10,5	55	55

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
030_A	1,5	49	49
030_B	4,5	49	50
030_C	7,5	50	51
030_D	10,5	51	53
031_A	1,5	47	48
031_B	4,5	49	50
031_C	7,5	51	52
031_D	10,5	52	53
032_A	1,5	48	50
032_B	4,5	51	52
032_C	7,5	52	54
032_D	10,5	53	55
033_A	1,5	47	50
033_B	4,5	49	51
033_C	7,5	51	53
033_D	10,5	52	55
034_A	1,5	47	50
034_B	4,5	49	52
034_C	7,5	50	53
034_D	10,5	52	55
035_A	1,5	48	50
035_B	4,5	50	52
035_C	7,5	51	53
035_D	10,5	52	55
036_A	1,5	48	50
036_B	4,5	50	52
036_C	7,5	51	54
036_D	10,5	52	55
037_A	1,5	47	50
037_B	4,5	50	52
037_C	7,5	51	53
037_D	10,5	52	55
038_A	1,5	47	50
038_B	4,5	50	52
038_C	7,5	51	54
038_D	10,5	52	55
039_A	1,5	47	49
039_B	4,5	50	51
039_C	7,5	51	53
039_D	10,5	52	54
040_A	1,5	46	48
040_B	4,5	49	50
040_C	7,5	51	52
040_D	10,5	52	53
041_A	1,5	48	50

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
041_B	4,5	50	53
041_C	7,5	52	54
041_D	10,5	53	56
042_A	1,5	45	49
042_B	4,5	48	51
042_C	7,5	49	53
042_D	10,5	51	56
043_A	1,5	47	49
043_B	4,5	49	52
043_C	7,5	51	54
043_D	10,5	52	56
044_A	1,5	55	55
044_B	4,5	55	55
044_C	7,5	55	55
044_D	10,5	54	54
045_A	1,5	56	56
045_B	4,5	56	56
045_C	7,5	56	56
045_D	10,5	55	55
046_A	1,5	56	56
046_B	4,5	56	56
046_C	7,5	56	56
046_D	10,5	55	55
047_A	1,5	56	56
047_B	4,5	56	56
047_C	7,5	56	56
047_D	10,5	55	55
048_A	1,5	56	56
048_B	4,5	56	56
048_C	7,5	56	56
048_D	10,5	55	55
049_A	1,5	56	56
049_B	4,5	56	56
049_C	7,5	56	56
049_D	10,5	55	55
050_A	1,5	56	56
050_B	4,5	56	56
050_C	7,5	56	56
050_D	10,5	55	55
051_A	1,5	56	56
051_B	4,5	56	56
051_C	7,5	56	56
051_D	10,5	55	55
052_A	1,5	56	56
052_B	4,5	56	56

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
052_C	7,5	56	56
052_D	10,5	55	56
053_A	1,5	56	56
053_B	4,5	56	57
053_C	7,5	56	56
053_D	10,5	56	56
054_A	1,5	50	50
054_B	4,5	51	51
054_C	7,5	51	52
054_D	10,5	52	53
055_A	1,5	48	49
055_B	4,5	49	51
055_C	7,5	51	52
055_D	10,5	52	54
056_A	1,5	47	49
056_B	4,5	49	50
056_C	7,5	50	52
056_D	10,5	52	53
057_A	1,5	48	49
057_B	4,5	50	51
057_C	7,5	51	53
057_D	10,5	53	54
058_A	1,5	47	48
058_B	4,5	49	50
058_C	7,5	52	53
058_D	10,5	53	54
059_A	1,5	47	49
059_B	4,5	49	51
059_C	7,5	52	53
059_D	10,5	53	54
060_A	1,5	48	49
060_B	4,5	50	51
060_C	7,5	52	53
060_D	10,5	53	54
061_A	1,5	47	49
061_B	4,5	49	51
061_C	7,5	51	52
061_D	10,5	52	54
062_A	1,5	48	49
062_B	4,5	50	51
062_C	7,5	52	53
062_D	10,5	53	54
063_A	1,5	48	49
063_B	4,5	50	51
063_C	7,5	51	52

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
063_D	10,5	53	54
064_A	1,5	47	47
064_B	4,5	48	48
064_C	7,5	49	49
064_D	10,5	51	52
065_A	1,5	55	55
065_B	4,5	56	56
065_C	7,5	55	56
065_D	10,5	55	55
066_A	1,5	54	55
066_B	4,5	55	55
066_C	7,5	55	55
066_D	10,5	55	55
067_A	1,5	54	54
067_B	4,5	55	55
067_C	7,5	55	55
067_D	10,5	55	55
068_A	1,5	54	54
068_B	4,5	55	55
068_C	7,5	55	55
068_D	10,5	55	55
069_A	1,5	54	54
069_B	4,5	55	55
069_C	7,5	55	55
069_D	10,5	54	55
070_A	1,5	54	54
070_B	4,5	55	55
070_C	7,5	55	55
070_D	10,5	54	55
071_A	1,5	54	54
071_B	4,5	55	55
071_C	7,5	55	55
071_D	10,5	55	55
072_A	1,5	50	50
072_B	4,5	51	51
072_C	7,5	52	52
072_D	10,5	54	54
073_A	1,5	48	48
073_B	4,5	50	50
073_C	7,5	51	52
073_D	10,5	52	53
074_A	1,5	47	48
074_B	4,5	49	50
074_C	7,5	51	52
074_D	10,5	53	54

