

Gemeente Houten

Hofstad IVb Houten

Akoestisch onderzoek



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Houten

Hofstad IVb Houten

Akoestisch onderzoek

Datum	12 mei 2020
Kenmerk	002746.20200211.R1.02
Eerste versie	10 april 2020

Documentatiepagina

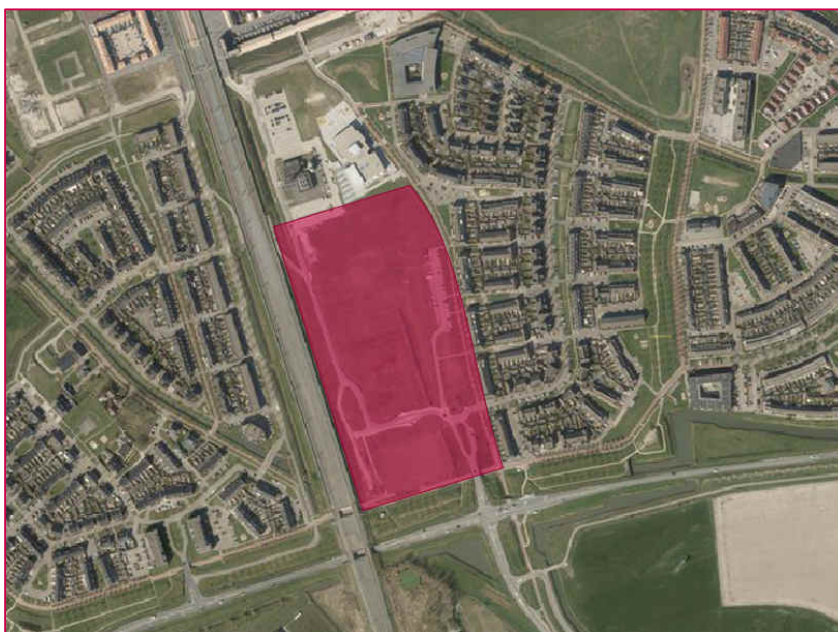
Opdrachtgever(s)	Gemeente Houten
Titel rapport	Hofstad IVb Houten Akoestisch onderzoek
Kenmerk	002746.20200211.R1.02
Datum publicatie	12 mei 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Dhr. J. Tonneijck en Mevr. M. Mol-Van Zelst
Projectteam Goudappel Coffeng	De heren J.Y. Keizer en K.D. Koopmans
Projectomschrijving	Akoestisch onderzoek ten behoeve van de realisatie van nieuwe woningen in plangebied Hofstad IVb te Houten
Trefwoorden	wegverkeersgeluid, railverkeersgeluid, Wet geluidhinder, nieuwbouw

1	Inleiding	1
2	Wettelijk kader	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Railverkeersgeluid	3
2.2.1	Zonering	3
2.2.2	Geluidscriteria	4
2.3	Wegverkeersgeluid	4
2.3.1	Zonering	4
2.3.2	Geluidscriteria	4
2.4	Geluidsreducerende maatregelen en hogere grenswaarden	5
3	Uitgangspunten	7
3.1	Rekenmethode	7
3.2	Verkeersgegevens	8
3.3	Omgevingskenmerken	9
4	Resultaten railverkeersgeluid	13
4.1	Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer - bestemmingsplanvlakken	13
4.2	Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer - woningniveau	14
4.3	Geluidsreducerende maatregelen	15
5	Resultaten wegverkeersgeluid	17
5.1	Geluidsbelasting t.g.v. Rondweg	17
5.2	Geluidsbelasting t.g.v. Het Gras	18
5.3	Geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg	20
5.4	Geluidsbelasting t.g.v. 30 km-wegen	21
5.5	Geluidsreducerende maatregelen	22
5.6	Warmtekrachtcentrale De Vijfwal	24
6	Resumé	25
Bijlage 1	Situering waarneempunten	
Bijlage 2	Resultaten Bestemmingsplan-vlakken	
Bijlage 3	Resultaten woningniveau	

1

Inleiding

De gemeente Houten werkt aan de realisatie van nieuwe woningen in plangebied Hofstad IVb. Het plangebied ligt direct aan de oostzijde van de spoorlijn door Houten, tussen Castellum en de Rondweg. De planlocatie is indicatief weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Plangebied Houten IVb

De nieuwe woningen zijn geprojecteerd binnen het invloedsgebied van de spoorlijn door Houten en de Rondweg, Het Gras en de Schalkwijkseweg. Daarom is akoestisch onderzoek benodigd. Goudappel Coffeng bv heeft in opdracht van de gemeente Houten het benodigde onderzoek uitgevoerd.

Leeswijzer

Het wettelijk kader rond akoestisch onderzoek is beschreven in hoofdstuk 2. De uitgangspunten van het onderzoek zijn uiteengezet in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten voor railverkeersgeluid gepresenteerd. Hoofdstuk 5 in 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 wettelijk kader met betrekking tot weg- en railverkeerslawaai wordt in beginsel gevormd door de Wet geluidhinder. 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 opgenomen. Hierna is ingegaan op de belangrijkste wet- en regelgeving.

2.2 Railverkeersgeluid

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 geluidsproductieplafond	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 door Houten geldt ter hoogte van plangebied Hofstad IVb een wettelijke zonebreedte van 300 meter aan weerszijden van de (buitenste) spoorbaan (op basis van geluidsproductieplafond 62 dB, zoals vastgelegd in het geluidsregister spoor). Deze zone is het wettelijke aandachtsgebied, waarbinnen

akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De nieuwe woningen binnen plangebied Hofstad IVb zijn geprojecteerd binnen deze geluidszone.

2.2.2 Geluidscriteria

Voor de nieuwe woningen en zorggebouwen 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 Wegverkeersgeluid

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

Een deel van de nieuwe woningen binnen plangebied Hofstad IVb is geprojecteerd binnen de geluidszone van de Rondweg, Het Gras en de Schalkwijkseweg. Daarnaast zijn de planinterne 30 km/h-wegen binnen het plangebied van invloed op de geluidssituatie. 30 km/h-wegen zijn zoals hiervoor beschreven niet gezoneerd. De geluidssituatie is echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel betrokken in voorliggend onderzoek.

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 ontheffing	voorkeurs- grenswaarde	maximale ontheffing
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

In voorliggende situatie is sprake van de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van een bestaande weg. In beginsel dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht. Wanneer geluidsreducerende maatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren, is ontheffing mogelijk voor een hogere waarde. Er geldt in deze situatie een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Voor de 30 km/h-wegen zijn de normen uit de Wet geluidhinder gehanteerd als richtwaarde voor een goede ruimtelijke ordening.

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.

Maximale binnenwaarde

Het Bouwbesluit stelt eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van nieuwe 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.

Bij het bepalen van het benodigde geluidsisolerend vermogen van de gevel is in beginsel de (hoogste) hogere waarde van toepassing, zonder correctie artikel 110g Wet

geluidhinder. Waar sprake is meerdere geluidsbronnen, wordt doorgaans uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting.

Gemeentelijk geluidsbeleid

Ten tijde van de realisatie van Houten-VINEX is gewerkt met een ontheffingsboekhouding. Voorafgaand aan de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn ontheffingen voor hogere waarden vastgesteld. Bij de verdere planuitwerking is vervolgens getoetst in hoeverre de plannen binnen de ontheffingsboekhouding passen en of het aantal ontheffingen voldoende is. De ontheffingsboekhouding is echter inmiddels afgesloten. Voor Hofstad IVb kan daarom geen beroep meer gedaan worden op ontheffingen uit de boekhouding.

3

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 5.21. Met dit programma zijn de geluidsberekeningen uitgevoerd op basis van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2012).

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 geldt in beginsel een correctie van -2 dB¹.

In de tabellen met resultaten voor wegverkeerslawaai is aangegeven of deze correctie is toegepast. Voor railverkeer of gecumuleerde geluidsbelastingen zijn dergelijke correcties niet van toepassing.

Correctie artikel 3.5 RMG 2012

In lid 1 van artikel 3.5 van het RMG 2012 is aangegeven dat, voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/h of hoger, een wegdekcorrectie 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;

¹ In bepaalde gevallen kunnen afwijkende correcties van toepassing zijn.

- De in voorliggend rapport gepresenteerde geluidsbelastingen zijn inclusief deze wegdekcorrectie.

wegvak	intensiteit 2030 (mvt/etm)	gemiddeld uurpercen-								
		tage			dag		avond		nacht	
		t.o.v. etmaal (%/h)			(07.00-19.00 uur)		(19.00-23.00 uur)		(23.00-07.00 uur)	
		dag	avond	nacht	MV (%)	ZV (%)	MV (%)	ZV (%)	MV (%)	ZV (%)
1. Rondweg	13.000	6,7	3,3	0,9	1,6	1,7	2,4	0,9	4,1	1,9
2. Rondweg	7.400	6,6	3,4	0,9	2,0	1,1	3,3	0,6	5,1	1,3
3. Schalkwijkseweg	7.500	6,8	3,1	0,8	2,9	2,3	1,8	1,3	4,5	2,8
4. Het Gras	5.400	6,6	3,5	0,9	2,9	1,2	1,4	0,7	3,9	1,4
5. Raaigras	1.400	6,8	3,1	0,8	1,5	2,5	2,0	1,6	4,1	3,5

Intensiteiten betreffen gemiddelde weekdagintensiteiten, afgerond op tientallen. MV = middelzwaar vrachtverkeer, ZV = zwaar vrachtverkeer.

Tabel 3.1: Verkeersgegevens (afgerond op 100-tallen)

Maximumsnelheden

Voor de beschouwde wegen is uitgegaan van de geldende maximumsnelheden. Voor de Rondweg betreft dit 70 km/h. Voor de Schalkwijkseweg betreft de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 70 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h. Voor Het Gras is tot het overgangsbord naar de 30 km/h-zone uitgegaan van 50 km/h. De overige wegen binnen het plangebied hebben een maximumsnelheid van 30 km/h.

Wegdekverharding

De Rondweg is voorzien van wegdektype steenmastiekasfalt SMA 0/6. Gerekend is met de beschikbare wegdekcijfactoren voor wegdektype SMA-NL8. Dit wegdektype kent een beperkte geluidsreducerende werking ten opzichte van een standaard asfaltverharding van dichtasfaltbeton. Voor de Schalkwijkseweg, Het Gras en Raaigras is uitgegaan van een standaard asfaltverharding van dicht asfaltbeton. De kruising met het Kamgras is voorzien van een wegdekverharding van elementen in keperverband.

3.3 Omgevingskenmerken

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

Afscherming, reflectie en overdrachtsdemping

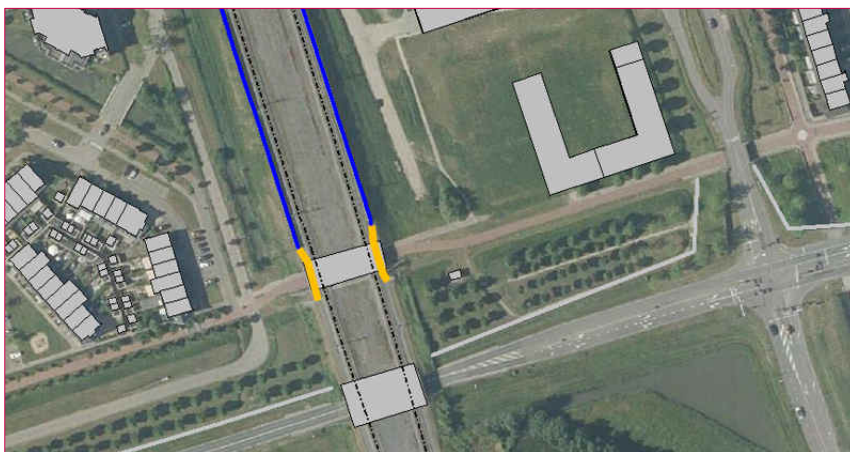
De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere bebouwing hebben een reflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze ingevoerd in het geluidsmodel.

Afscherming geluidsregister

De basisgegevens voor het akoestische onderzoek railverkeersgeluid zijn ontleend aan het geluidsregister van ProRail. Geconstateerd is dat de geluidsafscherming zoals opgenomen in het geluidsregister, niet geheel overeenkomt met de daadwerkelijk gerealiseerde afscherming. In het geluidsregister loopt de afscherming verder door, tot over de fietstunnel. Figuur 3.2 geeft een impressie van de gerealiseerde geluidsafscherming. De afscherming zoals opgenomen in het geluidsregister is groen weergegeven in figuur 3.3. In voorliggend onderzoek is uitgegaan van de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsafscherming (zoals opgenomen in figuur 3.2).



Figuur 3.2: Impressie van de huidige geluidsafscherming (foto: Cyclomedia)



Figuur 3.3: Geluidsafscherming conform geluidsregister (gele deel niet gerealiseerd)

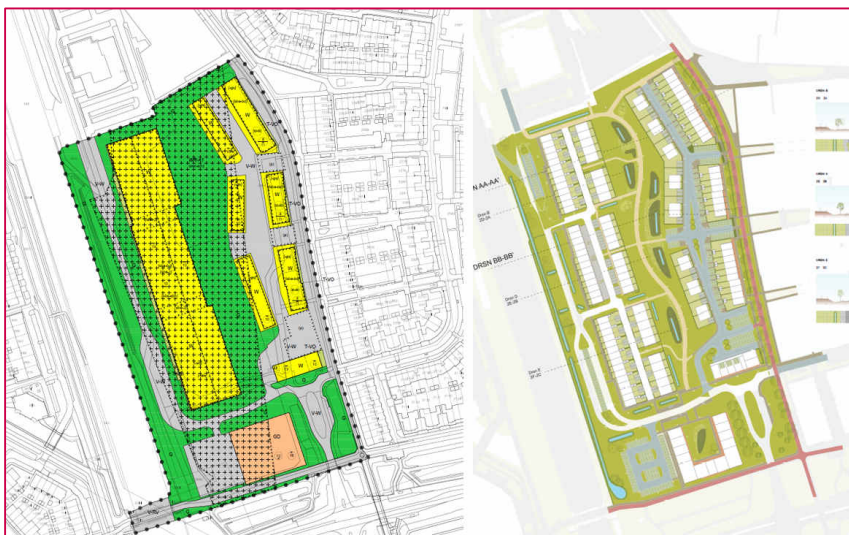
Hoogteligging

De spoorbaan ligt verhoogd ten opzichte van het omliggende gebied. De hoogtegegevens zijn ontleend aan het geluidsregister spoor.

Verkaveling

De geluidssituatie is op twee niveaus getoetst. Enerzijds is uitgegaan van de bestemmingsplankaart, waarmee de maximaal mogelijke omvang van de bebouwing beschouwd is. Uitgegaan is van de bestemmingsplankaart d.d. 6 mei 2020.

Daarnaast is een doorkijk gegeven naar de beoogde invulling van het plangebied. Hierbij is gerekend op basis van de plankaart d.d. 20 januari 2020. Figuur 3.4 geeft een indruk van de bestemmingsplankaart (links) en de plankaart (rechts)



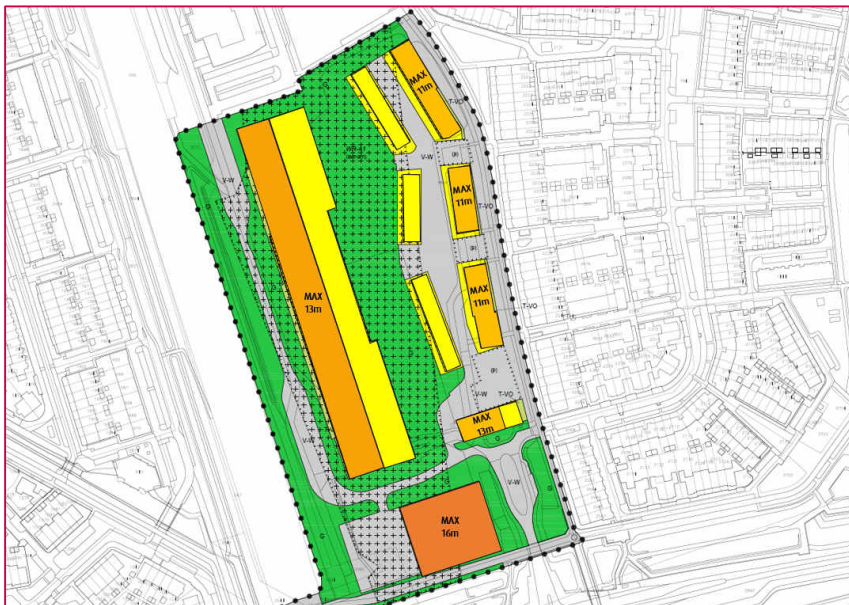
Figuur 3.4: Bestemmingsplankaart (links) en plankaart beoogde invulling (rechts)

Gebouwhoogten

De situering van de bestaande bebouwing is gebaseerd op de Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG). De hoogte van de gebouwen is gebaseerd aan het Algemeen Hoogtebestand Nederland (AHN2). Voor het blok langs het spoor geldt aan de spoorzijde een maximum hoogte van 13 meter en een minimum hoogte van 10 meter, om voldoende geluidsafscherming te creëren voor het achterliggende gebied. Aan de oostzijde geldt een maximum hoogte van 11 meter.

Voor het blok in het verlengde van de inprikker geldt gedeeltelijk een maximale hoogte van 13 meter. Voor het blok aan de zuidzijde geldt een maximum bouwhoogte van 16 meter. De gevel aan de spoorzijde geldt tevens een minimum hoogte van 12 meter, om voldoende geluidsafscherming te creëren voor het achterliggende gebied. Voor de overige woningen geldt een maximum hoogte van 10 meter.

Een impressie van de gehanteerde bouwhoogten is weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: Gehanteerde bouwlagen

Voor de eerstelijns bebouwing is de maximale bouwhoogte van 13 meter maatgevend. Voor de achterliggende bebouwing is echter de minimale bouwhoogte van 10 meter van de eerstelijnsbebouwing maatgevend, omdat dan sprake is van een kleiner afschermend vermogen door deze eerstelijns bebouwing. In de resultaten op bestemmingsplanvlakniveau is daarmee rekening gehouden door voor de verschillende bouwvlakken aparte rekenmodellen te hanteren voor de maatgevende situatie. In de tabellen en figuren met resultaten is per bouwblok de maatgevende situatie opgenomen.

Waarneempunten

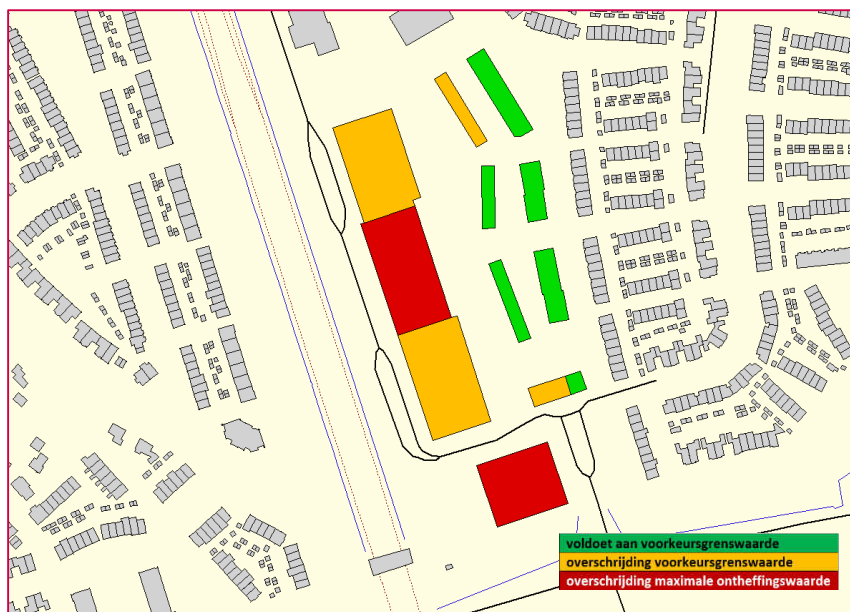
In het geluidsmodel zijn op de gevels van de nieuwe woningen waarneempunten aangebracht. Op deze punten is het invallend geluid op de gevel berekend. Er is gerekend op een waarneemhoogte van 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter, 10,5 meter en 13,5 meter, representatief voor respectievelijk de eerste, tweede, derde, vierde en vijfde bouwlaag van een gebouw (voor zover van toepassing). De situering van waarneempunten is weergegeven in bijlage 1. De waarneempunten op bestemmingsplanniveau zijn gemarkeerd met de letter "b".

4

Resultaten railverkeersgeluid

4.1 Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer - bestemmingsplanvlakken

Ten gevolge van het railverkeersgeluid geldt voor de nieuwe woningen een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De geluidsbelasting op de nieuwe woningen is gepresenteerd in tabel B2.1 in bijlage 2. De geluidssituatie is weergegeven in figuur 4.1. De kleur geeft de maximale maatgevende geluidssituatie per bestemmingsplanvlak aan.



Figuur 4.1: Geluidssituatie t.g.v. railverkeer - bestemmingsplanvlakken

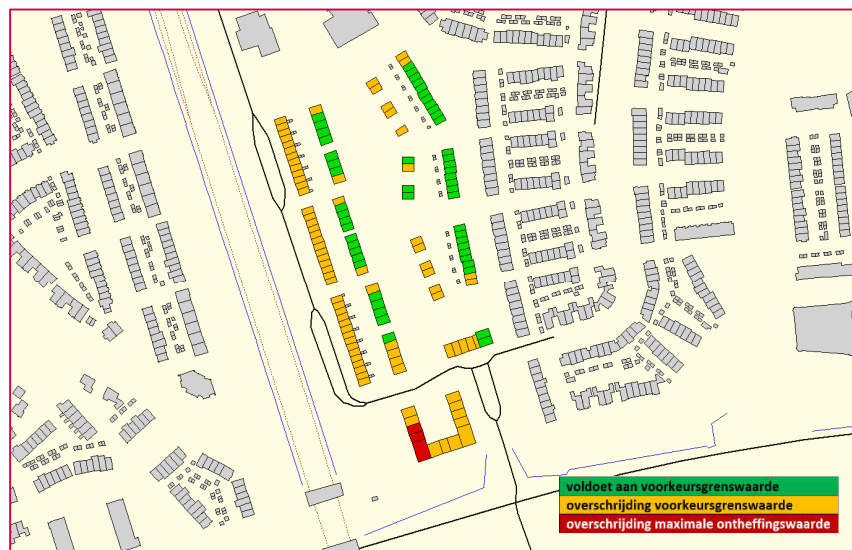
Uit de gegevens valt op te maken dat voor diverse locaties sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Voor het bouwvlak langs het spoor wordt voor het middelste deel de maximale ontheffingswaarde overschreden. Deze

overschrijding is berekend op de vierde bouwlaag (waarneemhoogte 10,5 meter). Ook op het bouwvlak aan de zuidzijde wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. De overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is berekend op de westelijke rand van het bouwvlak (aan de zijde van de spoorlijn), op de derde, vierde en vijfde bouwlaag (respectievelijk waarneemhoogte 7,5 meter, 10,5 meter en 13,5 meter) van het bouwvlak. Zonder het toepassen van geluidsreducerende maatregelen is de realisatie van woningen niet mogelijk.

In voorliggende situatie is uitgegaan van aaneengesloten bebouwing langs het spoor. Wanneer hier in de verkaveling openingen worden gesitueerd, wordt de geluidsbelasting op de achterliggende woningen hoger. In paragraaf 4.2 is de voorlopig beoogde invulling van de bestemmingsplanvlakken getoetst op woningniveau. In paragraaf 4.3 is ingegaan op de mogelijkheden voor het toepassen van geluidsreducerende maatregelen.

4.2 Geluidsbelasting t.g.v. railverkeer - woningniveau

Naast de toetsing op bestemmingsplanvlakniveau, is de voorlopig beoogde invulling van deze vlakken getoetst. De geluidsbelasting op de nieuwe woningen is gepresenteerd in tabel B3.1 in bijlage 3. De geluidssituatie is weergegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Geluidssituatie t.g.v. railverkeer - woningniveau

Evenals bij de toetsing op de bestemmingsplanvlakken is te zien dat op het meest zuidelijk gelegen blok sprake is van overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde. Deze overschrijding is berekend op de vierde en vijfde bouwlaag van het gebouw (waarneemhoogte 10,5 meter en 13,5 meter). Zonder het toepassen van geluidsreducerende maatregelen is de realisatie van woningen niet mogelijk.

Voor de bebouwing langs het spoor is geen overschrijding van de maximale

ontheffingswaarde berekend. Dit komt omdat in de voorlopige verkaveling uitgegaan is van woningen met drie bouwlagen. Wanneer een vierde bouwlaag gerealiseerd wordt, wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Daarmee dient een eventuele vierde bouwlaag als dove gevel uitgevoerd te worden of mogen er geen geluidsgevoelige ruimten gerealiseerd worden op deze bouwlaag.

Voor diverse woningen in het plangebied is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. In paragraaf 4.3 is hier nader op ingegaan. In vergelijking met de geluidssituatie op de bestemmingsplanvlakken is te zien dat het geluid in het plangebied iets hoger ligt. Dit komt doordat in de verkaveling niet gerekend is met aaneengesloten bebouwing langs het spoor. Door openingen in de eerstelijnsbebouwing is het geluidsafschermend vermogen van deze bebouwing kleiner voor het achterliggende gebied.

4.3 Geluidsreducerende maatregelen

Bronmaatregelen

In eerste instantie moeten oplossingsrichtingen gezocht worden in de vorm van bronmaatregelen. Bij railverkeer moet daarbij met name gedacht worden aan de toepassing van raildempers. Door de toepassing van raildempers kan de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer met circa 3 dB worden teruggebracht. Echter zijn raildempers in voorliggende situatie niet eenvoudig inpasbaar. Raildempers kunnen niet worden toegepast ter hoogte van overwegen en wissels. Rond het station is sprake van diverse wissels. Bovendien hebben raildempers slechts een beperkt effect wanneer sprake is van afremmend en optrekkend verkeer. Bronmaatregelen worden daarom niet als reële optie gezien.

Overdrachtsmaatregelen

Als oplossingsrichting kan gedacht worden aan de toepassing van overdrachtsmaatregelen, in de vorm van geluidswallen of geluidsschermen. In voorliggende situatie zijn reeds geluidsschermen gerealiseerd. Om te voldoen aan de maximale ontheffingswaarde dient het geluidsscherm aan de zuidzijde met ten minste 60 meter worden verlengd. Een dergelijke afscherming sorteert onvoldoende effect om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Het verhogen van het bestaande scherm is technisch niet eenvoudig. Er moet daarom rekening gehouden worden met het treffen van gevelmaatregelen in combinatie met ontheffingen voor een hogere waarde.

Ontvangermaatregelen

Voor de bebouwing waarvoor geconstateerd is dat de maximale ontheffingswaarde overschreden wordt, zijn zonder het toepassen van bron- of overdrachtsmaatregelen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Hierbij moet gedacht worden aan afschermdende constructies aan de gevel of het creëren van 'dove gevels'. Dit zijn gevels zonder te openen delen. Dove gevels behoeven geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het bouwvlak zijn woonfuncties met eventueel een zorgcomponent beoogd. Mogelijk kan bij de indeling van het gebouw rekening gehouden worden met de geluidssituatie

door niet geluidsgevoelige functies aan de spoorzijde te situeren.

Voor diverse andere woningen is sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Voor de woningen kunnen aanvullende gevelmaatregelen benodigd zijn. In geval van ontheffing, gelden eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit. Deze binnenwaarde mag ten hoogste 33 dB bedragen. Het geluidsisolerend vermogen van de gevel dient hierbij voldoende te zijn. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan. In tabel B3.1 in bijlage 3 is de gecumuleerde geluidsbelasting opgenomen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk dat voor de woningen met een dove gevel, een geluidsluwe gevel aan andere zijde hebben. De geluidssituatie op gevelniveau is gepresenteerd in figuur 4.3.



Figuur 4.3: Geluidssituatie t.g.v. railverkeer op gevelniveau voor de verschillende bouwlagen

De betreffende gevels die als dove gevel uitgevoerd dienen te worden, zijn rood gekleurd in figuur 4.3. De gevels met een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde zijn gesitueerd op de 4^e en 5^e bouwlaag. Uit de figuur blijkt dat elke (grondgebonden) woning ten minste een geluidsluw geveldeel kent. Wanneer sprake is van appartementen per bouwlaag, is dit voor het blok aan de zuidzijde niet het geval op elke bouwlaag. Voor het betreffende gebouw speelt ook de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer een rol (zie hoofdstuk 5).

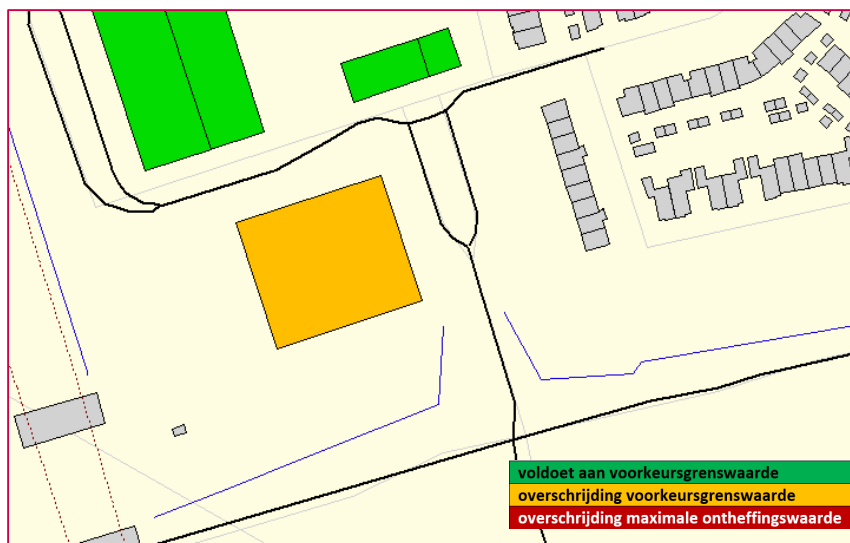
5

Resultaten wegverkeersgeluid

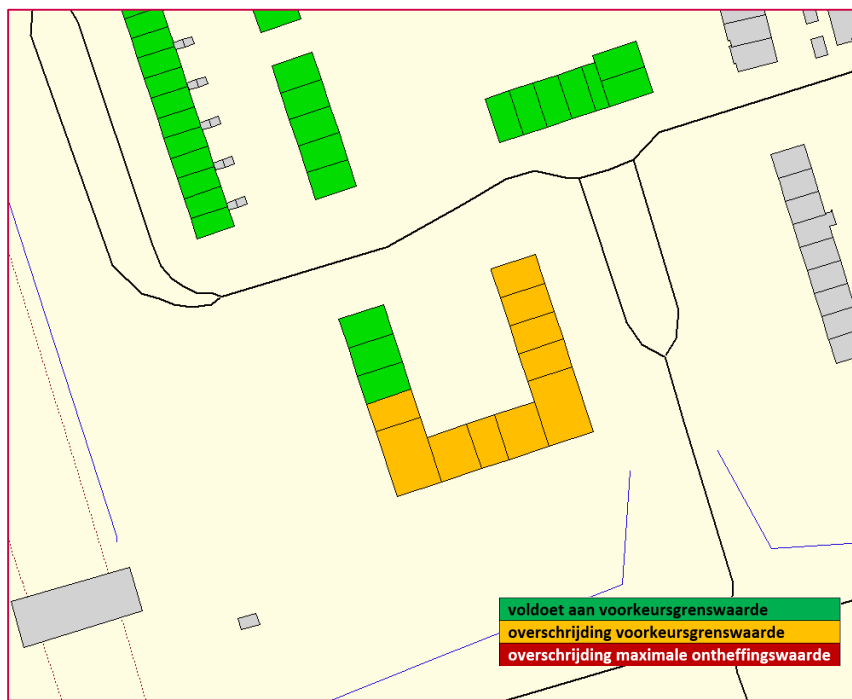
5.1 Geluidsbelasting t.g.v. Rondweg

Voor de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rondweg geldt in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor deze situatie 63 dB. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rondweg is op bouwvlakniveau weergegeven in tabel B2.2 in bijlage 2. De situatie op woningniveau is opgenomen in tabel B3.2 in bijlage 3.

Ten gevolge van het verkeer op de Rondweg wordt voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. Figuur 5.1 geeft een overzicht van de geluidssituatie op bouwvlakniveau. De geluidssituatie op woningniveau is weergegeven in figuur 5.2.



Figuur 5.1: Geluidssituatie t.g.v. Rondweg - bouwvlakniveau



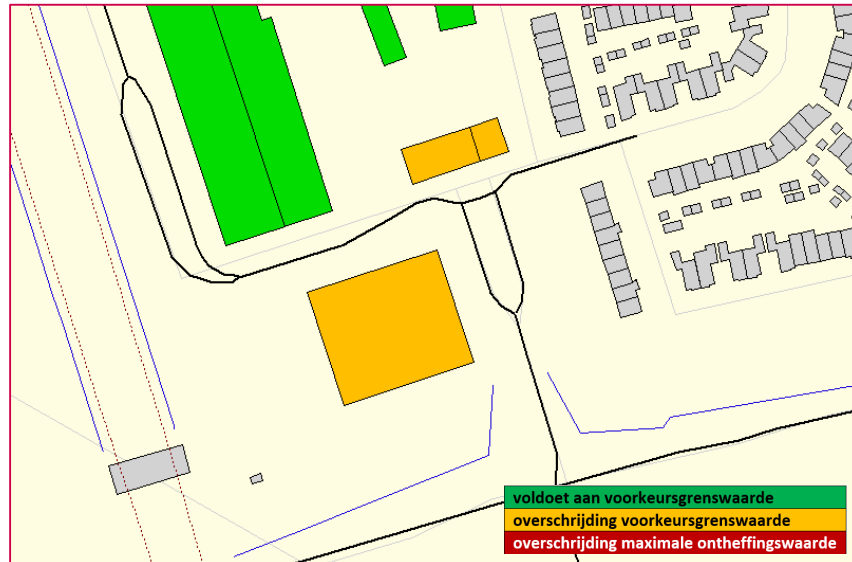
Figuur 5.2: Geluidssituatie t.g.v. Rondweg - woningniveau

De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 56 dB. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Omdat sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden beschouwd. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

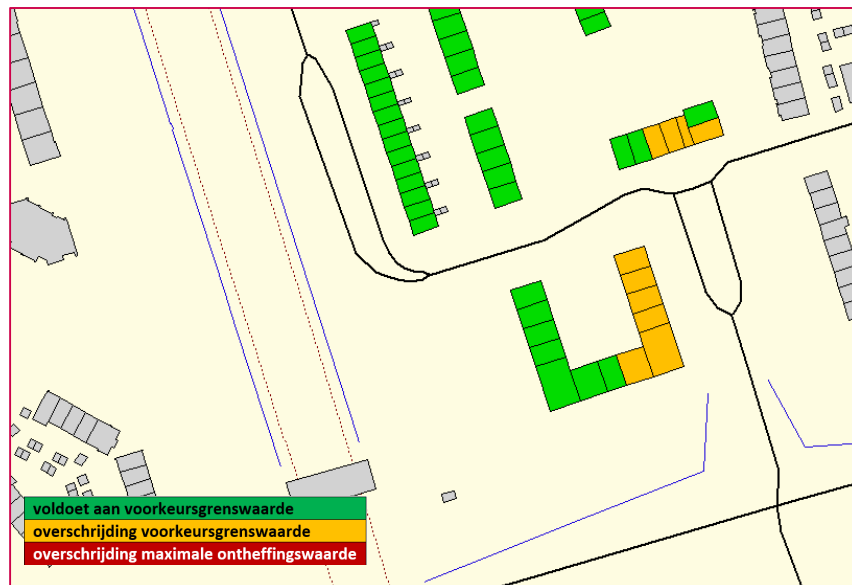
5.2 Geluidsbelasting t.g.v. Het Gras

Voor de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Gras geldt in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor deze situatie 63 dB. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op Het Gras is op bouwvlakniveau weergegeven in tabel B2.2 in bijlage 2. De situatie op woningniveau is opgenomen in tabel B3.2 in bijlage 3.

Ten gevolge van het verkeer op Het Gras wordt voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. Figuur 5.3 geeft een overzicht van de geluidssituatie op bouwvlakniveau. De geluidssituatie op woningniveau is weergegeven in figuur 5.4.