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
075_A	1,5	47	48
075_B	4,5	50	50
075_C	7,5	51	52
075_D	10,5	53	55
076_A	1,5	47	49
076_B	4,5	50	51
076_C	7,5	52	53
076_D	10,5	53	55
077_A	1,5	48	49
077_B	4,5	51	51
077_C	7,5	52	53
077_D	10,5	54	56
078_A	1,5	48	49
078_B	4,5	51	52
078_C	7,5	53	54
078_D	10,5	54	56
079_A	1,5	49	50
079_B	4,5	52	53
079_C	7,5	55	55
079_D	10,5	54	56
080_A	1,5	49	50
080_B	4,5	53	54
080_C	7,5	55	56
080_D	10,5	56	57
081_A	1,5	50	52
081_B	4,5	54	55
081_C	7,5	56	58
081_D	10,5	54	58
082_A	1,5	46	47
082_B	4,5	49	50
082_C	7,5	51	53
082_D	10,5	52	54
083_A	1,5	46	47
083_B	4,5	49	50
083_C	7,5	51	53
083_D	10,5	52	54
084_A	1,5	46	47
084_B	4,5	49	50
084_C	7,5	51	53
084_D	10,5	52	54
085_A	1,5	46	47
085_B	4,5	48	50
085_C	7,5	50	52
085_D	10,5	52	54
086_A	1,5	45	46

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
086_B	4,5	48	49
086_C	7,5	50	52
086_D	10,5	52	53
087_A	1,5	45	46
087_B	4,5	48	49
087_C	7,5	50	51
087_D	10,5	52	53
088_A	1,5	45	46
088_B	4,5	48	48
088_C	7,5	50	51
088_D	10,5	53	54
089_A	1,5	45	46
089_B	4,5	47	48
089_C	7,5	49	51
089_D	10,5	52	53
090_A	1,5	45	46
090_B	4,5	47	48
090_C	7,5	49	50
090_D	10,5	52	53
091_A	1,5	45	46
091_B	4,5	48	48
091_C	7,5	50	50
091_D	10,5	52	53
092_A	1,5	45	46
092_B	4,5	47	49
092_C	7,5	49	50
092_D	10,5	52	53
093_A	1,5	46	47
093_B	4,5	48	50
093_C	7,5	50	52
093_D	10,5	52	53
094_A	1,5	46	48
094_B	4,5	48	50
094_C	7,5	50	52
094_D	10,5	52	54
095_A	1,5	46	47
095_B	4,5	48	49
095_C	7,5	50	51
095_D	10,5	52	53
096_A	1,5	51	51
096_B	4,5	52	52
096_C	7,5	52	53
096_D	10,5	53	53
097_A	1,5	47	48
097_B	4,5	49	50

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
097_C	7,5	50	51
097_D	10,5	51	53
098_A	1,5	47	48
098_B	4,5	49	50
098_C	7,5	50	51
098_D	10,5	52	54
099_A	1,5	47	49
099_B	4,5	49	50
099_C	7,5	51	52
099_D	10,5	54	55
100_A	1,5	48	49
100_B	4,5	49	50
100_C	7,5	51	52
100_D	10,5	55	56
101_A	1,5	47	49
101_B	4,5	48	49
101_C	7,5	51	52
101_D	10,5	54	55
102_A	1,5	47	48
102_B	4,5	48	49
102_C	7,5	50	51
102_D	10,5	52	54
103_A	1,5	47	49
103_B	4,5	48	50
103_C	7,5	50	53
103_D	10,5	52	53
104_A	1,5	48	49
104_B	4,5	52	53
104_C	7,5	55	57
104_D	10,5	55	57
105_A	1,5	47	48
105_B	4,5	51	52
105_C	7,5	54	56
105_D	10,5	53	55
106_A	1,5	47	47
106_B	4,5	50	51
106_C	7,5	54	55
106_D	10,5	52	55
107_A	1,5	47	47
107_B	4,5	50	51
107_C	7,5	53	55
107_D	10,5	52	54
108_A	1,5	47	47
108_B	4,5	50	51
108_C	7,5	53	54