Figuur 5.3: Geluidssituatie t.g.v. Het Gras - bouwvlakniveau



Figuur 5.4: Geluidssituatie t.g.v. Het Gras - woningniveau

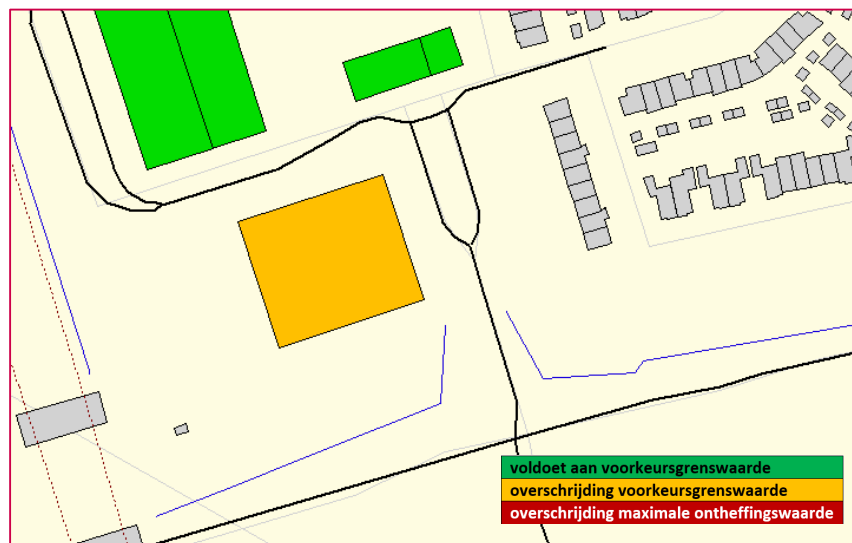
De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 53 dB. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB of de gemeentelijke streefwaarde van 58 dB. Omdat sprake is van overschrijdingen van de

voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden beschouwd. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

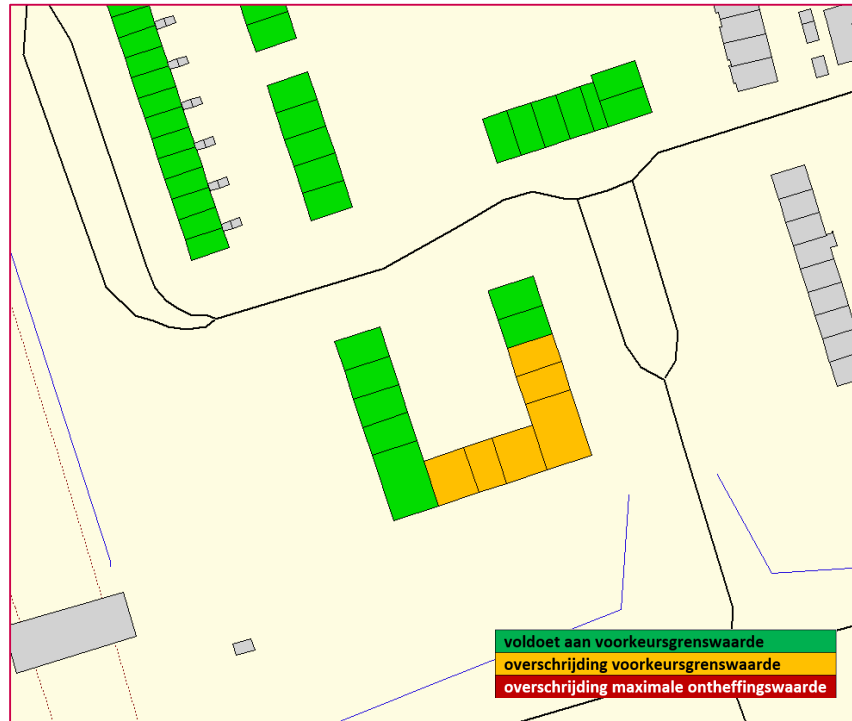
5.3 Geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg

Voor de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Schalkwijkseweg geldt in beginsel een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor deze situatie 63 dB. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Schalkwijkseweg is op bouwvlakniveau weergegeven in tabel B2.2 in bijlage 2. De situatie op woningniveau is opgenomen in tabel B3.2 in bijlage 3.

Ten gevolge van het verkeer op de Schalkwijkseweg wordt voor een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden. Figuur 5.5 geeft een overzicht van de geluidssituatie op bouwvlakniveau. De geluidssituatie op woningniveau is weergegeven in figuur 5.6.



Figuur 5.5: Geluidssituatie t.g.v. Schalkwijkseweg - bouwvlakniveau



Figuur 5.6: Geluidssituatie t.g.v. Schalkwijkseweg – woningniveau

De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 50 dB. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB of de gemeentelijke streefwaarde van 58 dB. Omdat sprake is van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden beschouwd. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

5.4 Geluidsbelasting t.g.v. 30 km-wegen

Voor 30 km/h-wegen gelden geen geluidszones en daarmee behoeven situaties langs 30 km/h-wegen geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. De geluidssituatie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd, waarbij de normen uit de Wet geluidhinder als richtwaarde gehanteerd zijn.

De geluidsbelasting t.g.v. de planinterne 30 km/h-wegen is op bouwvlakniveau weergegeven in tabel B2.2 in bijlage 2. De situatie op woningniveau is opgenomen in tabel B3.2 in bijlage 3. Uit de resultaten valt op te maken dat de geluidsbelasting op een aantal woningen hoger ligt dan de in gezoneerde situaties geldende voorkeusgrenswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 54 dB. Hiermee ligt de geluidsbelasting ten hoogste 6 dB hoger dan de streefwaarde van 48 dB, maar blijft ruim onder de in

gezoneerde situaties geldende maximale ontheffingswaarde. Ook wordt voldaan aan de streefwaarde uit het gemeentelijk geluidsbeleid. Een dergelijke geluidsbelasting draagt geen uitzonderlijke situatie in een dergelijke omgeving. Wel kan de toepassing van geluidsreducerende maatregelen worden overwogen. In paragraaf 5.5 is hier nader op ingegaan.

5.5 Geluidsreducerende maatregelen

Voor diverse situaties is geconstateerd dat sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de bevindingen per weg.

geluidsbron	constatering	hoogst berekende geluidsbelasting
Rondweg	overschrijding voorkeursgrenswaarde	56 dB
	geen overschrijding max. ontheffingswaarde	
Het Gras	overschrijding voorkeursgrenswaarde	53 dB
	geen overschrijding max. ontheffingswaarde	
Schalkwijkseweg	overschrijding voorkeursgrenswaarde	50 dB
	geen overschrijding max. ontheffingswaarde	
30 km/h-wegen	overschrijding richtwaarde	54 dB

Tabel 5.1: Bevindingen akoestisch onderzoek

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 de toepassing van een geluidsreducerend wegdek. Met een geluidsreducerend wegdek kan de geluidsbelasting met 3 tot 4 dB worden teruggebracht. De toepassing van een geluidsreducerend wegdek is echter niet wenselijk op en nabij kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekend en afremmend verkeer, slijt het relatief zwakke geluidsreducerend asfalt snel. Rond kruispuntvlakken en rotondes is het effect van het toepassen van geluidsreducerend asfalt daarom beperkt.

De geconstateerde overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn voor alle beschouwde wegen gesitueerd op de bebouwing nabij de aansluiting van Het Gras op de Rondweg. Daarom lijkt het toepassen van een geluidsreducerend wegdek geen reëel

inpasbare maatregel. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het geluidsreducerend wegdek snel kapot gereden.

Overdrachtsmaatregelen

Vanwege de situering van woningen nabij kruispuntvlakken en rotondes zijn ook overdrachtsmaatregelen, in de vorm van een geluidswal of geluidsscherp niet eenvoudig inpasbaar. Vanwege de verkeersveiligheid dient er ruimte beschikbaar te zijn om voldoende zicht voor het verkeer te behouden. Bovendien ontmoeten dergelijke elementen doorgaans stedenbouwkundige bezwaren. Langs de Rondweg is reeds een geluidsafscherming gerealiseerd. Het verlengen van deze afscherming is niet mogelijk vanwege de situering van de inrikker Het Gras. Het verhogen van de bestaande afscherming lijkt niet wenselijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt en is ook technisch niet eenvoudig te realiseren.

Ontvangermaatregelen

Omdat bron- en overdrachtsmaatregelen niet goed inpasbaar zijn is ontheffing voor een hogere waarde benodigd. Omdat in geen geval sprake is van overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde, is dit in beginsel mogelijk. Voor railverkeer is geconstateerd dat -zonder aanvullende geluidsreducerende maatregelen - enkele gevels op de vierde en vijfde bouwlaag van het meest zuidelijk gesitueerde als dove gevels uitgevoerd dienen te worden². Op dergelijke gevels is toetsing aan de normen niet van toepassing. Mogelijk kan bij de indeling van het gebouw rekening gehouden worden met de geluidssituatie door niet geluidsgevoelige functies aan de spoorzijde te situeren.

Het Bouwbesluit stelt eisen met betrekking tot het geluidsniveau in de geluidgevoelige vertrekken van nieuwe 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.

Bij het bepalen van het benodigde geluidsisolerend vermogen van de gevel is in beginsel de (hoogste) hogere waarde van toepassing, zonder de eventuele correctie artikel 110g Wet geluidhinder. In voorliggende situatie is de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer maatgevend, met uitzondering van de oostgevel van het meest zuidelijke bouwblok en het bouwblok in het verlengde van de inrikker Het Gras. Voor deze gevel wordt geadviseerd om uit te gaan van de geluidsbelasting van alle wegen samen zonder correctie artikel 110g.

Ten behoeve van de afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de gecumuleerde geluidsbelasting van wegverkeer en railverkeer berekend. Daarbij is de geluidsbelasting voor railverkeer omgerekend naar de belevingshinder voor wegverkeer conform de rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting uit het RMG2012. Deze gecumuleerde geluidsbelasting is opgenomen in de tabellen in bijlage 2 en bijlage 3.

² Uit de berekening op bestemmingsplanvlakniveau blijkt dat ook voor een deel van de bebouwing langs het spoor op een eventuele vierde bouwlaag de geluidsbelasting hoger ligt dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Een vierde bouwlaag moet daarom ook op deze locatie als dove gevel uitgevoerd worden, of de vierde bouwlaag mag geen geluidsgevoelige functies kennen.

5.6 Warmtekrachtcentrale De Vijfwal

Ten noorden van het plangebied is de warmtekrachtcentrale De Vijfwal gesitueerd. Begin 2020 heeft Witteveen+Bos onderzoek verricht naar de geluidssituatie ten gevolge van deze geluidsbron. Dit onderzoek is beschreven in de notitie 'Geluidsniveaus ten gevolge van WKC De Vijfwal' met kenmerk 117002/20-003.590 d.d. 5 maart 2020.

Uit het onderzoek blijkt dat voor één woning de geluidsbelasting hoger is dan de voorsorgsgrenswaarde van 50 dB(A) voor industrielawaai. Dit betreft de meest noordelijk gesitueerde woning in de eerstelijnsbebouwing langs het spoor (waarneempunt 148). De overschrijding is echter berekend op een waarneemhoogte van 10,5 meter (4^e bouwlaag). In de huidige (voorlopige) verkaveling is geen sprake van een 4^e bouwlaag. In voorliggend onderzoek rail- en wegverkeersgeluid is uitgegaan van 3 bouwlagen. Daarmee is geen sprake van overschrijdingen van de norm voor industrielawaai. Het geluid ten gevolge van de warmtekrachtcentrale is daarmee niet relevant in de gecumuleerde geluidsbelasting. Voor de situatie is de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer maatgevend.

6

Resumé

De gemeente Houten werkt aan de realisatie van nieuwe woningen in plangebied Hofstad IVb te Houten. De nieuwe woningen worden gerealiseerd binnen het invloedsg gebied van de spoorlijn door Houten en diverse wegen. Daarom is akoestisch onderzoek benodigd. Goudappel Coffeng bv heeft in opdracht van de gemeente Houten het beno- digde onderzoek uitgevoerd. De bevindingen zijn samengevat in tabel 6.1.

geluidsbron	constatering	hoogst berekende geluidsbelasting
Spoorlijn	overschrijding voorkeursgrenswaarde overschrijding maximale ontheffingswaarde	69 dB
Rondweg	overschrijding voorkeursgrenswaarde geen overschrijding maximale ontheffingswaarde	56 dB
Het Gras	overschrijding voorkeursgrenswaarde geen overschrijding maximale ontheffingswaarde	53 dB
Schalkwijkseweg	overschrijding voorkeursgrenswaarde geen overschrijding maximale ontheffingswaarde	50 dB
30 km/h-wegen	overschrijding richtwaarde	54 dB

Tabel 6.1: Bevindingen akoestisch onderzoek

Omdat voor railverkeer de maximale ontheffing overschreden wordt, is de toepassing van geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk, anders kan het plan geen doorgang vinden. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet eenvoudig inpasbaar. Door de gevels met een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde als dove gevels uit te voer- en, behoeven deze geen toetsing. De overschrijdingen zijn berekend op de derde en vierde bouwlaag van het meest zuidelijk gesitueerde gebouw. Voor diverse woningen is ontheffing voor een hogere waarde nodig. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit en het gemeentelijk geluidsbeleid.

Ten aanzien van het wegverkeersgeluid is sprake van overschrijdingen van de voor- keursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de Rondweg, Het Gras en de

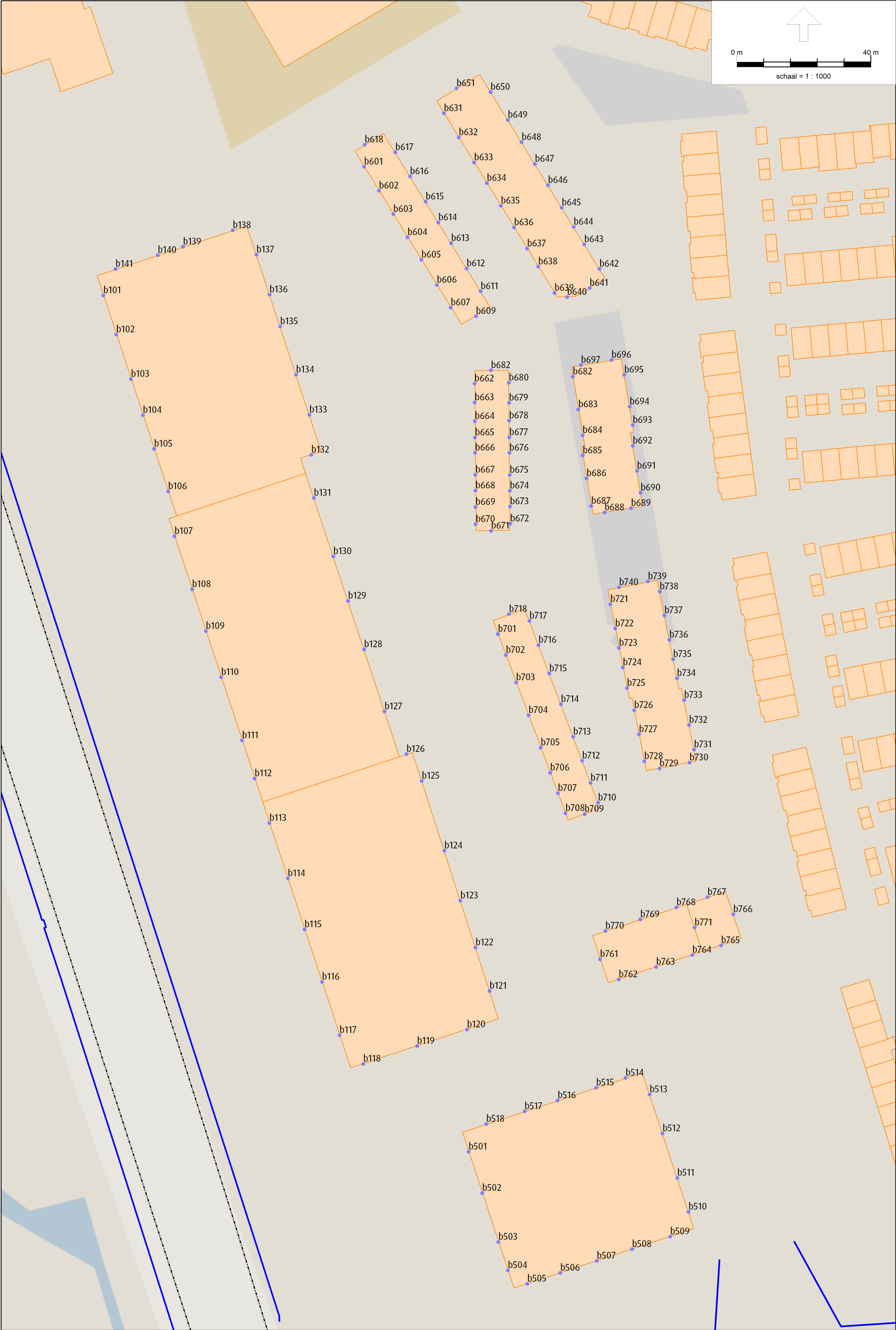
Schalkwijkseweg. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet eenvoudig inpasbaar. Voor diverse woningen is ontheffing voor een hogere waarde nodig. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen ten aanzien van de maximale binnenwaarde uit het Bouwbesluit.