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
108_D	10,5	52	54
109_A	1,5	47	47
109_B	4,5	49	50
109_C	7,5	52	54
109_D	10,5	52	54
110_A	1,5	47	47
110_B	4,5	49	50
110_C	7,5	50	52
110_D	10,5	52	54
111_A	1,5	46	48
111_B	4,5	48	50
111_C	7,5	50	52
111_D	10,5	51	54
112_A	1,5	45	46
112_B	4,5	47	48
112_C	7,5	48	50
112_D	10,5	50	51
113_A	1,5	54	54
113_B	4,5	55	55
113_C	7,5	55	55
113_D	10,5	54	54
114_A	1,5	54	54
114_B	4,5	55	55
114_C	7,5	55	55
114_D	10,5	54	54
115_A	1,5	54	54
115_B	4,5	54	55
115_C	7,5	54	55
115_D	10,5	54	54
116_A	1,5	53	53
116_B	4,5	54	54
116_C	7,5	54	54
116_D	10,5	53	54
117_A	1,5	54	54
117_B	4,5	55	55
117_C	7,5	55	55
117_D	10,5	54	54
118_A	1,5	54	54
118_B	4,5	55	55
118_C	7,5	55	55
118_D	10,5	54	54
119_A	1,5	53	53
119_B	4,5	54	54
119_C	7,5	54	54
119_D	10,5	53	54

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
120_A	1,5	54	54
120_B	4,5	55	55
120_C	7,5	55	55
120_D	10,5	54	55
121_A	1,5	47	47
121_B	4,5	48	49
121_C	7,5	49	50
121_D	10,5	51	52
122_A	1,5	47	47
122_B	4,5	50	50
122_C	7,5	52	52
122_D	10,5	53	54
123_A	1,5	47	47
123_B	4,5	50	50
123_C	7,5	52	53
123_D	10,5	53	54
124_A	1,5	46	47
124_B	4,5	49	50
124_C	7,5	51	51
124_D	10,5	53	54
125_A	1,5	47	47
125_B	4,5	50	50
125_C	7,5	52	52
125_D	10,5	53	54
126_A	1,5	47	47
126_B	4,5	50	50
126_C	7,5	52	52
126_D	10,5	53	54
127_A	1,5	47	47
127_B	4,5	49	50
127_C	7,5	51	52
127_D	10,5	53	54
128_A	1,5	46	46
128_B	4,5	48	48
128_C	7,5	50	51
128_D	10,5	52	53
129_A	1,5	46	47
129_B	4,5	49	49
129_C	7,5	51	51
129_D	10,5	52	53
130_A	1,5	49	50
130_B	4,5	50	51
130_C	7,5	51	52
130_D	10,5	52	53
131_A	1,5	55	55

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
131_B	4,5	55	55
131_C	7,5	55	56
131_D	10,5	55	55
132_A	1,5	55	55
132_B	4,5	56	56
132_C	7,5	56	56
132_D	10,5	56	57
133_A	1,5	55	55
133_B	4,5	55	56
133_C	7,5	56	56
133_D	10,5	56	56
134_A	1,5	55	55
134_B	4,5	56	56
134_C	7,5	56	56
134_D	10,5	56	56
135_A	1,5	55	55
135_B	4,5	56	56
135_C	7,5	56	56
135_D	10,5	56	57
136_A	1,5	55	55
136_B	4,5	56	56
136_C	7,5	56	56
136_D	10,5	56	56
137_A	1,5	51	52
137_B	4,5	54	55
137_C	7,5	56	57
137_D	10,5	57	57
138_A	1,5	50	50
138_B	4,5	54	54
138_C	7,5	55	56
138_D	10,5	56	57
139_A	1,5	50	50
139_B	4,5	55	55
139_C	7,5	57	57
139_D	10,5	58	58
140_A	1,5	50	51
140_B	4,5	55	55
140_C	7,5	57	58
140_D	10,5	58	59
141_A	1,5	50	51
141_B	4,5	55	55
141_C	7,5	57	57
141_D	10,5	58	58
142_A	1,5	50	50
142_B	4,5	54	55

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
142_C	7,5	57	57
142_D	10,5	58	59
143_A	1,5	50	50
143_B	4,5	54	55
143_C	7,5	57	57
143_D	10,5	58	59
144_A	1,5	50	51
144_B	4,5	55	55
144_C	7,5	57	58
144_D	10,5	58	59
145_A	1,5	50	51
145_B	4,5	55	55
145_C	7,5	57	58
145_D	10,5	58	58
146_A	1,5	48	49
146_B	4,5	52	53
146_C	7,5	54	55
146_D	10,5	56	57
147_A	1,5	46	46
147_B	4,5	48	49
147_C	7,5	50	50
147_D	10,5	51	52
148_A	1,5	45	46
148_B	4,5	48	48
148_C	7,5	50	50
148_D	10,5	51	51
149_A	1,5	46	46
149_B	4,5	48	48
149_C	7,5	50	50
149_D	10,5	52	53
150_A	1,5	46	46
150_B	4,5	48	48
150_C	7,5	50	50
150_D	10,5	52	53
151_A	1,5	45	46
151_B	4,5	48	48
151_C	7,5	50	50
151_D	10,5	53	53
152_A	1,5	45	46
152_B	4,5	48	48
152_C	7,5	50	51
152_D	10,5	53	54
153_A	1,5	46	46
153_B	4,5	48	49
153_C	7,5	51	51