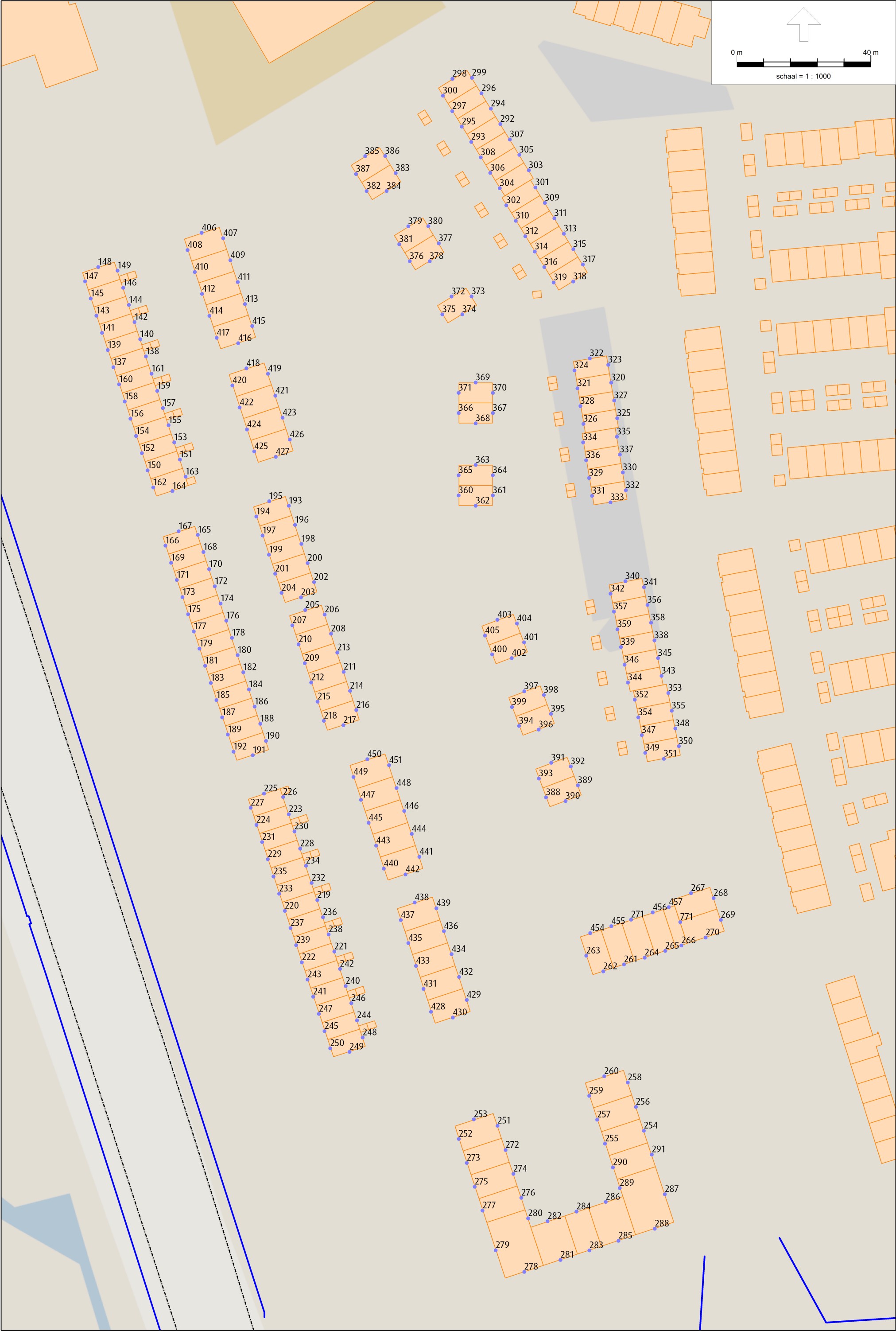
Bijlage 1

Situering waarneempunten

Hierna zijn de volgende afbeeldingen opgenomen:

- Afbeelding 1.1: Situering waarneempunten bestemmingsplanvlakken (nummers b###)
- Afbeelding 1.2: Situering waarneempunten woningniveau





Bijlage 2

Resultaten Bestemmingsplan- vlakken

Hierna zijn de volgende tabellen met resultaten opgenomen:

- Tabel B2.1: Resultaten railverkeer op bestemmingsplanvlakken;
- Tabel B2.2: Resultaten wegverkeer op bestemmingsplanvlakken.

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b101_A	1,5	58	52	53
b101_B	4,5	64	52	54
b101_C	7,5	67	52	53
b101_D	10,5	68	52	53
b102_A	1,5	58	52	54
b102_B	4,5	64	53	54
b102_C	7,5	67	52	54
b102_D	10,5	68	52	53
b103_A	1,5	58	52	54
b103_B	4,5	64	53	54
b103_C	7,5	67	52	54
b103_D	10,5	68	52	53
b104_A	1,5	58	52	54
b104_B	4,5	64	53	54
b104_C	7,5	67	52	54
b104_D	10,5	68	52	53
b105_A	1,5	58	52	54
b105_B	4,5	64	53	54
b105_C	7,5	67	52	54
b105_D	10,5	68	52	53
b106_A	1,5	58	52	53
b106_B	4,5	64	52	54
b106_C	7,5	67	52	53
b106_D	10,5	68	52	53
b107_A	1,5	59	51	53
b107_B	4,5	64	52	53
b107_C	7,5	67	52	53
b107_D	10,5	69	52	53
b108_A	1,5	59	51	52
b108_B	4,5	64	52	53
b108_C	7,5	67	51	53
b108_D	10,5	69	51	53
b109_A	1,5	59	51	52
b109_B	4,5	64	52	53
b109_C	7,5	67	51	53
b109_D	10,5	69	51	53
b110_A	1,5	59	51	52
b110_B	4,5	64	51	53
b110_C	7,5	67	51	53
b110_D	10,5	69	51	53
b111_A	1,5	59	51	52
b111_B	4,5	64	52	53
b111_C	7,5	67	51	53
b111_D	10,5	68	51	53
b112_A	1,5	59	51	53

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b112_B	4,5	64	52	53
b112_C	7,5	67	51	53
b112_D	10,5	68	51	53
b113_A	1,5	58	51	53
b113_B	4,5	64	52	53
b113_C	7,5	67	52	53
b113_D	10,5	68	51	53
b114_A	1,5	58	52	53
b114_B	4,5	63	52	53
b114_C	7,5	67	52	53
b114_D	10,5	68	51	53
b115_A	1,5	58	52	53
b115_B	4,5	63	52	54
b115_C	7,5	67	52	53
b115_D	10,5	68	52	53
b116_A	1,5	58	52	53
b116_B	4,5	63	52	54
b116_C	7,5	67	52	53
b116_D	10,5	68	52	53
b117_A	1,5	58	52	53
b117_B	4,5	63	52	54
b117_C	7,5	67	52	54
b117_D	10,5	69	52	53
b118_A	1,5	59	53	54
b118_B	4,5	61	53	55
b118_C	7,5	65	54	55
b118_D	10,5	66	54	55
b119_A	1,5	59	53	54
b119_B	4,5	60	53	55
b119_C	7,5	63	54	55
b119_D	10,5	65	54	55
b120_A	1,5	59	53	55
b120_B	4,5	60	54	55
b120_C	7,5	63	54	55
b120_D	10,5	64	54	55
b121_A	1,5	50	49	51
b121_B	4,5	51	51	52
b121_C	7,5	52	51	52
b121_D	10,5	55	51	53
b122_A	1,5	50	47	48
b122_B	4,5	51	48	50
b122_C	7,5	52	49	50
b122_D	10,5	54	49	51
b123_A	1,5	48	44	45
b123_B	4,5	49	45	47

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b123_C	7,5	50	46	48
b123_D	10,5	51	46	48
b124_A	1,5	45	42	43
b124_B	4,5	47	43	45
b124_C	7,5	48	44	46
b124_D	10,5	51	45	47
b125_A	1,5	46	40	42
b125_B	4,5	47	41	43
b125_C	7,5	49	42	44
b125_D	10,5	52	43	45
b126_A	1,5	44	< 40	< 40
b126_B	4,5	45	< 40	< 40
b126_C	7,5	47	< 40	< 40
b126_D	10,5	49	< 40	< 40
b127_A	1,5	45	< 40	< 40
b127_B	4,5	47	< 40	< 40
b127_C	7,5	48	< 40	41
b127_D	10,5	51	41	42
b128_A	1,5	45	< 40	< 40
b128_B	4,5	47	< 40	40
b128_C	7,5	48	< 40	41
b128_D	10,5	50	41	42
b129_A	1,5	45	< 40	< 40
b129_B	4,5	47	< 40	< 40
b129_C	7,5	48	< 40	40
b129_D	10,5	50	41	42
b130_A	1,5	45	< 40	< 40
b130_B	4,5	47	< 40	< 40
b130_C	7,5	48	< 40	< 40
b130_D	10,5	50	< 40	41
b131_A	1,5	45	< 40	< 40
b131_B	4,5	47	< 40	< 40
b131_C	7,5	49	< 40	< 40
b131_D	10,5	51	< 40	41
b132_A	1,5	45	< 40	< 40
b132_B	4,5	46	< 40	41
b132_C	7,5	47	< 40	41
b132_D	10,5	51	41	42
b133_A	1,5	47	< 40	< 40
b133_B	4,5	49	< 40	< 40
b133_C	7,5	50	< 40	< 40
b133_D	10,5	52	< 40	40
b134_A	1,5	47	< 40	< 40
b134_B	4,5	49	< 40	< 40
b134_C	7,5	51	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b134_D	10,5	53	< 40	< 40
b135_A	1,5	47	< 40	< 40
b135_B	4,5	49	< 40	< 40
b135_C	7,5	51	< 40	< 40
b135_D	10,5	53	< 40	< 40
b136_A	1,5	47	< 40	< 40
b136_B	4,5	49	< 40	< 40
b136_C	7,5	52	< 40	< 40
b136_D	10,5	54	< 40	41
b137_A	1,5	46	< 40	< 40
b137_B	4,5	48	< 40	< 40
b137_C	7,5	51	< 40	< 40
b137_D	10,5	53	< 40	40
b138_A	1,5	53	< 40	< 40
b138_B	4,5	57	< 40	41
b138_C	7,5	60	< 40	41
b138_D	10,5	61	< 40	42
b139_A	1,5	54	< 40	41
b139_B	4,5	58	41	43
b139_C	7,5	61	42	43
b139_D	10,5	63	42	43
b140_A	1,5	54	41	43
b140_B	4,5	59	43	45
b140_C	7,5	62	43	45
b140_D	10,5	63	43	45
b141_A	1,5	55	45	47
b141_B	4,5	60	46	48
b141_C	7,5	63	46	48
b141_D	10,5	65	46	47
b501_A	1,5	63	49	50
b501_B	4,5	65	50	51
b501_C	7,5	67	50	52
b501_D	10,5	68	51	53
b501_E	13,5	68	51	53
b502_A	1,5	64	47	48
b502_B	4,5	66	49	51
b502_C	7,5	68	50	52
b502_D	10,5	68	51	53
b502_E	13,5	69	52	53
b503_A	1,5	66	46	48
b503_B	4,5	67	49	50
b503_C	7,5	68	51	52
b503_D	10,5	69	52	53
b503_E	13,5	69	53	54
b504_A	1,5	66	47	48

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b504_B	4,5	67	49	51
b504_C	7,5	69	52	53
b504_D	10,5	69	53	55
b504_E	13,5	69	54	55
b505_A	1,5	65	53	55
b505_B	4,5	66	57	58
b505_C	7,5	67	58	60
b505_D	10,5	67	59	60
b505_E	13,5	67	59	60
b506_A	1,5	64	54	56
b506_B	4,5	65	57	59
b506_C	7,5	66	59	60
b506_D	10,5	66	59	60
b506_E	13,5	66	59	61
b507_A	1,5	64	55	56
b507_B	4,5	64	58	59
b507_C	7,5	65	59	60
b507_D	10,5	66	59	61
b507_E	13,5	66	59	61
b508_A	1,5	63	56	57
b508_B	4,5	64	59	60
b508_C	7,5	65	59	61
b508_D	10,5	65	60	61
b508_E	13,5	65	60	61
b509_A	1,5	63	57	59
b509_B	4,5	63	60	61
b509_C	7,5	64	60	61
b509_D	10,5	64	60	61
b509_E	13,5	65	60	61
b510_A	1,5	51	58	60
b510_B	4,5	49	60	61
b510_C	7,5	49	60	61
b510_D	10,5	49	60	61
b510_E	13,5	46	60	61
b511_A	1,5	52	58	59
b511_B	4,5	52	59	61
b511_C	7,5	52	59	61
b511_D	10,5	52	59	61
b511_E	13,5	46	59	61
b512_A	1,5	53	57	59
b512_B	4,5	53	59	60
b512_C	7,5	54	59	60
b512_D	10,5	55	59	60
b512_E	13,5	49	59	60
b513_A	1,5	53	58	59

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b513_B	4,5	53	59	60
b513_C	7,5	54	59	60
b513_D	10,5	56	59	60
b513_E	13,5	52	59	60
b514_A	1,5	53	55	57
b514_B	4,5	54	56	58
b514_C	7,5	57	56	58
b514_D	10,5	59	56	57
b514_E	13,5	60	56	57
b515_A	1,5	55	54	55
b515_B	4,5	56	55	56
b515_C	7,5	58	55	56
b515_D	10,5	60	55	56
b515_E	13,5	61	55	56
b516_A	1,5	55	53	55
b516_B	4,5	57	54	56
b516_C	7,5	59	54	56
b516_D	10,5	61	54	55
b516_E	13,5	62	54	55
b517_A	1,5	55	53	54
b517_B	4,5	57	54	55
b517_C	7,5	60	54	55
b517_D	10,5	61	54	55
b517_E	13,5	63	53	55
b518_A	1,5	55	53	54
b518_B	4,5	57	54	55
b518_C	7,5	61	53	55
b518_D	10,5	62	53	55
b518_E	13,5	63	53	54
b601_A	1,5	51	< 40	< 40
b601_B	4,5	54	< 40	< 40
b601_C	7,5	57	< 40	< 40
b602_A	1,5	51	< 40	< 40
b602_B	4,5	53	< 40	< 40
b602_C	7,5	56	< 40	< 40
b603_A	1,5	50	< 40	< 40
b603_B	4,5	52	< 40	< 40
b603_C	7,5	55	< 40	< 40
b604_A	1,5	49	< 40	< 40
b604_B	4,5	51	< 40	< 40
b604_C	7,5	54	< 40	< 40
b605_A	1,5	48	< 40	< 40
b605_B	4,5	51	< 40	< 40
b605_C	7,5	53	< 40	< 40
b606_A	1,5	48	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b606_B	4,5	50	< 40	< 40
b606_C	7,5	52	< 40	< 40
b607_A	1,5	47	< 40	< 40
b607_B	4,5	49	< 40	< 40
b607_C	7,5	51	< 40	< 40
b609_A	1,5	44	< 40	< 40
b609_B	4,5	46	< 40	< 40
b609_C	7,5	48	< 40	< 40
b611_A	1,5	44	< 40	< 40
b611_B	4,5	46	< 40	< 40
b611_C	7,5	48	< 40	< 40
b612_A	1,5	44	< 40	< 40
b612_B	4,5	46	< 40	< 40
b612_C	7,5	49	< 40	< 40
b613_A	1,5	44	< 40	< 40
b613_B	4,5	46	< 40	< 40
b613_C	7,5	48	< 40	< 40
b614_A	1,5	44	< 40	< 40
b614_B	4,5	46	< 40	< 40
b614_C	7,5	48	< 40	< 40
b615_A	1,5	45	< 40	< 40
b615_B	4,5	46	< 40	< 40
b615_C	7,5	49	< 40	< 40
b616_A	1,5	46	< 40	< 40
b616_B	4,5	48	< 40	< 40
b616_C	7,5	50	< 40	< 40
b617_A	1,5	46	< 40	< 40
b617_B	4,5	47	< 40	< 40
b617_C	7,5	50	< 40	< 40
b618_A	1,5	51	< 40	< 40
b618_B	4,5	54	< 40	< 40
b618_C	7,5	57	< 40	< 40
b631_A	1,5	48	< 40	< 40
b631_B	4,5	51	< 40	< 40
b631_C	7,5	54	< 40	< 40
b632_A	1,5	45	< 40	< 40
b632_B	4,5	48	< 40	< 40
b632_C	7,5	51	< 40	< 40
b633_A	1,5	43	< 40	< 40
b633_B	4,5	46	< 40	< 40
b633_C	7,5	49	< 40	< 40
b634_A	1,5	43	< 40	< 40
b634_B	4,5	46	< 40	< 40
b634_C	7,5	49	< 40	< 40
b635_A	1,5	43	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b635_B	4,5	46	< 40	< 40
b635_C	7,5	49	< 40	< 40
b636_A	1,5	42	< 40	< 40
b636_B	4,5	45	< 40	< 40
b636_C	7,5	49	< 40	< 40
b637_A	1,5	43	< 40	< 40
b637_B	4,5	45	< 40	< 40
b637_C	7,5	48	< 40	< 40
b638_A	1,5	43	< 40	< 40
b638_B	4,5	45	< 40	< 40
b638_C	7,5	48	< 40	< 40
b639_A	1,5	44	< 40	< 40
b639_B	4,5	46	< 40	< 40
b639_C	7,5	49	< 40	< 40
b640_A	1,5	45	< 40	< 40
b640_B	4,5	46	< 40	< 40
b640_C	7,5	48	< 40	< 40
b641_A	1,5	45	< 40	< 40
b641_B	4,5	46	< 40	< 40
b641_C	7,5	49	< 40	< 40
b642_A	1,5	45	< 40	< 40
b642_B	4,5	46	< 40	< 40
b642_C	7,5	48	< 40	< 40
b643_A	1,5	45	< 40	< 40
b643_B	4,5	46	< 40	< 40
b643_C	7,5	48	< 40	< 40
b644_A	1,5	44	< 40	< 40
b644_B	4,5	46	< 40	< 40
b644_C	7,5	48	< 40	< 40
b645_A	1,5	44	< 40	< 40
b645_B	4,5	46	< 40	< 40
b645_C	7,5	48	< 40	< 40
b646_A	1,5	44	< 40	< 40
b646_B	4,5	45	< 40	< 40
b646_C	7,5	47	< 40	< 40
b647_A	1,5	44	< 40	< 40
b647_B	4,5	45	< 40	< 40
b647_C	7,5	47	< 40	< 40
b648_A	1,5	43	< 40	< 40
b648_B	4,5	44	< 40	< 40
b648_C	7,5	47	< 40	< 40
b649_A	1,5	43	< 40	< 40
b649_B	4,5	44	< 40	< 40
b649_C	7,5	47	< 40	< 40
b650_A	1,5	44	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b650_B	4,5	46	< 40	< 40
b650_C	7,5	48	< 40	< 40
b651_A	1,5	50	< 40	< 40
b651_B	4,5	52	< 40	< 40
b651_C	7,5	55	< 40	< 40
b662_A	1,5	47	< 40	< 40
b662_B	4,5	48	< 40	< 40
b662_C	7,5	50	< 40	< 40
b663_A	1,5	47	< 40	< 40
b663_B	4,5	48	< 40	< 40
b663_C	7,5	50	< 40	< 40
b664_A	1,5	46	< 40	< 40
b664_B	4,5	47	< 40	< 40
b664_C	7,5	49	< 40	< 40
b665_A	1,5	46	< 40	< 40
b665_B	4,5	47	< 40	< 40
b665_C	7,5	49	< 40	< 40
b666_A	1,5	45	< 40	< 40
b666_B	4,5	47	< 40	< 40
b666_C	7,5	49	< 40	< 40
b667_A	1,5	45	< 40	< 40
b667_B	4,5	47	< 40	< 40
b667_C	7,5	49	< 40	< 40
b668_A	1,5	45	< 40	< 40
b668_B	4,5	47	< 40	< 40
b668_C	7,5	49	< 40	< 40
b669_A	1,5	45	< 40	< 40
b669_B	4,5	47	< 40	< 40
b669_C	7,5	49	< 40	< 40
b670_A	1,5	45	< 40	< 40
b670_B	4,5	46	< 40	< 40
b670_C	7,5	48	< 40	< 40
b671_A	1,5	44	< 40	< 40
b671_B	4,5	46	< 40	< 40
b671_C	7,5	49	< 40	< 40
b672_A	1,5	44	< 40	< 40
b672_B	4,5	46	< 40	< 40
b672_C	7,5	48	< 40	< 40
b673_A	1,5	44	< 40	< 40
b673_B	4,5	46	< 40	< 40
b673_C	7,5	48	< 40	< 40
b674_A	1,5	44	< 40	< 40
b674_B	4,5	46	< 40	< 40
b674_C	7,5	48	< 40	< 40
b675_A	1,5	44	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b675_B	4,5	46	< 40	< 40
b675_C	7,5	48	< 40	< 40
b676_A	1,5	44	< 40	< 40
b676_B	4,5	46	< 40	< 40
b676_C	7,5	48	< 40	< 40
b677_A	1,5	44	< 40	< 40
b677_B	4,5	46	< 40	< 40
b677_C	7,5	48	< 40	< 40
b678_A	1,5	44	< 40	< 40
b678_B	4,5	46	< 40	< 40
b678_C	7,5	48	< 40	< 40
b679_A	1,5	45	< 40	< 40
b679_B	4,5	46	< 40	< 40
b679_C	7,5	48	< 40	< 40
b680_A	1,5	45	< 40	< 40
b680_B	4,5	46	< 40	< 40
b680_C	7,5	48	< 40	< 40
b682_A	1,5	44	< 40	< 40
b682_A	1,5	47	< 40	< 40
b682_B	4,5	46	< 40	< 40
b682_B	4,5	48	< 40	< 40
b682_C	7,5	48	< 40	< 40
b682_C	7,5	50	< 40	< 40
b683_A	1,5	45	< 40	< 40
b683_B	4,5	47	< 40	< 40
b683_C	7,5	49	< 40	< 40
b684_A	1,5	44	< 40	< 40
b684_B	4,5	46	< 40	< 40
b684_C	7,5	48	< 40	< 40
b685_A	1,5	44	< 40	< 40
b685_B	4,5	46	< 40	< 40
b685_C	7,5	48	< 40	< 40
b686_A	1,5	44	< 40	< 40
b686_B	4,5	46	< 40	< 40
b686_C	7,5	48	< 40	< 40
b687_A	1,5	44	< 40	< 40
b687_B	4,5	46	< 40	< 40
b687_C	7,5	48	< 40	< 40
b688_A	1,5	45	< 40	< 40
b688_B	4,5	46	< 40	< 40
b688_C	7,5	47	< 40	< 40
b689_A	1,5	45	< 40	< 40
b689_B	4,5	46	< 40	< 40
b689_C	7,5	48	< 40	< 40
b690_A	1,5	44	40	40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b690_B	4,5	45	40	40
b690_C	7,5	48	42	42
b691_A	1,5	44	< 40	< 40
b691_B	4,5	45	40	40
b691_C	7,5	48	41	41
b692_A	1,5	44	< 40	< 40
b692_B	4,5	45	40	40
b692_C	7,5	48	42	42
b693_A	1,5	44	< 40	< 40
b693_B	4,5	45	< 40	< 40
b693_C	7,5	48	41	41
b694_A	1,5	44	< 40	< 40
b694_B	4,5	45	< 40	< 40
b694_C	7,5	47	41	41
b695_A	1,5	45	< 40	< 40
b695_B	4,5	46	< 40	< 40
b695_C	7,5	48	41	41
b696_A	1,5	44	< 40	< 40
b696_B	4,5	45	< 40	< 40
b696_C	7,5	48	< 40	< 40
b697_A	1,5	43	< 40	< 40
b697_B	4,5	45	< 40	< 40
b697_C	7,5	49	< 40	< 40
b701_A	1,5	44	< 40	< 40
b701_B	4,5	46	< 40	< 40
b701_C	7,5	48	< 40	< 40
b702_A	1,5	44	< 40	< 40
b702_B	4,5	46	< 40	< 40
b702_C	7,5	48	< 40	< 40
b703_A	1,5	43	< 40	< 40
b703_B	4,5	45	< 40	< 40
b703_C	7,5	48	< 40	< 40
b704_A	1,5	43	< 40	< 40
b704_B	4,5	45	< 40	< 40
b704_C	7,5	48	40	40
b705_A	1,5	43	< 40	< 40
b705_B	4,5	45	40	40
b705_C	7,5	47	41	41
b706_A	1,5	43	< 40	< 40
b706_B	4,5	45	41	41
b706_C	7,5	48	42	42
b707_A	1,5	43	< 40	< 40
b707_B	4,5	45	41	41
b707_C	7,5	48	43	43
b708_A	1,5	46	41	41

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b708_B	4,5	47	43	43
b708_C	7,5	49	44	44
b709_A	1,5	48	42	42
b709_B	4,5	49	44	44
b709_C	7,5	50	45	45
b710_A	1,5	44	< 40	< 40
b710_B	4,5	46	41	41
b710_C	7,5	48	42	42
b711_A	1,5	45	41	41
b711_B	4,5	46	42	42
b711_C	7,5	48	43	43
b712_A	1,5	44	40	40
b712_B	4,5	46	41	41
b712_C	7,5	48	43	43
b713_A	1,5	44	< 40	< 40
b713_B	4,5	46	41	41
b713_C	7,5	48	42	42
b714_A	1,5	44	< 40	< 40
b714_B	4,5	46	< 40	< 40
b714_C	7,5	48	< 40	< 40
b715_A	1,5	48	< 40	< 40
b715_B	4,5	49	< 40	< 40
b715_C	7,5	50	< 40	< 40
b716_A	1,5	47	< 40	< 40
b716_B	4,5	48	< 40	< 40
b716_C	7,5	50	< 40	< 40
b717_A	1,5	45	< 40	< 40
b717_B	4,5	47	< 40	< 40
b717_C	7,5	49	< 40	< 40
b718_A	1,5	43	< 40	< 40
b718_B	4,5	45	< 40	< 40
b718_C	7,5	47	< 40	< 40
b721_A	1,5	44	< 40	< 40
b721_B	4,5	46	< 40	< 40
b721_C	7,5	48	< 40	< 40
b722_A	1,5	44	< 40	< 40
b722_B	4,5	46	< 40	< 40
b722_C	7,5	48	< 40	< 40
b723_A	1,5	44	< 40	< 40
b723_B	4,5	46	< 40	< 40
b723_C	7,5	48	< 40	< 40
b724_A	1,5	43	< 40	< 40
b724_B	4,5	46	< 40	< 40
b724_C	7,5	48	< 40	< 40
b725_A	1,5	43	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b725_B	4,5	46	< 40	< 40
b725_C	7,5	48	< 40	< 40
b726_A	1,5	43	< 40	< 40
b726_B	4,5	46	< 40	< 40
b726_C	7,5	48	< 40	< 40
b727_A	1,5	49	< 40	< 40
b727_B	4,5	50	< 40	< 40
b727_C	7,5	50	< 40	< 40
b728_A	1,5	48	< 40	< 40
b728_B	4,5	49	< 40	< 40
b728_C	7,5	50	40	40
b729_A	1,5	50	44	44
b729_B	4,5	51	45	45
b729_C	7,5	52	47	47
b730_A	1,5	52	46	46
b730_B	4,5	52	47	47
b730_C	7,5	53	48	48
b731_A	1,5	46	46	46
b731_B	4,5	47	47	47
b731_C	7,5	49	48	48
b732_A	1,5	45	44	44
b732_B	4,5	46	45	45
b732_C	7,5	49	46	46
b733_A	1,5	45	44	44
b733_B	4,5	46	45	45
b733_C	7,5	48	46	46
b734_A	1,5	45	< 40	< 40
b734_B	4,5	46	< 40	< 40
b734_C	7,5	48	42	42
b735_A	1,5	48	43	43
b735_B	4,5	49	44	44
b735_C	7,5	50	45	45
b736_A	1,5	47	43	43
b736_B	4,5	48	43	43
b736_C	7,5	50	45	45
b737_A	1,5	45	42	42
b737_B	4,5	46	43	43
b737_C	7,5	49	44	44
b738_A	1,5	44	42	42
b738_B	4,5	46	42	42
b738_C	7,5	48	44	44
b739_A	1,5	42	< 40	< 40
b739_B	4,5	44	< 40	< 40
b739_C	7,5	46	< 40	< 40
b740_A	1,5	42	< 40	< 40

Tabel B2.1 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
b740_B	4,5	44	< 40	< 40
b740_C	7,5	46	< 40	< 40
b761_A	1,5	52	51	51
b761_B	4,5	53	52	52
b761_C	7,5	56	52	52
b761_D	10,5	57	52	52
b762_A	1,5	54	59	59
b762_B	4,5	55	59	59
b762_C	7,5	57	59	59
b762_D	10,5	59	59	59
b763_A	1,5	53	59	59
b763_B	4,5	54	60	60
b763_C	7,5	56	59	59
b763_D	10,5	58	59	59
b764_A	1,5	54	59	59
b764_B	4,5	54	60	60
b764_C	7,5	56	60	60
b764_D	10,5	58	60	60
b765_A	1,5	53	60	60
b765_B	4,5	54	61	61
b765_C	7,5	55	60	60
b766_A	1,5	49	54	54
b766_B	4,5	50	55	55
b766_C	7,5	51	55	55
b767_A	1,5	44	< 40	< 40
b767_B	4,5	45	< 40	< 40
b767_C	7,5	46	< 40	< 40
b768_A	1,5	43	< 40	< 40
b768_B	4,5	45	< 40	< 40
b768_C	7,5	46	41	41
b768_D	10,5	47	43	43
b769_A	1,5	43	< 40	< 40
b769_B	4,5	44	< 40	< 40
b769_C	7,5	46	< 40	< 40
b769_D	10,5	48	41	41
b770_A	1,5	42	< 40	< 40
b770_B	4,5	44	< 40	< 40
b770_C	7,5	46	< 40	< 40
b770_D	10,5	48	< 40	< 40
b771_A	10,5	54	48	48

Tabel B2.1: Geluidsbelasting railverkeer - Bestemmingsplanvlakken

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b101_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b101_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b101_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b101_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b102_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b102_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b102_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b102_D	10,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b103_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b103_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b103_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b103_D	10,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b104_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b104_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b104_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b104_D	10,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b105_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b105_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b105_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b105_D	10,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b106_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b106_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b106_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b106_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b107_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b107_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b107_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b107_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b108_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b108_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b108_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b108_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b109_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b109_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b109_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b109_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b110_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b110_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b110_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b110_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b111_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b111_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b111_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b111_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b112_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b112_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b112_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b112_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b113_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b113_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b113_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b113_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b114_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b114_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b114_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b114_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b115_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b115_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b115_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b115_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b116_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b116_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b116_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b116_D	10,5	41	< 40	< 40	46	52
b117_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b117_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b117_C	7,5	40	< 40	< 40	47	52
b117_D	10,5	42	< 40	< 40	46	52
b118_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b118_B	4,5	40	< 40	< 40	48	53
b118_C	7,5	43	< 40	< 40	48	54
b118_D	10,5	44	< 40	< 40	47	54
b119_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	53
b119_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b119_C	7,5	42	< 40	< 40	48	54
b119_D	10,5	45	< 40	< 40	47	54
b120_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b120_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b120_C	7,5	41	< 40	< 40	48	54
b120_D	10,5	43	< 40	< 40	48	54
b121_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43	49
b121_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44	51
b121_C	7,5	< 40	< 40	< 40	45	51
b121_D	10,5	< 40	< 40	< 40	44	51
b122_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
b122_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	48
b122_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	49
b122_D	10,5	< 40	< 40	< 40	42	49
b123_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b123_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b123_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b123_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b124_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b124_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b124_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b124_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b125_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b125_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b125_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b125_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b126_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b126_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b126_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b126_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b127_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b127_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b127_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b127_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b128_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b128_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b128_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b128_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b129_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b129_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b129_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b129_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b130_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b130_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b130_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b130_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b131_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b131_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b131_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b131_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b132_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b132_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b132_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b132_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b133_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b133_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b133_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b133_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b134_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b134_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b134_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b134_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b135_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b135_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b135_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b135_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b136_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b136_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b136_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b136_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b137_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b137_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b137_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b137_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b138_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b138_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b138_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b138_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b139_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b139_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b139_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b139_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b140_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b140_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b140_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b140_D	10,5	< 40	< 40	--	< 40	43
b141_A	1,5	< 40	< 40	< 40	40	45
b141_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41	46
b141_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41	46
b141_D	10,5	< 40	< 40	< 40	41	46
b501_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43	49
b501_B	4,5	42	< 40	< 40	43	50
b501_C	7,5	44	< 40	< 40	43	50
b501_D	10,5	46	< 40	< 40	43	51
b501_E	13,5	47	< 40	< 40	43	51
b502_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40	47
b502_B	4,5	45	< 40	< 40	41	49
b502_C	7,5	46	< 40	< 40	41	50
b502_D	10,5	47	< 40	< 40	41	51
b502_E	13,5	48	< 40	< 40	40	52
b503_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40	46
b503_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40	49
b503_C	7,5	48	< 40	< 40	< 40	51
b503_D	10,5	49	< 40	< 40	< 40	52
b503_E	13,5	50	< 40	< 40	< 40	53
b504_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40	47

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b504_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40	49
b504_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40	52
b504_D	10,5	51	< 40	< 40	< 40	53
b504_E	13,5	52	< 40	< 40	< 40	54
b505_A	1,5	49	42	45	< 40	53
b505_B	4,5	53	44	47	< 40	57
b505_C	7,5	55	45	48	< 40	58
b505_D	10,5	56	45	48	< 40	59
b505_E	13,5	56	44	48	< 40	59
b506_A	1,5	49	43	46	< 40	54
b506_B	4,5	53	45	48	< 40	57
b506_C	7,5	55	46	48	< 40	59
b506_D	10,5	56	46	48	< 40	59
b506_E	13,5	56	45	49	< 40	59
b507_A	1,5	50	45	46	< 40	55
b507_B	4,5	54	47	48	< 40	58
b507_C	7,5	55	47	49	< 40	59
b507_D	10,5	56	47	49	< 40	59
b507_E	13,5	56	46	49	< 40	59
b508_A	1,5	50	47	46	< 40	56
b508_B	4,5	54	49	49	< 40	59
b508_C	7,5	55	49	49	< 40	59
b508_D	10,5	56	48	49	< 40	60
b508_E	13,5	56	48	49	< 40	60
b509_A	1,5	51	49	47	< 40	57
b509_B	4,5	54	51	49	< 40	60
b509_C	7,5	55	51	49	< 40	60
b509_D	10,5	55	50	50	< 40	60
b509_E	13,5	56	50	50	< 40	60
b510_A	1,5	48	52	48	< 40	58
b510_B	4,5	51	53	50	41	60
b510_C	7,5	50	53	50	42	60
b510_D	10,5	51	53	50	43	60
b510_E	13,5	51	52	50	43	60
b511_A	1,5	46	51	48	41	58
b511_B	4,5	49	52	49	43	59
b511_C	7,5	49	52	49	44	59
b511_D	10,5	50	52	49	44	59
b511_E	13,5	50	52	49	44	59
b512_A	1,5	44	51	47	43	57
b512_B	4,5	46	52	49	45	59
b512_C	7,5	47	52	48	45	59
b512_D	10,5	49	52	48	45	59
b512_E	13,5	49	51	49	45	59
b513_A	1,5	43	50	47	46	58