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
153_D	10,5	55	55
154_A	1,5	46	46
154_B	4,5	49	49
154_C	7,5	51	51
154_D	10,5	54	55
155_A	1,5	46	46
155_B	4,5	49	49
155_C	7,5	51	51
155_D	10,5	54	54
156_A	1,5	46	47
156_B	4,5	49	49
156_C	7,5	51	51
156_D	10,5	53	54
157_A	1,5	47	47
157_B	4,5	49	50
157_C	7,5	51	51
157_D	10,5	54	54
158_A	1,5	47	47
158_B	4,5	50	50
158_C	7,5	51	51
158_D	10,5	53	54
159_A	1,5	47	47
159_B	4,5	49	49
159_C	7,5	50	51
159_D	10,5	53	53
160_A	1,5	47	48
160_B	4,5	49	50
160_C	7,5	51	52
160_D	10,5	53	54
161_A	1,5	47	48
161_B	4,5	49	50
161_C	7,5	51	52
161_D	10,5	53	54
162_A	1,5	47	48
162_B	4,5	49	50
162_C	7,5	51	52
162_D	10,5	53	54
163_A	1,5	47	47
163_B	4,5	49	50
163_C	7,5	51	52
163_D	10,5	53	54
164_A	1,5	47	47
164_B	4,5	49	50
164_C	7,5	52	53
164_D	10,5	53	54

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
165_A	1,5	47	48
165_B	4,5	50	51
165_C	7,5	53	53
165_D	10,5	54	55
166_A	1,5	46	47
166_B	4,5	49	50
166_C	7,5	53	54
166_D	10,5	55	55
167_A	1,5	47	48
167_B	4,5	50	51
167_C	7,5	52	53
167_D	10,5	55	55
168_A	1,5	47	47
168_B	4,5	49	50
168_C	7,5	51	52
168_D	10,5	54	54
169_A	1,5	47	47
169_B	4,5	50	50
169_C	7,5	52	52
169_D	10,5	54	54
170_A	1,5	47	47
170_B	4,5	50	50
170_C	7,5	52	52
170_D	10,5	54	54
171_A	1,5	46	47
171_B	4,5	49	49
171_C	7,5	51	51
171_D	10,5	53	54
172_A	1,5	45	45
172_B	4,5	47	47
172_C	7,5	49	49
172_D	10,5	51	52
173_A	1,5	45	46
173_B	4,5	47	48
173_C	7,5	49	50
173_D	10,5	53	53
174_A	1,5	46	46
174_B	4,5	48	48
174_C	7,5	50	50
174_D	10,5	53	53
175_A	1,5	46	46
175_B	4,5	48	49
175_C	7,5	50	51
175_D	10,5	53	53
176_A	1,5	46	47

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
176_B	4,5	49	49
176_C	7,5	51	51
176_D	10,5	53	53
177_A	1,5	46	46
177_B	4,5	48	49
177_C	7,5	50	51
177_D	10,5	52	52
178_A	1,5	48	49
178_B	4,5	52	52
178_C	7,5	54	55
178_D	10,5	56	56
179_A	1,5	51	51
179_B	4,5	55	55
179_C	7,5	57	58
179_D	10,5	58	59
180_A	1,5	50	50
180_B	4,5	54	54
180_C	7,5	57	58
180_D	10,5	58	59
181_A	1,5	51	51
181_B	4,5	54	55
181_C	7,5	58	58
181_D	10,5	58	59
182_A	1,5	51	51
182_B	4,5	54	55
182_C	7,5	58	58
182_D	10,5	58	59
183_A	1,5	51	51
183_B	4,5	54	55
183_C	7,5	58	59
183_D	10,5	58	59
184_A	1,5	51	51
184_B	4,5	54	55
184_C	7,5	58	59
184_D	10,5	58	59
185_A	1,5	48	48
185_B	4,5	52	53
185_C	7,5	56	57
185_D	10,5	55	57
186_A	1,5	48	50
186_B	4,5	50	52
186_C	7,5	51	53
186_D	10,5	53	54
187_A	1,5	46	47
187_B	4,5	48	48

Tabel B5.1		gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- verkeer (dB)	gecumuleerde ge- luidsbelasting weg- en railverkeer (dB)
waarneempunt	waarneemhoogte (m)		
187_C	7,5	50	51
187_D	10,5	54	54
188_A	1,5	46	46
188_B	4,5	49	50
188_C	7,5	51	52
188_D	10,5	53	56
189_A	1,5	49	52
189_B	4,5	52	54
189_C	7,5	56	57
189_D	10,5	55	58
190_A	1,5	45	46
190_B	4,5	48	49
190_C	7,5	51	52
190_D	10,5	53	54
191_A	1,5	45	46
191_B	4,5	47	48
191_C	7,5	50	50
191_D	10,5	53	54
192_A	1,5	47	48
192_B	4,5	52	53
192_C	7,5	57	57
192_D	10,5	56	57
193_A	1,5	49	49
193_B	4,5	53	53
193_C	7,5	57	58
193_D	10,5	56	58