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b513_B	4,5	45	51	47	47	59
b513_C	7,5	46	51	47	48	59
b513_D	10,5	48	51	48	47	59
b513_E	13,5	49	51	48	47	59
b514_A	1,5	< 40	44	< 40	49	55
b514_B	4,5	< 40	45	< 40	50	56
b514_C	7,5	< 40	45	< 40	50	56
b514_D	10,5	< 40	45	< 40	50	56
b514_E	13,5	< 40	45	< 40	49	56
b515_A	1,5	< 40	40	< 40	48	54
b515_B	4,5	< 40	42	< 40	49	55
b515_C	7,5	< 40	42	< 40	49	55
b515_D	10,5	< 40	42	< 40	49	55
b515_E	13,5	< 40	42	< 40	49	55
b516_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b516_B	4,5	< 40	< 40	< 40	49	54
b516_C	7,5	< 40	< 40	< 40	49	54
b516_D	10,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b516_E	13,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b517_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b517_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b517_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b517_D	10,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b517_E	13,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b518_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b518_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	54
b518_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b518_D	10,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b518_E	13,5	< 40	< 40	< 40	48	53
b601_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b601_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b601_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b602_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b602_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b602_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b603_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b603_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b603_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b604_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b604_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b604_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b605_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b605_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b605_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b606_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b606_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b606_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b607_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b607_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b607_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b609_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b609_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b609_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b611_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b611_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b611_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b612_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b612_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b612_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b613_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b613_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b613_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b614_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b614_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b614_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b615_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b615_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b615_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b616_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b616_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b616_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b617_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b617_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b617_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b618_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b618_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b618_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b631_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b631_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b631_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b632_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b632_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b632_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b633_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b633_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b633_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b634_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b634_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b634_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b635_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b635_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b635_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b636_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b636_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b636_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b637_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b637_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b637_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b638_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b638_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b638_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b639_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b639_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b639_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b640_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b640_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b640_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b641_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b641_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b641_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b642_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b642_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b642_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b643_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b643_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b643_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b644_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b644_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b644_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b645_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b645_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b645_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b646_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b646_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b646_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b647_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b647_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b647_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b648_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b648_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b648_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b649_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b649_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b649_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b650_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b650_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b650_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b651_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b651_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b651_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b662_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b662_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b662_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b663_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b663_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b663_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b664_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b664_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b664_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b665_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b665_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b665_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b666_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b666_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b666_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b667_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b667_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b667_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b668_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b668_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b668_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b669_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b669_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b669_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b670_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b670_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b670_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b671_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b671_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b671_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b672_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b672_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b672_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b673_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b673_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b673_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b674_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b674_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b674_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b675_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b675_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b675_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b676_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b676_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b676_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b677_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b677_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b677_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b678_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b678_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b678_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b679_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b679_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b679_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b680_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b680_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b680_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b682_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b683_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b683_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b683_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b684_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b684_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b684_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b685_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b685_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b685_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b686_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b686_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b686_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b687_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b687_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b687_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b688_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b688_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b688_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b689_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b689_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b689_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b690_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b690_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b690_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b691_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b691_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b691_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b692_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b692_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b692_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b693_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b693_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b693_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b694_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b694_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b694_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b695_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b695_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b695_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b696_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b696_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b696_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b697_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b697_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b697_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b701_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b701_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b701_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b702_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b702_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b702_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b703_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b703_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b703_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b704_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b704_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b704_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b705_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b705_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b705_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b706_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b706_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b706_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b707_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b707_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b707_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b708_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b708_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b708_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b709_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b709_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b709_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b710_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b710_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b710_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b711_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b711_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b711_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b712_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b712_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b712_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b713_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b713_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b713_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b714_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b714_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b714_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b715_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b715_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b715_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b716_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b716_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b716_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b717_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b717_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b717_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b718_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b718_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b718_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b721_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b721_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b721_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b722_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b722_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b722_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b723_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b723_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b723_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b724_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b724_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b724_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b725_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b725_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b725_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b726_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b726_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b726_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b727_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b727_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b727_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b728_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b728_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b728_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
b729_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b729_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b729_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
b730_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b730_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
b730_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41	48
b731_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b731_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
b731_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40	48
b732_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b732_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b732_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b733_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b733_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b733_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
b734_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b734_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b734_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b735_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b735_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b735_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b736_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b736_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b736_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
b737_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b737_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b737_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b738_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b738_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
b738_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
b739_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b739_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b739_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b740_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B2.2 BP-vlak waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
b740_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b740_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b761_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
b761_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b761_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
b761_D	10,5	< 40	< 40	< 40	46	52
b762_A	1,5	41	46	44	53	59
b762_B	4,5	43	47	44	53	59
b762_C	7,5	44	47	44	52	59
b762_D	10,5	46	47	44	52	59
b763_A	1,5	43	48	46	52	59
b763_B	4,5	44	49	46	53	60
b763_C	7,5	45	49	46	52	59
b763_D	10,5	47	49	46	52	59
b764_A	1,5	43	48	45	53	59
b764_B	4,5	44	49	45	53	60
b764_C	7,5	46	49	45	53	60
b764_D	10,5	47	49	45	52	60
b765_A	1,5	43	48	44	54	60
b765_B	4,5	44	49	45	54	61
b765_C	7,5	46	49	45	54	60
b766_A	1,5	< 40	< 40	< 40	49	54
b766_B	4,5	< 40	< 40	< 40	49	55
b766_C	7,5	< 40	< 40	40	49	55
b767_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b767_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b767_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b768_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b768_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b768_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b768_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
b769_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b769_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b769_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b769_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
b770_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b770_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b770_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b770_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
b771_A	10,5	42	< 40	41	< 40	48

Tabel B2.2: Geluidsbelasting wegverkeer - Bestemmingsplanvlakken

Bijlage 3

Resultaten woningniveau

Hierna zijn de volgende tabellen met resultaten opgenomen:

- Tabel B3.1: Resultaten railverkeer op woningniveau;
- Tabel B3.2: Resultaten wegverkeer op woningniveau.

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
137_A	1,5	58	53	56
137_B	4,5	64	53	61
137_C	7,5	67	53	63
138_A	1,5	49	< 40	45
138_B	4,5	52	< 40	49
138_C	7,5	49	< 40	46
139_A	1,5	58	53	56
139_B	4,5	64	53	61
139_C	7,5	67	53	63
140_A	1,5	50	< 40	46
140_B	4,5	53	< 40	49
140_C	7,5	49	< 40	46
141_A	1,5	58	53	56
141_B	4,5	64	53	61
141_C	7,5	67	53	63
142_A	1,5	49	< 40	45
142_B	4,5	53	< 40	49
142_C	7,5	50	< 40	46
143_A	1,5	58	53	56
143_B	4,5	64	53	60
143_C	7,5	67	52	63
144_A	1,5	50	< 40	46
144_B	4,5	53	< 40	49
144_C	7,5	49	< 40	46
145_A	1,5	58	52	56
145_B	4,5	64	53	60
145_C	7,5	67	52	63
146_A	1,5	49	< 40	46
146_B	4,5	52	< 40	48
146_C	7,5	49	< 40	46
147_A	1,5	58	52	56
147_B	4,5	64	52	60
147_C	7,5	67	52	63
148_A	1,5	55	46	52
148_B	4,5	61	47	57
148_C	7,5	64	47	59
149_A	1,5	49	< 40	45
149_B	4,5	51	< 40	47
149_C	7,5	50	< 40	46
150_A	1,5	58	52	56
150_B	4,5	64	53	60
150_C	7,5	67	52	63
151_A	1,5	49	< 40	46
151_B	4,5	53	< 40	49
151_C	7,5	51	< 40	47

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
152_A	1,5	58	53	56
152_B	4,5	64	53	60
152_C	7,5	67	53	63
153_A	1,5	50	< 40	46
153_B	4,5	53	< 40	49
153_C	7,5	51	< 40	47
154_A	1,5	58	53	56
154_B	4,5	64	53	61
154_C	7,5	67	53	63
155_A	1,5	49	< 40	46
155_B	4,5	53	< 40	49
155_C	7,5	50	< 40	47
156_A	1,5	58	53	56
156_B	4,5	64	53	61
156_C	7,5	67	53	63
157_A	1,5	49	< 40	46
157_B	4,5	52	< 40	49
157_C	7,5	50	< 40	47
158_A	1,5	58	53	56
158_B	4,5	64	53	61
158_C	7,5	67	53	63
159_A	1,5	49	< 40	45
159_B	4,5	53	< 40	49
159_C	7,5	50	< 40	47
160_A	1,5	58	53	56
160_B	4,5	64	53	61
160_C	7,5	67	53	63
161_A	1,5	50	< 40	46
161_B	4,5	52	< 40	49
161_C	7,5	50	< 40	46
162_A	1,5	58	52	56
162_B	4,5	64	52	60
162_C	7,5	67	52	63
163_A	1,5	49	< 40	45
163_B	4,5	52	< 40	48
163_C	7,5	51	< 40	47
164_A	1,5	55	47	53
164_B	4,5	61	48	57
164_C	7,5	64	48	59
165_A	1,5	48	< 40	45
165_B	4,5	51	< 40	48
165_C	7,5	54	< 40	50
166_A	1,5	59	52	56
166_B	4,5	64	52	61
166_C	7,5	67	52	63

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
167_A	1,5	55	47	53
167_B	4,5	61	48	57
167_C	7,5	64	48	60
168_A	1,5	49	< 40	46
168_B	4,5	53	< 40	49
168_C	7,5	56	< 40	52
169_A	1,5	59	51	56
169_B	4,5	64	52	60
169_C	7,5	67	52	63
170_A	1,5	49	< 40	45
170_B	4,5	52	< 40	48
170_C	7,5	56	< 40	52
171_A	1,5	59	51	56
171_B	4,5	64	52	60
171_C	7,5	67	52	63
172_A	1,5	48	< 40	45
172_B	4,5	52	< 40	48
172_C	7,5	55	< 40	51
173_A	1,5	59	51	56
173_B	4,5	64	52	60
173_C	7,5	67	52	63
174_A	1,5	48	< 40	44
174_B	4,5	51	< 40	48
174_C	7,5	55	< 40	51
175_A	1,5	59	51	56
175_B	4,5	64	52	60
175_C	7,5	67	52	63
176_A	1,5	47	< 40	44
176_B	4,5	51	< 40	47
176_C	7,5	54	< 40	51
177_A	1,5	59	51	56
177_B	4,5	64	52	60
177_C	7,5	67	52	63
178_A	1,5	48	< 40	44
178_B	4,5	51	< 40	47
178_C	7,5	55	< 40	51
179_A	1,5	59	51	56
179_B	4,5	64	52	60
179_C	7,5	67	52	63
180_A	1,5	47	< 40	44
180_B	4,5	51	< 40	47
180_C	7,5	54	< 40	50
181_A	1,5	59	51	56
181_B	4,5	64	52	60
181_C	7,5	67	52	63

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
182_A	1,5	48	< 40	45
182_B	4,5	51	< 40	48
182_C	7,5	55	< 40	51
183_A	1,5	59	51	56
183_B	4,5	64	52	60
183_C	7,5	67	52	63
184_A	1,5	48	< 40	44
184_B	4,5	51	< 40	48
184_C	7,5	55	< 40	51
185_A	1,5	59	51	56
185_B	4,5	64	52	60
185_C	7,5	67	52	63
186_A	1,5	49	< 40	46
186_B	4,5	52	< 40	49
186_C	7,5	56	< 40	52
187_A	1,5	59	51	56
187_B	4,5	64	52	60
187_C	7,5	67	52	63
188_A	1,5	49	< 40	46
188_B	4,5	52	< 40	49
188_C	7,5	55	< 40	52
189_A	1,5	59	51	56
189_B	4,5	64	52	60
189_C	7,5	67	52	63
190_A	1,5	49	< 40	45
190_B	4,5	52	< 40	48
190_C	7,5	55	< 40	51
191_A	1,5	56	47	53
191_B	4,5	61	48	57
191_C	7,5	64	48	59
192_A	1,5	59	51	56
192_B	4,5	64	52	60
192_C	7,5	67	52	63
193_A	1,5	47	< 40	44
193_B	4,5	50	< 40	47
194_A	1,5	52	< 40	49
194_B	4,5	56	42	53
195_A	1,5	52	< 40	49
195_B	4,5	56	41	52
196_A	1,5	47	< 40	44
196_B	4,5	50	< 40	47
197_A	1,5	51	< 40	47
197_B	4,5	55	40	51
198_A	1,5	47	< 40	45
198_B	4,5	49	< 40	46

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
199_A	1,5	49	< 40	46
199_B	4,5	53	< 40	50
200_A	1,5	47	< 40	45
200_B	4,5	50	40	47
201_A	1,5	48	< 40	45
201_B	4,5	52	< 40	49
202_A	1,5	47	< 40	44
202_B	4,5	50	< 40	47
203_A	1,5	46	< 40	43
203_B	4,5	49	< 40	46
204_A	1,5	48	< 40	45
204_B	4,5	52	< 40	48
205_A	1,5	45	< 40	42
205_B	4,5	49	< 40	45
206_A	1,5	46	< 40	44
206_B	4,5	50	< 40	46
207_A	1,5	48	< 40	44
207_B	4,5	51	< 40	48
208_A	1,5	47	< 40	44
208_B	4,5	49	< 40	46
209_A	1,5	48	< 40	45
209_B	4,5	52	< 40	48
210_A	1,5	47	< 40	44
210_B	4,5	51	< 40	48
211_A	1,5	48	< 40	45
211_B	4,5	50	< 40	47
212_A	1,5	49	< 40	46
212_B	4,5	53	< 40	49
213_A	1,5	46	< 40	44
213_B	4,5	49	< 40	46
214_A	1,5	49	< 40	46
214_B	4,5	51	< 40	48
215_A	1,5	51	< 40	48
215_B	4,5	55	40	51
216_A	1,5	47	< 40	45
216_B	4,5	51	< 40	48
217_A	1,5	52	< 40	49
217_B	4,5	56	41	52
218_A	1,5	52	40	49
218_B	4,5	56	42	52
219_A	1,5	52	< 40	48
219_B	4,5	55	42	51
219_C	7,5	51	44	49
220_A	1,5	58	52	56
220_B	4,5	63	52	60

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
220_C	7,5	67	52	63
221_A	1,5	49	< 40	46
221_B	4,5	55	44	51
221_C	7,5	50	46	49
222_A	1,5	58	52	56
222_B	4,5	63	52	60
222_C	7,5	67	52	63
223_A	1,5	49	< 40	46
223_B	4,5	53	40	50
223_C	7,5	50	42	47
224_A	1,5	59	52	56
224_B	4,5	64	52	60
224_C	7,5	67	52	63
225_A	1,5	55	47	52
225_B	4,5	60	47	57
225_C	7,5	64	47	59
226_A	1,5	48	< 40	45
226_B	4,5	52	< 40	49
226_C	7,5	50	41	48
227_A	1,5	59	52	56
227_B	4,5	64	52	60
227_C	7,5	67	52	63
228_A	1,5	49	< 40	46
228_B	4,5	54	41	50
228_C	7,5	49	43	47
229_A	1,5	58	52	56
229_B	4,5	64	52	60
229_C	7,5	67	52	63
230_A	1,5	49	< 40	46
230_B	4,5	53	40	50
230_C	7,5	50	42	47
231_A	1,5	59	52	56
231_B	4,5	64	52	60
231_C	7,5	67	52	63
232_A	1,5	49	< 40	45
232_B	4,5	54	41	51
232_C	7,5	50	43	48
233_A	1,5	58	52	56
233_B	4,5	63	52	60
233_C	7,5	67	52	63
234_A	1,5	51	< 40	47
234_B	4,5	54	41	51
234_C	7,5	49	43	47
235_A	1,5	58	52	56
235_B	4,5	63	52	60

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
235_C	7,5	67	52	63
236_A	1,5	48	< 40	46
236_B	4,5	55	42	51
236_C	7,5	50	44	48
237_A	1,5	58	52	56
237_B	4,5	63	52	60
237_C	7,5	67	52	63
238_A	1,5	53	40	49
238_B	4,5	55	43	51
238_C	7,5	50	45	48
239_A	1,5	58	52	56
239_B	4,5	63	52	60
239_C	7,5	67	52	63
240_A	1,5	49	41	46
240_B	4,5	53	46	51
240_C	7,5	50	47	50
241_A	1,5	58	52	56
241_B	4,5	63	52	59
241_C	7,5	67	52	63
242_A	1,5	51	42	49
242_B	4,5	54	45	51
242_C	7,5	51	46	49
243_A	1,5	58	52	56
243_B	4,5	63	53	59
243_C	7,5	67	52	63
244_A	1,5	49	42	47
244_B	4,5	53	48	52
244_C	7,5	52	49	52
245_A	1,5	59	52	56
245_B	4,5	63	53	59
245_C	7,5	67	53	63
246_A	1,5	49	45	48
246_B	4,5	53	47	51
246_C	7,5	51	48	51
247_A	1,5	59	52	56
247_B	4,5	63	53	59
247_C	7,5	67	52	63
248_A	1,5	51	51	52
248_B	4,5	52	50	52
248_C	7,5	51	51	52
249_A	1,5	58	53	57
249_B	4,5	61	53	58
249_C	7,5	64	53	61
250_A	1,5	59	53	57
250_B	4,5	63	53	60

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
250_C	7,5	67	53	63
251_A	1,5	43	50	50
251_B	4,5	45	51	51
251_C	7,5	47	51	52
251_D	10,5	49	51	52
251_E	13,5	51	51	53
252_A	1,5	63	49	59
252_B	4,5	64	50	60
252_C	7,5	67	50	62
252_D	10,5	68	51	63
252_E	13,5	68	51	63
253_A	1,5	53	53	55
253_B	4,5	56	54	56
253_C	7,5	60	54	58
253_D	10,5	62	53	59
253_E	13,5	63	53	59
254_A	1,5	52	57	58
254_B	4,5	53	59	59
254_C	7,5	53	59	59
254_D	10,5	55	59	59
254_E	13,5	50	59	59
255_A	1,5	51	44	49
255_B	4,5	52	46	50
255_C	7,5	51	46	50
255_D	10,5	54	47	52
255_E	13,5	57	47	54
256_A	1,5	53	57	58
256_B	4,5	53	58	59
256_C	7,5	54	59	59
256_D	10,5	56	59	60
256_E	13,5	52	59	59
257_A	1,5	52	46	50
257_B	4,5	53	47	51
257_C	7,5	53	48	52
257_D	10,5	56	48	53
257_E	13,5	59	48	55
258_A	1,5	53	58	58
258_B	4,5	54	59	59
258_C	7,5	54	59	59
258_D	10,5	56	59	60
258_E	13,5	52	59	59
259_A	1,5	54	48	52
259_B	4,5	55	49	53
259_C	7,5	55	49	53
259_D	10,5	58	49	55

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
259_E	13,5	60	48	57
260_A	1,5	53	55	56
260_B	4,5	54	56	57
260_C	7,5	56	56	57
260_D	10,5	58	56	58
260_E	13,5	60	55	58
261_A	1,5	54	59	59
261_B	4,5	55	59	60
261_C	7,5	57	59	60
261_D	10,5	59	59	60
262_A	1,5	56	59	59
262_B	4,5	56	59	60
262_C	7,5	58	59	60
262_D	10,5	60	59	60
263_A	1,5	54	51	53
263_B	4,5	55	51	54
263_C	7,5	58	51	56
263_D	10,5	60	51	57
264_A	1,5	54	59	59
264_B	4,5	55	59	60
264_C	7,5	56	59	60
264_D	10,5	58	59	60
265_A	1,5	54	59	60
265_B	4,5	55	60	60
265_C	7,5	56	60	60
265_D	10,5	58	59	61
266_A	1,5	54	59	60
266_B	4,5	54	60	60
266_C	7,5	56	60	60
266_D	10,5	58	60	61
267_A	1,5	48	< 40	44
267_B	4,5	49	< 40	46
267_C	7,5	52	< 40	48
268_A	1,5	49	53	54
268_B	4,5	50	54	54
268_C	7,5	52	54	55
269_A	1,5	50	55	56
269_B	4,5	51	56	56
269_C	7,5	53	56	57
270_A	1,5	53	60	60
270_B	4,5	54	60	61
270_C	7,5	55	60	61
271_A	1,5	48	< 40	44
271_B	4,5	50	< 40	46
271_C	7,5	52	< 40	48

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
271_D	10,5	54	41	51
272_A	1,5	45	47	48
272_B	4,5	46	48	49
272_C	7,5	49	48	50
272_D	10,5	52	49	51
272_E	13,5	53	49	52
273_A	1,5	64	47	59
273_B	4,5	65	49	61
273_C	7,5	67	50	63
273_D	10,5	68	51	63
273_E	13,5	68	51	64
274_A	1,5	45	45	47
274_B	4,5	46	47	48
274_C	7,5	49	47	49
274_D	10,5	51	48	50
274_E	13,5	53	48	51
275_A	1,5	64	47	60
275_B	4,5	66	49	61
275_C	7,5	67	50	63
275_D	10,5	68	51	64
275_E	13,5	69	51	64
276_A	1,5	44	44	46
276_B	4,5	46	46	47
276_C	7,5	48	46	48
276_D	10,5	50	47	50
276_E	13,5	52	47	51
277_A	1,5	65	47	60
277_B	4,5	66	49	62
277_C	7,5	68	50	63
277_D	10,5	69	51	64
277_E	13,5	69	52	64
278_A	1,5	65	54	61
278_B	4,5	66	57	62
278_C	7,5	67	58	63
278_D	10,5	67	59	64
278_E	13,5	67	59	64
279_A	1,5	66	46	61
279_B	4,5	67	49	62
279_C	7,5	68	51	64
279_D	10,5	69	53	64
279_E	13,5	69	54	65
280_A	1,5	42	43	45
280_B	4,5	44	45	46
280_C	7,5	46	46	47
280_D	10,5	49	46	48

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
280_E	13,5	52	47	50
281_A	1,5	64	54	61
281_B	4,5	65	57	62
281_C	7,5	66	59	63
281_D	10,5	66	59	63
281_E	13,5	66	59	63
282_A	1,5	44	43	45
282_B	4,5	45	45	47
282_C	7,5	48	46	48
282_D	10,5	50	46	49
282_E	13,5	54	46	51
283_A	1,5	64	55	60
283_B	4,5	64	58	62
283_C	7,5	65	59	63
283_D	10,5	66	59	63
283_E	13,5	66	59	63
284_A	1,5	45	42	45
284_B	4,5	46	44	47
284_C	7,5	48	45	48
284_D	10,5	51	45	49
284_E	13,5	55	45	52
285_A	1,5	63	56	60
285_B	4,5	64	59	62
285_C	7,5	64	59	63
285_D	10,5	65	60	63
285_E	13,5	65	60	63
286_A	1,5	46	42	45
286_B	4,5	47	44	47
286_C	7,5	48	45	48
286_D	10,5	51	45	49
286_E	13,5	55	45	52
287_A	1,5	51	58	58
287_B	4,5	50	60	60
287_C	7,5	50	60	60
287_D	10,5	51	60	60
287_E	13,5	46	59	60
288_A	1,5	63	57	61
288_B	4,5	63	60	62
288_C	7,5	64	60	63
288_D	10,5	64	60	63
288_E	13,5	65	60	63
289_A	1,5	49	42	47
289_B	4,5	50	44	48
289_C	7,5	49	45	48
289_D	10,5	52	45	49

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
289_E	13,5	56	45	53
290_A	1,5	49	43	47
290_B	4,5	50	45	49
290_C	7,5	50	45	48
290_D	10,5	53	45	50
290_E	13,5	56	46	53
291_A	1,5	52	57	58
291_B	4,5	53	59	59
291_C	7,5	53	59	59
291_D	10,5	54	59	59
291_E	13,5	47	59	59
292_A	1,5	45	< 40	42
292_B	4,5	46	< 40	44
292_C	7,5	48	< 40	45
293_A	1,5	49	< 40	45
293_B	4,5	51	< 40	47
293_C	7,5	54	< 40	50
294_A	1,5	45	< 40	42
294_B	4,5	46	< 40	43
294_C	7,5	49	< 40	45
295_A	1,5	50	< 40	46
295_B	4,5	52	< 40	49
295_C	7,5	55	< 40	52
296_A	1,5	45	< 40	42
296_B	4,5	47	< 40	43
296_C	7,5	48	< 40	45
297_A	1,5	50	< 40	46
297_B	4,5	53	< 40	49
297_C	7,5	56	< 40	52
298_A	1,5	50	< 40	46
298_B	4,5	52	< 40	48
298_C	7,5	55	< 40	51
299_A	1,5	46	< 40	42
299_B	4,5	47	< 40	44
299_C	7,5	49	< 40	46
300_A	1,5	51	< 40	47
300_B	4,5	53	< 40	49
300_C	7,5	56	< 40	52
301_A	1,5	46	< 40	43
301_B	4,5	48	< 40	45
301_C	7,5	51	< 40	47
302_A	1,5	48	< 40	44
302_B	4,5	51	< 40	47
302_C	7,5	54	< 40	50
303_A	1,5	46	< 40	43

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
303_B	4,5	48	< 40	44
303_C	7,5	50	< 40	47
304_A	1,5	47	< 40	44
304_B	4,5	50	< 40	46
304_C	7,5	53	< 40	50
305_A	1,5	45	< 40	42
305_B	4,5	47	< 40	44
305_C	7,5	49	< 40	46
306_A	1,5	48	< 40	44
306_B	4,5	50	< 40	46
306_C	7,5	53	< 40	50
307_A	1,5	45	< 40	42
307_B	4,5	46	< 40	43
307_C	7,5	49	< 40	46
308_A	1,5	48	< 40	44
308_B	4,5	50	< 40	47
308_C	7,5	54	< 40	50
309_A	1,5	46	< 40	42
309_B	4,5	48	< 40	44
309_C	7,5	50	< 40	47
310_A	1,5	48	< 40	44
310_B	4,5	50	< 40	47
310_C	7,5	53	< 40	50
311_A	1,5	46	< 40	43
311_B	4,5	48	< 40	45
311_C	7,5	51	< 40	47
312_A	1,5	47	< 40	44
312_B	4,5	50	< 40	46
312_C	7,5	53	< 40	49
313_A	1,5	46	< 40	43
313_B	4,5	48	< 40	45
314_B	4,5	49	< 40	46
314_C	7,5	53	< 40	49
315_A	1,5	46	< 40	43
315_B	4,5	49	< 40	45
315_C	7,5	51	< 40	47
316_A	1,5	47	< 40	44
316_B	4,5	50	< 40	47
316_C	7,5	54	< 40	50
317_A	1,5	47	< 40	43
317_B	4,5	49	< 40	45
317_C	7,5	52	< 40	48
318_A	1,5	48	< 40	44
318_B	4,5	50	< 40	46
318_C	7,5	53	< 40	49

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
319_A	1,5	48	< 40	44
319_B	4,5	50	< 40	47
319_C	7,5	53	< 40	50
320_A	1,5	46	< 40	44
320_B	4,5	48	< 40	46
320_C	7,5	51	41	48
321_A	1,5	48	< 40	45
321_B	4,5	51	< 40	47
321_C	7,5	54	< 40	50
322_A	1,5	46	< 40	42
322_B	4,5	48	< 40	44
322_C	7,5	51	< 40	48
323_A	1,5	46	< 40	44
323_B	4,5	48	< 40	46
323_C	7,5	51	41	48
324_A	1,5	48	< 40	44
324_B	4,5	50	< 40	47
324_C	7,5	54	< 40	50
325_A	1,5	46	< 40	44
325_B	4,5	48	< 40	46
325_C	7,5	51	41	48
326_A	1,5	49	< 40	45
326_B	4,5	51	< 40	47
326_C	7,5	54	< 40	50
327_A	1,5	46	< 40	44
327_B	4,5	48	< 40	46
327_C	7,5	51	41	48
328_A	1,5	49	< 40	45
328_B	4,5	51	< 40	47
328_C	7,5	54	< 40	50
329_A	1,5	48	< 40	44
329_B	4,5	50	< 40	46
329_C	7,5	53	< 40	49
330_A	1,5	45	40	44
330_B	4,5	47	41	45
330_C	7,5	51	42	48
331_A	1,5	48	< 40	45
331_B	4,5	50	< 40	46
331_C	7,5	53	< 40	50
332_A	1,5	45	< 40	44
332_B	4,5	47	41	45
332_C	7,5	50	42	48
333_A	1,5	48	< 40	44
333_B	4,5	50	< 40	46
333_C	7,5	53	< 40	49

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
334_A	1,5	48	< 40	45
334_B	4,5	50	< 40	47
334_C	7,5	53	40	50
335_A	1,5	46	42	45
335_B	4,5	48	42	46
335_C	7,5	51	43	48
336_A	1,5	48	< 40	45
336_B	4,5	50	< 40	47
336_C	7,5	54	< 40	50
337_A	1,5	46	40	44
337_B	4,5	48	41	46
337_C	7,5	51	42	48
338_A	1,5	47	42	45
338_B	4,5	49	42	47
338_C	7,5	52	44	49
339_A	1,5	49	< 40	45
339_B	4,5	51	< 40	47
339_C	7,5	54	< 40	50
340_A	1,5	46	< 40	43
340_B	4,5	48	< 40	45
340_C	7,5	50	< 40	47
341_A	1,5	46	41	45
341_B	4,5	48	42	46
341_C	7,5	51	44	49
342_A	1,5	48	< 40	44
342_B	4,5	50	< 40	46
342_C	7,5	53	< 40	49
343_A	1,5	47	< 40	44
343_B	4,5	49	< 40	46
343_C	7,5	51	41	48
344_A	1,5	48	< 40	45
344_B	4,5	51	< 40	48
344_C	7,5	54	< 40	50
345_A	1,5	49	42	47
345_B	4,5	50	43	48
345_C	7,5	52	44	50
346_A	1,5	48	< 40	45
346_B	4,5	50	< 40	47
346_C	7,5	54	< 40	50
347_A	1,5	53	< 40	49
347_B	4,5	55	40	51
347_C	7,5	56	41	52
348_A	1,5	46	44	46
348_B	4,5	48	45	48
348_C	7,5	51	47	50

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
349_A	1,5	53	< 40	50
349_B	4,5	54	41	51
349_C	7,5	56	41	52
350_A	1,5	47	45	47
350_B	4,5	49	46	49
350_C	7,5	51	47	50
351_A	1,5	52	45	50
351_B	4,5	53	47	51
351_C	7,5	55	48	53
352_A	1,5	51	< 40	47
352_B	4,5	53	< 40	49
352_C	7,5	55	< 40	51
353_A	1,5	46	44	46
353_B	4,5	48	45	47
353_C	7,5	51	46	49
354_A	1,5	49	< 40	46
354_B	4,5	54	< 40	50
354_C	7,5	55	< 40	52
355_A	1,5	46	44	46
355_B	4,5	48	45	48
355_C	7,5	51	46	50
356_A	1,5	46	41	45
356_B	4,5	48	42	46
356_C	7,5	51	44	49
357_A	1,5	49	< 40	45
357_B	4,5	51	< 40	47
357_C	7,5	54	< 40	50
358_A	1,5	49	42	47
358_B	4,5	50	43	48
358_C	7,5	52	44	50
359_A	1,5	49	< 40	45
359_B	4,5	51	< 40	47
359_C	7,5	54	< 40	50
360_A	1,5	49	< 40	46
360_B	4,5	53	< 40	49
360_C	7,5	55	< 40	51
361_A	1,5	48	< 40	44
361_B	4,5	50	< 40	46
361_C	7,5	52	< 40	49
362_A	1,5	48	< 40	45
362_B	4,5	52	< 40	48
362_C	7,5	55	< 40	51
363_A	1,5	49	< 40	45
363_B	4,5	51	< 40	47
363_C	7,5	53	< 40	49

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
364_A	1,5	48	< 40	44
364_B	4,5	49	< 40	46
364_C	7,5	53	< 40	49
365_A	1,5	50	< 40	46
365_B	4,5	53	< 40	49
365_C	7,5	55	< 40	51
366_A	1,5	50	< 40	46
366_B	4,5	53	< 40	49
366_C	7,5	56	< 40	52
367_A	1,5	48	< 40	45
367_B	4,5	50	< 40	46
367_C	7,5	52	< 40	49
368_A	1,5	49	< 40	45
368_B	4,5	51	< 40	47
368_C	7,5	54	< 40	50
369_A	1,5	48	< 40	45
369_B	4,5	50	< 40	47
369_C	7,5	53	< 40	49
370_A	1,5	47	< 40	44
370_B	4,5	49	< 40	46
370_C	7,5	52	< 40	48
371_A	1,5	50	< 40	46
371_B	4,5	53	< 40	49
371_C	7,5	55	< 40	51
372_A	1,5	49	< 40	46
372_B	4,5	51	< 40	47
372_C	7,5	54	< 40	50
373_A	1,5	48	< 40	44
373_B	4,5	49	< 40	46
373_C	7,5	52	< 40	48
374_A	1,5	49	< 40	45
374_B	4,5	51	< 40	47
374_C	7,5	54	< 40	50
375_A	1,5	50	< 40	47
375_B	4,5	53	< 40	49
375_C	7,5	56	< 40	52
376_A	1,5	51	< 40	47
376_B	4,5	53	< 40	49
376_C	7,5	56	< 40	52
377_A	1,5	48	< 40	44
377_B	4,5	50	< 40	46
377_C	7,5	52	< 40	48
378_A	1,5	49	< 40	45
378_B	4,5	51	< 40	47
378_C	7,5	54	< 40	50

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
379_A	1,5	51	< 40	47
379_B	4,5	52	< 40	49
379_C	7,5	55	< 40	51
380_A	1,5	48	< 40	44
380_B	4,5	50	< 40	46
380_C	7,5	52	< 40	48
381_A	1,5	51	< 40	47
381_B	4,5	53	< 40	50
381_C	7,5	57	< 40	52
382_A	1,5	52	< 40	48
382_B	4,5	54	< 40	50
382_C	7,5	57	< 40	53
383_A	1,5	49	< 40	45
383_B	4,5	50	< 40	46
383_C	7,5	52	< 40	49
384_A	1,5	48	< 40	45
384_B	4,5	50	< 40	47
384_C	7,5	53	< 40	50
385_A	1,5	52	< 40	48
385_B	4,5	54	< 40	50
385_C	7,5	57	< 40	53
386_A	1,5	49	< 40	45
386_B	4,5	49	< 40	46
386_C	7,5	52	< 40	48
387_A	1,5	52	< 40	48
387_B	4,5	55	< 40	51
387_C	7,5	57	< 40	53
388_A	1,5	52	41	49
388_B	4,5	55	43	51
388_C	7,5	58	44	54
389_A	1,5	47	< 40	45
389_B	4,5	49	41	46
389_C	7,5	51	42	48
390_A	1,5	52	43	49
390_B	4,5	54	45	51
390_C	7,5	56	46	53
391_A	1,5	47	< 40	44
391_B	4,5	50	< 40	46
391_C	7,5	53	< 40	49
392_A	1,5	47	41	45
392_B	4,5	49	42	47
392_C	7,5	52	43	49
393_A	1,5	51	41	48
393_B	4,5	55	42	51
393_C	7,5	57	43	54

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
394_A	1,5	50	< 40	47
394_B	4,5	54	41	51
394_C	7,5	57	42	53
395_A	1,5	48	< 40	45
395_B	4,5	49	< 40	46
395_C	7,5	52	41	49
396_A	1,5	50	41	47
396_B	4,5	54	42	51
396_C	7,5	56	44	53
397_A	1,5	48	< 40	45
397_B	4,5	50	< 40	47
397_C	7,5	53	< 40	49
398_A	1,5	49	< 40	46
398_B	4,5	50	< 40	47
398_C	7,5	53	< 40	49
399_A	1,5	50	< 40	47
399_B	4,5	54	40	51
399_C	7,5	57	42	53
400_A	1,5	49	< 40	46
400_B	4,5	53	< 40	50
400_C	7,5	56	40	52
401_A	1,5	50	< 40	46
401_B	4,5	52	< 40	48
401_C	7,5	54	40	50
402_A	1,5	51	< 40	48
402_B	4,5	55	< 40	51
402_C	7,5	57	41	53
403_A	1,5	47	< 40	44
403_B	4,5	50	< 40	47
403_C	7,5	52	< 40	49
404_A	1,5	50	< 40	46
404_B	4,5	51	< 40	48
404_C	7,5	53	< 40	50
405_A	1,5	49	< 40	46
405_B	4,5	53	< 40	50
405_C	7,5	56	< 40	52
406_A	1,5	54	< 40	50
406_B	4,5	57	41	53
407_A	1,5	47	< 40	44
407_B	4,5	49	< 40	46
408_A	1,5	53	< 40	49
408_B	4,5	57	41	53
409_A	1,5	47	< 40	43
409_B	4,5	49	< 40	46
410_A	1,5	52	< 40	48

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
410_B	4,5	55	< 40	51
411_A	1,5	47	< 40	44
411_B	4,5	49	< 40	46
412_A	1,5	51	< 40	47
412_B	4,5	54	< 40	50
413_A	1,5	48	< 40	44
413_B	4,5	50	< 40	47
414_A	1,5	50	< 40	46
414_B	4,5	53	< 40	49
415_A	1,5	48	< 40	45
415_B	4,5	50	< 40	47
416_A	1,5	48	< 40	44
416_B	4,5	51	< 40	47
417_A	1,5	49	< 40	46
417_B	4,5	52	< 40	49
418_A	1,5	48	< 40	44
418_B	4,5	51	< 40	47
419_A	1,5	48	< 40	45
419_B	4,5	50	< 40	47
420_A	1,5	49	< 40	46
420_B	4,5	52	< 40	48
421_A	1,5	48	< 40	45
421_B	4,5	50	< 40	47
422_A	1,5	50	< 40	46
422_B	4,5	53	< 40	49
423_A	1,5	48	< 40	45
423_B	4,5	50	< 40	46
424_A	1,5	51	< 40	47
424_B	4,5	54	< 40	50
425_A	1,5	52	< 40	48
425_B	4,5	56	< 40	52
426_A	1,5	47	< 40	45
426_B	4,5	49	< 40	46
427_A	1,5	51	< 40	48
427_B	4,5	55	41	51
428_A	1,5	59	48	55
428_B	4,5	60	49	56
429_A	1,5	51	50	52
429_B	4,5	52	51	53
430_A	1,5	60	53	58
430_B	4,5	61	54	58
431_A	1,5	57	46	54
431_B	4,5	59	47	55
432_A	1,5	51	48	50
432_B	4,5	51	50	52