Tabel B5.1: Gecumuleerde geluidsbelasting wegverkeer en railverkeer (exclusief correctie artikel 110g Wet geluidhinder)

Bijlage 6

Overzicht benodigde hogere waarden per toetspunt

Overzicht benodigde hogere grenswaarden per toetspunt

tabel B6.1 waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
001_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
001_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
001_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
001_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
002_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
002_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
002_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
002_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
003_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
003_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
003_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
003_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
004_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
004_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
004_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
004_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
005_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
005_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
005_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
005_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
006_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
006_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
006_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
006_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
007_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
007_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
007_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
007_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
008_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
008_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
008_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
008_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
009_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
009_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
009_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
009_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
010_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
010_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
010_C	7,5	56	n.v.t.	n.v.t.
010_D	10,5	59	n.v.t.	n.v.t.
011_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
011_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
011_C	7,5	56	n.v.t.	n.v.t.
011_D	10,5	59	n.v.t.	n.v.t.
012_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
012_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
012_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
012_D	10,5	59	n.v.t.	n.v.t.
013_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
013_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
013_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
013_D	10,5	59	49	n.v.t.
014_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
014_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
014_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
014_D	10,5	59	49	n.v.t.
015_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
015_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
015_C	7,5	59	n.v.t.	n.v.t.
015_D	10,5	63	n.v.t.	n.v.t.
016_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
016_B	4,5	56	n.v.t.	n.v.t.
016_C	7,5	59	n.v.t.	n.v.t.
016_D	10,5	63	49	n.v.t.
017_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
017_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
017_C	7,5	58	n.v.t.	n.v.t.
017_D	10,5	62	n.v.t.	n.v.t.
018_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
018_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg (dB)
018_C	7,5	58	n.v.t.	n.v.t.
018_D	10,5	62	n.v.t.	n.v.t.
019_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
019_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
019_C	7,5	57	n.v.t.	n.v.t.
019_D	10,5	61	n.v.t.	n.v.t.
020_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
020_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
020_C	7,5	57	n.v.t.	n.v.t.
020_D	10,5	60	n.v.t.	n.v.t.
021_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
021_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
021_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
021_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
022_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
022_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
022_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
022_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
023_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
023_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
023_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
023_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
024_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
024_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
024_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
024_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
025_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
025_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
025_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
025_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
026_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
026_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
026_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
026_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
027_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
027_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
027_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
027_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
028_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
028_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
028_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
028_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
029_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
029_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
029_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
029_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
030_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
030_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
030_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
030_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
031_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
031_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
031_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
031_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
032_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
032_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
032_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
032_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
033_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
033_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
033_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
033_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
034_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
034_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
034_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
034_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
035_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
035_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
035_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
035_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
036_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
036_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
036_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
036_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
037_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
037_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
037_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
037_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
038_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
038_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
038_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
038_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
039_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
039_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
039_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
039_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
040_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
040_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
040_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
040_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
041_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
041_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
041_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
041_D	10,5	58	49	n.v.t.
042_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
042_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
042_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
042_D	10,5	59	n.v.t.	n.v.t.
043_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
043_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
043_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
043_D	10,5	58	49	n.v.t.
044_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
044_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
044_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
044_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
045_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
045_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
045_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
045_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
046_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
046_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
046_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
046_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
047_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
047_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
047_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
047_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
048_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
048_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
048_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
048_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
049_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
049_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
049_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
049_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
050_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
050_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
050_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
050_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
051_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
051_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
051_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
051_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
052_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
052_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
052_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
052_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
053_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
053_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
053_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
053_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
054_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
054_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
054_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
054_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
055_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
055_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
055_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
055_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
056_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
056_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
056_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
056_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
057_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
057_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
057_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
057_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
058_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
058_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
058_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
058_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
059_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
059_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
059_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
059_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
060_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
060_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
060_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
060_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
061_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
061_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
061_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
061_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
062_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
062_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
062_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
062_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
063_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
063_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
063_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
063_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
064_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
064_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
064_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
064_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
065_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
065_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
065_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
065_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
066_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
066_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
066_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
066_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
067_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
067_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
067_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
067_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
068_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
068_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
068_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
068_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
069_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
069_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
069_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
069_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
070_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
070_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
070_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
070_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
071_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
071_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
071_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
071_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
072_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
072_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
072_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
072_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
073_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
073_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
073_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
073_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
074_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
074_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
074_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
074_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
075_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
075_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
075_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
075_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
076_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
076_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
076_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
076_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
077_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
077_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
077_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
077_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
078_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
078_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
078_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
078_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
079_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
079_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
079_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
079_D	10,5	56	51	n.v.t.
080_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
080_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
080_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
080_D	10,5	57	52	n.v.t.
081_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
081_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
081_C	7,5	57	52	49
081_D	10,5	59	50	n.v.t.
082_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
082_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
082_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
082_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
083_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
083_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
083_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
083_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
084_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
084_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
084_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
084_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
085_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
085_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
085_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
085_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
086_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
086_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
086_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
086_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
087_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
087_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
087_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
087_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
088_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
088_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
088_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
088_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
089_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
089_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
089_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
089_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
090_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
090_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
090_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
090_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
091_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
091_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
091_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
091_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
092_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
092_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
092_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
092_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
093_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
093_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
093_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
093_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
094_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
094_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
094_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
094_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
095_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
095_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
095_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
095_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
096_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
096_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
096_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
096_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
097_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
097_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
097_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
097_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
098_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
098_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
098_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
098_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
099_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
099_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
099_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
099_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
100_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
100_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
100_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
100_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
101_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
101_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
101_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
101_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
102_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
102_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
102_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
102_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
103_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
103_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
103_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
103_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
104_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
104_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
104_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
104_D	10,5	57	51	n.v.t.
105_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
105_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
105_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
105_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
106_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
106_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
106_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
106_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
107_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
107_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
107_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
107_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
108_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
108_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
108_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
108_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
109_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
109_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
109_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
109_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
110_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
110_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
110_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
110_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
111_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
111_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
111_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
111_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
112_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
112_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
112_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
112_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
113_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
113_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
113_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
113_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
114_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
114_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
114_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
114_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
115_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
115_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
115_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
115_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
116_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
116_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
116_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
116_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
117_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
117_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
117_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
117_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
118_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
118_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
118_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
118_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
119_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
119_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
119_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
119_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
120_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
120_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
120_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
120_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
121_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
121_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
121_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
121_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
122_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
122_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
122_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
122_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
123_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
123_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
123_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
123_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
124_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
124_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
124_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
124_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
125_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
125_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
125_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
125_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
126_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
126_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
126_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
126_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
127_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
127_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
127_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
127_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
128_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
128_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
128_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
128_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
129_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
129_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
129_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
129_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
130_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
130_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
130_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
130_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
131_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
131_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
131_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
131_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
132_A	1,5	n.v.t.	50	n.v.t.
132_B	4,5	n.v.t.	52	n.v.t.
132_C	7,5	n.v.t.	53	n.v.t.
132_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
133_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
133_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
133_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
133_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
134_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
134_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
134_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
134_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
135_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
135_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
135_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
135_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
136_A	1,5	n.v.t.	49	n.v.t.
136_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
136_C	7,5	n.v.t.	52	n.v.t.
136_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
137_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
137_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
137_C	7,5	n.v.t.	53	n.v.t.
137_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
138_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
138_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
138_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
138_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
139_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
139_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
139_C	7,5	n.v.t.	53	50
139_D	10,5	n.v.t.	53	51
140_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
140_B	4,5	n.v.t.	52	n.v.t.
140_C	7,5	n.v.t.	53	50
140_D	10,5	n.v.t.	53	51
141_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
141_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
141_C	7,5	n.v.t.	53	51
141_D	10,5	n.v.t.	53	51
142_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
142_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
142_C	7,5	n.v.t.	53	51
142_D	10,5	n.v.t.	53	51
143_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
143_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
143_C	7,5	n.v.t.	53	51
143_D	10,5	n.v.t.	53	51
144_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
144_B	4,5	n.v.t.	52	n.v.t.
144_C	7,5	n.v.t.	53	51
144_D	10,5	n.v.t.	53	51
145_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
145_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
145_C	7,5	n.v.t.	53	51
145_D	10,5	n.v.t.	53	51
146_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
146_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
146_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
146_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
147_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
147_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
147_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
147_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
148_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
148_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
148_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
148_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
149_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
149_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
149_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
149_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
150_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
150_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
150_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
150_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
151_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
151_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
151_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
151_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
152_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
152_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
152_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
152_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
153_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
153_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
153_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
153_D	10,5	n.v.t.	53	n.v.t.
154_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
154_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
154_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
154_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
155_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
155_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
155_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
155_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
156_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
156_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
156_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
156_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
157_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
157_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
157_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
157_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
158_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
158_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
158_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
158_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
159_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
159_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
159_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
159_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
160_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
160_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
160_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
160_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
161_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
161_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
161_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
161_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
162_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
162_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
162_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
162_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
163_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
163_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
163_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
163_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
164_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
164_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
164_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