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
433_A	1,5	57	44	53
433_B	4,5	58	46	54
434_A	1,5	51	47	50
434_B	4,5	52	49	51
435_A	1,5	56	42	52
435_B	4,5	57	44	53
436_A	1,5	51	46	49
436_B	4,5	52	47	51
437_A	1,5	54	40	50
437_B	4,5	55	43	51
438_A	1,5	50	< 40	46
438_B	4,5	52	< 40	48
439_A	1,5	50	44	48
439_B	4,5	51	46	49
440_A	1,5	51	< 40	47
440_B	4,5	53	40	49
441_A	1,5	46	42	45
441_B	4,5	48	43	47
442_A	1,5	47	41	45
442_B	4,5	50	43	48
443_A	1,5	50	< 40	47
443_B	4,5	53	< 40	49
444_A	1,5	46	41	45
444_B	4,5	48	43	47
445_A	1,5	50	< 40	47
445_B	4,5	53	< 40	50
446_A	1,5	47	40	45
446_B	4,5	49	42	47
447_A	1,5	51	< 40	48
447_B	4,5	55	41	51
448_A	1,5	47	40	45
448_B	4,5	49	41	47
449_A	1,5	52	< 40	49
449_B	4,5	56	42	52
450_A	1,5	52	< 40	48
450_B	4,5	55	< 40	51
451_A	1,5	48	41	46
451_B	4,5	50	41	47
454_A	1,5	47	< 40	44
454_B	4,5	50	< 40	46
454_C	7,5	52	< 40	48
454_D	10,5	55	< 40	51
455_A	1,5	48	< 40	44
455_B	4,5	50	< 40	46
455_C	7,5	52	< 40	49

Tabel B3.1 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting railverkeer	geluidsbelasting wegverkeer totaal (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting (dB)
455_D	10,5	54	41	51
456_A	1,5	47	< 40	44
456_B	4,5	49	< 40	46
456_C	7,5	52	40	49
456_D	10,5	54	41	50
457_A	1,5	48	< 40	45
457_B	4,5	49	40	47
457_C	7,5	52	41	49
457_D	10,5	53	43	50
771_D	10,5	56	50	54

Tabel B3.1: Geluidsbelasting railverkeer - verkaveling

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
137_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
137_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
137_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	53
138_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
138_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
138_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
139_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
139_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
139_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	53
140_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
140_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
140_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
141_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
141_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
141_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
142_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
142_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
142_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
143_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
143_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
143_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
144_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
144_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
144_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
145_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
145_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
145_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
146_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
146_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
146_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
147_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
147_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
147_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
148_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41	46
148_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	47
148_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	47
149_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
149_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
149_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
150_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
150_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
150_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
151_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
151_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
151_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
152_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	53
152_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
152_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
153_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
153_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
153_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
154_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
154_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
154_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
155_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
155_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
155_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
156_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
156_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
156_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
157_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
157_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
157_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
158_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
158_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
158_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
159_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
159_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
159_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
160_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
160_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53
160_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	53
161_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
161_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
161_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
162_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
162_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
162_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
163_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
163_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
163_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
164_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42	47
164_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	48
164_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	48
165_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
165_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
165_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
166_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
166_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
166_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
167_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42	47
167_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	48
167_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43	48
168_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
168_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
168_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
169_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
169_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
169_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
170_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
170_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
170_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
171_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
171_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
171_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
172_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
172_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
172_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
173_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
173_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
173_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
174_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
174_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
174_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
175_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
175_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
175_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
176_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
176_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
176_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
177_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
177_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
177_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
178_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
178_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
178_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
179_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
179_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
179_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
180_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
180_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
180_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
181_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
181_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
181_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
182_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
182_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
182_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
183_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
183_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
183_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
184_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
184_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
184_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
185_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
185_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
185_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
186_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
186_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
186_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
187_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
187_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
187_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
188_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
188_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
188_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
189_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
189_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
189_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	52
190_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
190_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
190_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
191_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42	47
191_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	48
191_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43	48
192_A	1,5	< 40	< 40	< 40	46	51
192_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
192_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
193_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
193_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
194_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
194_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
195_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
195_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
196_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
196_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
197_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
197_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
198_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
198_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
199_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
199_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
200_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
200_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
201_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
201_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
202_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
202_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
203_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
203_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
204_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
204_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
205_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
205_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
206_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
206_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
207_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
207_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
208_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
208_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
209_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
209_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
210_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
210_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
211_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
211_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
212_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
212_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
213_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
213_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
214_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
214_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
215_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
215_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
216_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
216_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
217_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
217_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
218_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
218_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
219_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
219_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
219_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
220_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
220_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
220_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
221_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
221_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
221_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
222_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
222_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
222_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
223_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
223_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
223_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
224_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
224_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
224_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
225_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42	47
225_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	47
225_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	47
226_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
226_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
226_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
227_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
227_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
227_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
228_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
228_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
228_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
229_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
229_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
229_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
230_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
230_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
230_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
231_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
231_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
231_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
232_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
232_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
232_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
233_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
233_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
233_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
234_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
234_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
234_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
235_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
235_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
235_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
236_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
236_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
236_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
237_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
237_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
237_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
238_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
238_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
238_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
239_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
239_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
239_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
240_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
240_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
240_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41	47
241_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
241_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	52
241_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
242_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
242_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
242_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
243_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
243_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	53
243_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
244_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
244_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	48
244_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43	49
245_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
245_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	53
245_C	7,5	40	< 40	< 40	47	53
246_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
246_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41	47
246_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	48
247_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	52
247_B	4,5	< 40	< 40	< 40	47	53
247_C	7,5	< 40	< 40	< 40	47	52
248_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45	51
248_B	4,5	< 40	< 40	< 40	44	50
248_C	7,5	< 40	< 40	< 40	45	51
249_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	53
249_B	4,5	41	< 40	< 40	48	53
249_C	7,5	43	< 40	< 40	47	53
250_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	53
250_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	53

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
250_C	7,5	41	< 40	< 40	47	53
251_A	1,5	< 40	< 40	< 40	44	50
251_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45	51
251_C	7,5	< 40	< 40	< 40	45	51
251_D	10,5	< 40	< 40	< 40	45	51
251_E	13,5	< 40	< 40	< 40	45	51
252_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43	49
252_B	4,5	42	< 40	< 40	44	50
252_C	7,5	44	< 40	< 40	43	50
252_D	10,5	46	< 40	< 40	43	51
252_E	13,5	47	< 40	< 40	43	51
253_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
253_B	4,5	< 40	< 40	< 40	49	54
253_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	54
253_D	10,5	< 40	< 40	< 40	48	53
253_E	13,5	< 40	< 40	< 40	48	53
254_A	1,5	44	50	47	43	57
254_B	4,5	46	51	48	45	59
254_C	7,5	48	51	48	45	59
254_D	10,5	49	51	48	45	59
254_E	13,5	49	51	49	45	59
255_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
255_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41	46
255_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41	46
255_D	10,5	< 40	< 40	< 40	41	47
255_E	13,5	< 40	< 40	< 40	41	47
256_A	1,5	44	50	47	45	57
256_B	4,5	45	51	48	46	58
256_C	7,5	47	51	47	47	59
256_D	10,5	48	51	48	47	59
256_E	13,5	49	51	48	47	59
257_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41	46
257_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	47
257_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	48
257_D	10,5	< 40	< 40	< 40	42	48
257_E	13,5	< 40	< 40	< 40	42	48
258_A	1,5	43	50	47	46	58
258_B	4,5	45	51	47	48	59
258_C	7,5	46	51	47	48	59
258_D	10,5	48	51	48	48	59
258_E	13,5	49	51	48	48	59
259_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43	48
259_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	49
259_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43	49
259_D	10,5	< 40	< 40	< 40	43	49

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
259_E	13,5	< 40	< 40	< 40	43	48
260_A	1,5	< 40	43	< 40	49	55
260_B	4,5	< 40	44	< 40	50	56
260_C	7,5	< 40	44	< 40	50	56
260_D	10,5	< 40	44	< 40	49	56
260_E	13,5	< 40	44	< 40	49	55
261_A	1,5	42	47	45	52	59
261_B	4,5	44	48	45	52	59
261_C	7,5	45	48	46	52	59
261_D	10,5	47	48	46	51	59
262_A	1,5	41	46	44	52	59
262_B	4,5	43	47	44	53	59
262_C	7,5	44	47	44	52	59
262_D	10,5	46	47	44	51	59
263_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45	51
263_B	4,5	< 40	< 40	< 40	46	51
263_C	7,5	< 40	< 40	< 40	46	51
263_D	10,5	< 40	< 40	< 40	45	51
264_A	1,5	43	48	46	52	59
264_B	4,5	44	49	45	52	59
264_C	7,5	46	49	46	52	59
264_D	10,5	47	49	46	52	59
265_A	1,5	43	48	45	52	59
265_B	4,5	44	49	45	52	60
265_C	7,5	46	49	45	52	60
265_D	10,5	47	49	45	52	59
266_A	1,5	43	48	45	53	59
266_B	4,5	44	49	44	53	60
266_C	7,5	46	49	45	53	60
266_D	10,5	47	49	45	52	60
267_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
267_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
267_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
268_A	1,5	< 40	< 40	< 40	47	53
268_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	54
268_C	7,5	< 40	< 40	< 40	48	54
269_A	1,5	< 40	< 40	< 40	50	55
269_B	4,5	< 40	< 40	< 40	50	56
269_C	7,5	40	< 40	40	50	56
270_A	1,5	43	48	44	54	60
270_B	4,5	44	49	44	54	60
270_C	7,5	46	49	45	54	60
271_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
271_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
271_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
271_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
272_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41	47
272_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	48
272_C	7,5	< 40	< 40	< 40	43	48
272_D	10,5	< 40	< 40	< 40	43	49
272_E	13,5	< 40	< 40	< 40	43	49
273_A	1,5	< 40	< 40	< 40	41	47
273_B	4,5	42	< 40	< 40	42	49
273_C	7,5	45	< 40	< 40	42	50
273_D	10,5	46	< 40	< 40	42	51
273_E	13,5	47	< 40	< 40	41	51
274_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
274_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41	47
274_C	7,5	< 40	< 40	< 40	42	47
274_D	10,5	< 40	< 40	< 40	42	48
274_E	13,5	< 40	< 40	< 40	42	48
275_A	1,5	41	< 40	< 40	< 40	47
275_B	4,5	44	< 40	< 40	40	49
275_C	7,5	46	< 40	< 40	41	50
275_D	10,5	47	< 40	< 40	40	51
275_E	13,5	48	< 40	< 40	40	51
276_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
276_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40	46
276_C	7,5	< 40	< 40	< 40	41	46
276_D	10,5	< 40	< 40	< 40	41	47
276_E	13,5	< 40	< 40	< 40	41	47
277_A	1,5	42	< 40	< 40	< 40	47
277_B	4,5	45	< 40	< 40	< 40	49
277_C	7,5	47	< 40	< 40	< 40	50
277_D	10,5	48	< 40	< 40	< 40	51
277_E	13,5	49	< 40	< 40	< 40	52
278_A	1,5	49	42	45	< 40	54
278_B	4,5	53	44	47	< 40	57
278_C	7,5	55	45	48	< 40	58
278_D	10,5	55	45	48	< 40	59
278_E	13,5	56	45	48	< 40	59
279_A	1,5	43	< 40	< 40	< 40	46
279_B	4,5	46	< 40	< 40	< 40	49
279_C	7,5	49	< 40	< 40	< 40	51
279_D	10,5	50	< 40	< 40	< 40	53
279_E	13,5	51	< 40	< 40	< 40	54
280_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
280_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
280_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40	46
280_D	10,5	< 40	< 40	< 40	40	46

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
280_E	13,5	< 40	< 40	< 40	40	47
281_A	1,5	50	44	46	< 40	54
281_B	4,5	53	46	48	< 40	57
281_C	7,5	55	46	48	< 40	59
281_D	10,5	55	46	49	< 40	59
281_E	13,5	56	46	49	< 40	59
282_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
282_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
282_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
282_D	10,5	< 40	< 40	< 40	40	46
282_E	13,5	< 40	< 40	< 40	40	46
283_A	1,5	50	45	46	< 40	55
283_B	4,5	54	47	48	< 40	58
283_C	7,5	55	48	49	< 40	59
283_D	10,5	55	47	49	< 40	59
283_E	13,5	56	47	49	< 40	59
284_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
284_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
284_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
284_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
284_E	13,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
285_A	1,5	50	47	46	< 40	56
285_B	4,5	54	49	49	< 40	59
285_C	7,5	55	49	49	< 40	59
285_D	10,5	55	48	49	< 40	60
285_E	13,5	56	48	49	< 40	60
286_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
286_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
286_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
286_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
286_E	13,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
287_A	1,5	47	51	48	40	58
287_B	4,5	50	53	49	42	60
287_C	7,5	50	52	49	43	60
287_D	10,5	51	52	50	43	60
287_E	13,5	51	52	50	43	59
288_A	1,5	51	49	47	< 40	57
288_B	4,5	54	51	49	< 40	60
288_C	7,5	55	51	49	< 40	60
288_D	10,5	55	50	50	< 40	60
288_E	13,5	56	50	50	< 40	60
289_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
289_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
289_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
289_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
289_E	13,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
290_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
290_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
290_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
290_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
290_E	13,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
291_A	1,5	45	50	48	42	57
291_B	4,5	47	52	49	44	59
291_C	7,5	49	52	48	44	59
291_D	10,5	49	52	49	45	59
291_E	13,5	50	51	49	44	59
292_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
292_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
292_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
293_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
293_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
293_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
294_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
294_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
294_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
295_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
295_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
295_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
296_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
296_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
296_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
297_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
297_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
297_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
298_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
298_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
298_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
299_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
299_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
299_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
300_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
300_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
300_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
301_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
301_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
301_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
302_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
302_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
302_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
303_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
303_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
303_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
304_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
304_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
304_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
305_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
305_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
305_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
306_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
306_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
306_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
307_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
307_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
307_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
308_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
308_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
308_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
309_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
309_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
309_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
310_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
310_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
310_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
311_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
311_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
311_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
312_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
312_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
312_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
313_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
313_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
314_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
314_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
315_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
315_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
315_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
316_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
316_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
316_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
317_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
317_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
317_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
318_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
318_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
318_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
319_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
319_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
319_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
320_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
320_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
320_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
321_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
321_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
321_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
322_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
322_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
322_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
323_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
323_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
323_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
324_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
324_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
324_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
325_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
325_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
325_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
326_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
326_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
326_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
327_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
327_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
327_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
328_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
328_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
328_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
329_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
329_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
329_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
330_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
330_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
330_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
331_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
331_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
331_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
332_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
332_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
332_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
333_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
333_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
333_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
334_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
334_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
334_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
335_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
335_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
335_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
336_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
336_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
336_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
337_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
337_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
337_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
338_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
338_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
338_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
339_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
339_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
339_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
340_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
340_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
340_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
341_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
341_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
341_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
342_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
342_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
342_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
343_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
343_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
343_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
344_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
344_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
344_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
345_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
345_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
345_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
346_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
346_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
346_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
347_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
347_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
347_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
348_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
348_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
348_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
349_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
349_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
349_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
350_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
350_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
350_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
351_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
351_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
351_C	7,5	< 40	< 40	< 40	40	48
352_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
352_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
352_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
353_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
353_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
353_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
354_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
354_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
354_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
355_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
355_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
355_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
356_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
356_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
356_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
357_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
357_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
357_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
358_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
358_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
358_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
359_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
359_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
359_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
360_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
360_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
360_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
361_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
361_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
361_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
362_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
362_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
362_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
363_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
363_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
363_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
364_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
364_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
364_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
365_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
365_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
365_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
366_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
366_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
366_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
367_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
367_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
367_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
368_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
368_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
368_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
369_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
369_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
369_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
370_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
370_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
370_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
371_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
371_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
371_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
372_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
372_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
372_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
373_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
373_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
373_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
374_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
374_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
374_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
375_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
375_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
375_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
376_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
376_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
376_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
377_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
377_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
377_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
378_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
378_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
378_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
379_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
379_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
379_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
380_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
380_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
380_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
381_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
381_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
381_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
382_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
382_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
382_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
383_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
383_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
383_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
384_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
384_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
384_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
385_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
385_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
385_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
386_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
386_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
386_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
387_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
387_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
387_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
388_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
388_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
388_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
389_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
389_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
389_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
390_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
390_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	45
390_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
391_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
391_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
391_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
392_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
392_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
392_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
393_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
393_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
393_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
394_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
394_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
394_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
395_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
395_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
395_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
396_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
396_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
396_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
397_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
397_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
397_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
398_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
398_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
398_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
399_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
399_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
399_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
400_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
400_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
400_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
401_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
401_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
401_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
402_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
402_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
402_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
403_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
403_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
403_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
404_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
404_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
404_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
405_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
405_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
405_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
406_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
406_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
407_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
407_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
408_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
408_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
409_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
409_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
410_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
410_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
411_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
411_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
412_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
412_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
413_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
413_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
414_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
414_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
415_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
415_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
416_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
416_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
417_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
417_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
418_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
418_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
419_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
419_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
420_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
420_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
421_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
421_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
422_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
422_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
423_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
423_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
424_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
424_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
425_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
425_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
426_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
426_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
427_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
427_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
428_A	1,5	< 40	< 40	< 40	43	48
428_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	49
429_A	1,5	< 40	< 40	< 40	45	50
429_B	4,5	< 40	< 40	< 40	45	51
430_A	1,5	< 40	< 40	< 40	48	53
430_B	4,5	< 40	< 40	< 40	48	54
431_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
431_B	4,5	< 40	< 40	< 40	41	47
432_A	1,5	< 40	< 40	< 40	42	48
432_B	4,5	< 40	< 40	< 40	43	50

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
433_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
433_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
434_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	47
434_B	4,5	< 40	< 40	< 40	42	49
435_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
435_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
436_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
436_B	4,5	< 40	< 40	< 40	40	47
437_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
437_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
438_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
438_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
439_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	44
439_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	46
440_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
440_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
441_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
441_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
442_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
442_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
443_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
443_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
444_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
444_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
445_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
445_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
446_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
446_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
447_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
447_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
448_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
448_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
449_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
449_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	42
450_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
450_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
451_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
451_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
454_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
454_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
454_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
454_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
455_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
455_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
455_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40

Tabel B3.2 verkaveling waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting t.g.v. Rondweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Het Gras (dB)	geluidsbelasting t.g.v. Schalkwijkseweg (dB)	geluidsbelasting t.g.v. 30 km/h-wegen (dB)	geluidsbelasting alle wegen (dB)
correctie art. 110g Wgh.		inclusief	inclusief	inclusief	inclusief	exclusief
455_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
456_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
456_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
456_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
456_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
457_A	1,5	< 40	< 40	< 40	< 40	< 40
457_B	4,5	< 40	< 40	< 40	< 40	40
457_C	7,5	< 40	< 40	< 40	< 40	41
457_D	10,5	< 40	< 40	< 40	< 40	43
771_D	10,5	42	< 40	42	< 40	50

Tabel B3.2: Geluidsbelasting wegverkeer - verkaveling

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