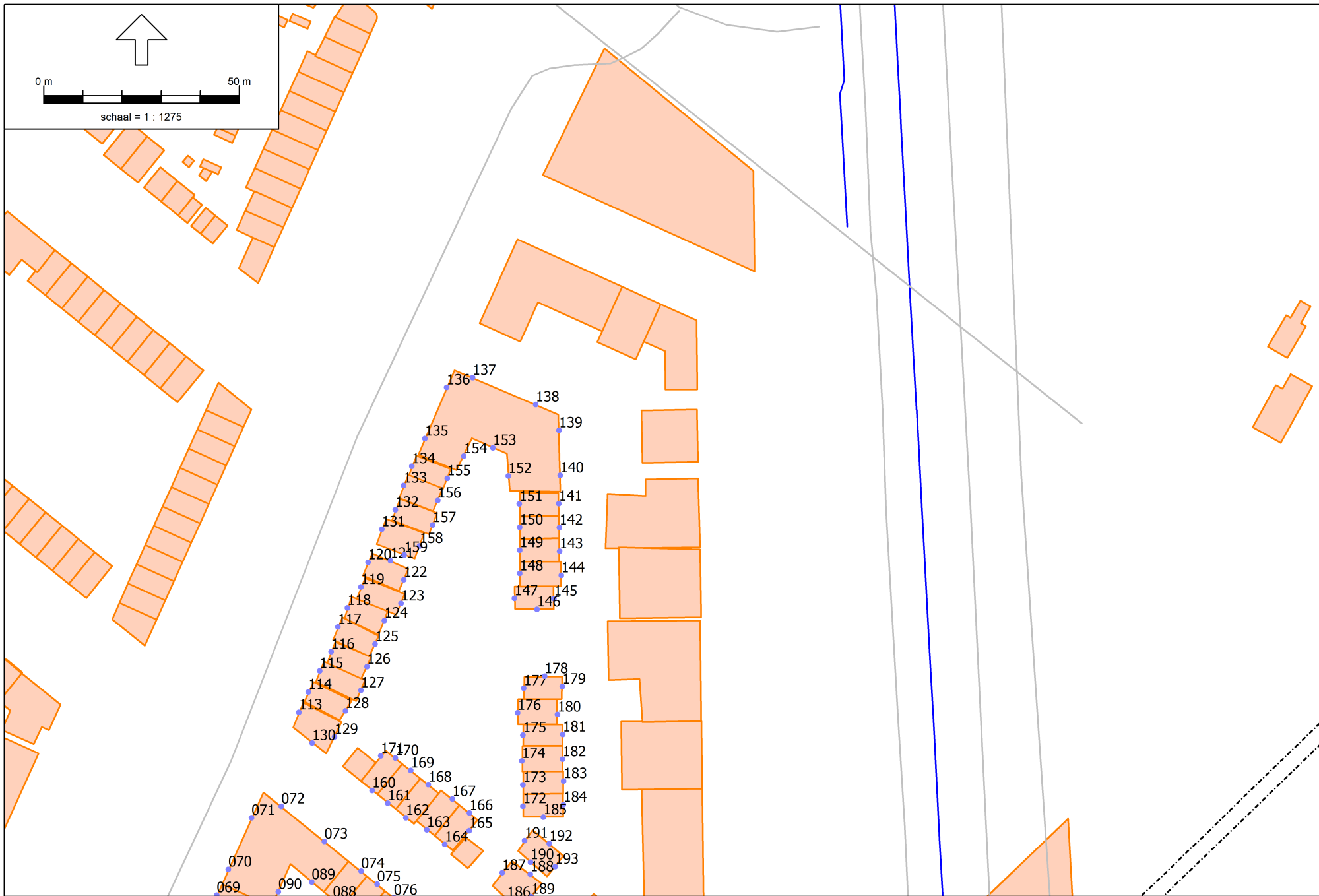
tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
164_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
165_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
165_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
165_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
165_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
166_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
166_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
166_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
166_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
167_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
167_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
167_C	7,5	n.v.t.	50	n.v.t.
167_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
168_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
168_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
168_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
168_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
169_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
169_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
169_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
169_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
170_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
170_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
170_C	7,5	n.v.t.	49	n.v.t.
170_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
171_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
171_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
171_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
171_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
172_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
172_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
172_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
172_D	10,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
173_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
173_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
173_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
173_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
174_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
174_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
174_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
174_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
175_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
175_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
175_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
175_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.

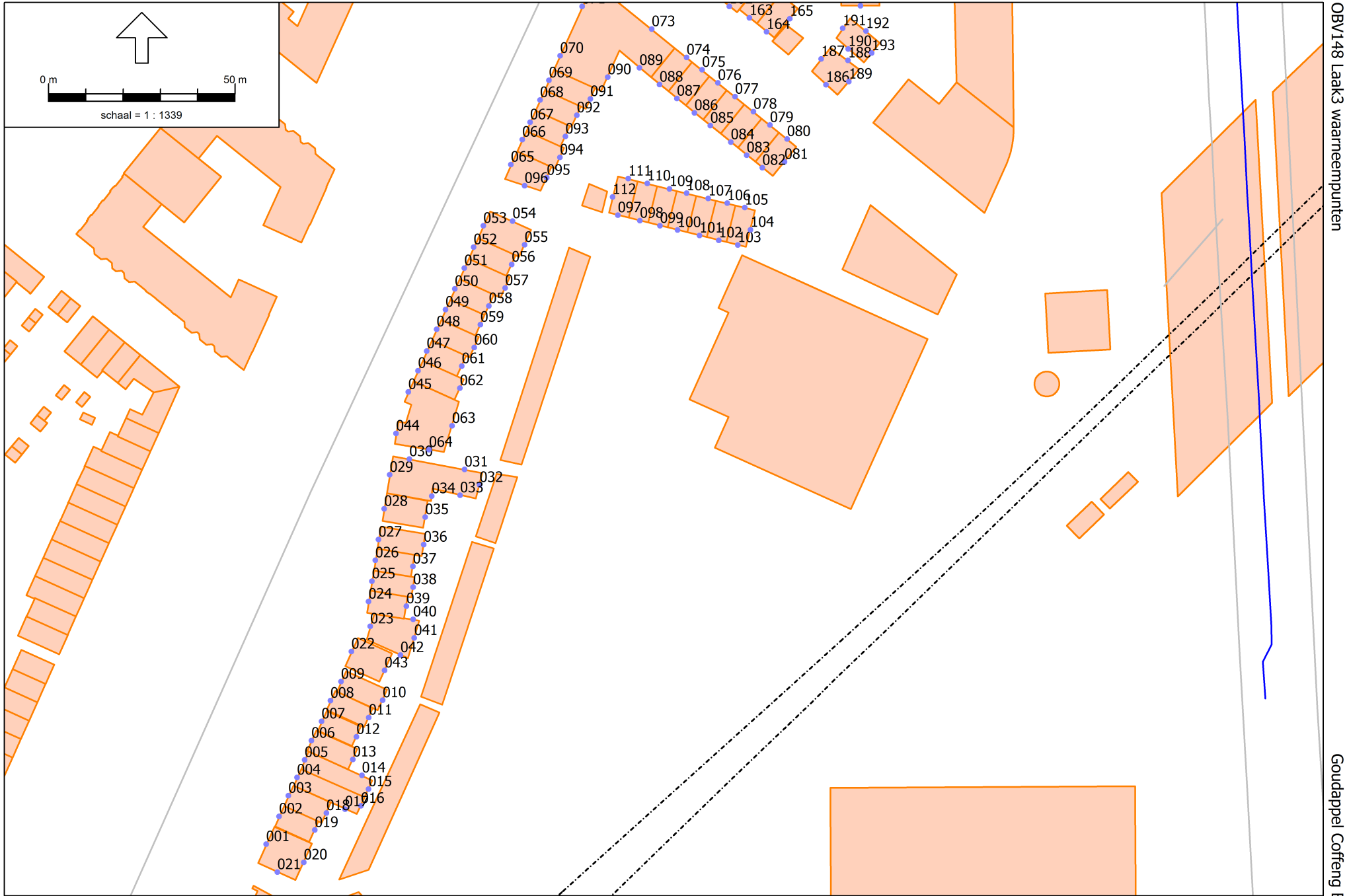
tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
176_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
176_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
176_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
176_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
177_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
177_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
177_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
177_D	10,5	n.v.t.	49	n.v.t.
178_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
178_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
178_C	7,5	n.v.t.	51	n.v.t.
178_D	10,5	n.v.t.	52	n.v.t.
179_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
179_B	4,5	n.v.t.	52	n.v.t.
179_C	7,5	n.v.t.	53	51
179_D	10,5	n.v.t.	53	51
180_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
180_B	4,5	n.v.t.	50	n.v.t.
180_C	7,5	n.v.t.	53	51
180_D	10,5	n.v.t.	53	51
181_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
181_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
181_C	7,5	n.v.t.	53	51
181_D	10,5	57	53	51
182_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
182_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
182_C	7,5	n.v.t.	53	51
182_D	10,5	57	53	51
183_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
183_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
183_C	7,5	n.v.t.	53	51
183_D	10,5	58	53	51
184_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
184_B	4,5	n.v.t.	51	n.v.t.
184_C	7,5	n.v.t.	53	51
184_D	10,5	58	53	51
185_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
185_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
185_C	7,5	n.v.t.	53	49
185_D	10,5	57	51	49
186_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
186_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
186_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
186_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
187_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

tabel B6.1	waarneem- hoogte (m)	benodigde hogere waarde t.g.v. railver- keer (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Rijks- weg A28 (dB)	benodigde hogere waarde t.g.v. Verbindingsweg dB)
waarneempunt				
187_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
187_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
187_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
188_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
188_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
188_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
188_D	10,5	57	50	n.v.t.
189_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
189_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
189_C	7,5	n.v.t.	52	50
189_D	10,5	59	51	50
190_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
190_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
190_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
190_D	10,5	n.v.t.	50	n.v.t.
191_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
191_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
191_C	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
191_D	10,5	n.v.t.	51	n.v.t.
192_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
192_B	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
192_C	7,5	n.v.t.	53	50
192_D	10,5	57	51	50
193_A	1,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
193_B	4,5	n.v.t.	49	n.v.t.
193_C	7,5	n.v.t.	53	50
193_D	10,5	59	51	50

Tabel B6.1: Overzicht benodigde hogere grenswaarden per toetsingspunt

Afbeeldingen





Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl