

Gemeente Castricum

Onderzoek verkeer en geluid Visweg



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Castricum

Onderzoek verkeer en geluid Visweg

Datum
Kenmerk
Eerste versie

1 oktober 2017
CTC102/Kmc/0601.02

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Castricum
Titel rapport	Onderzoek verkeer en geluid Visweg
Kenmerk	CTC102/Kmc/0601.02
Datum publicatie	1 oktober 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. van Boven
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren K.D. Koopmans en J.Y. Keizer

1	Inleiding	1
2	Verkeerseffecten	2
2.1	Verkeersintensiteiten	2
2.1.1	Verkeerssituatie huidige situatie	2
2.1.2	Verkeersintensiteiten plansituatie 2030	3
2.2	Functie en inrichting van de weg	5
2.4	Gewijzigde aansluiting Visweg Rijksweg	6
3	Akoestisch onderzoek	8
3.1	Wettelijk kader	8
3.1.2	Aanpassing Visweg	8
3.1.3	Gevolgen elders	9
3.2	Uitgangspunten	9
3.2.1	Rekenmethodiek	9
3.2.2	Verkeersgegevens	9
3.3	Omgevingskenmerken	11
3.4	Resultaten	12
3.4.1	Mogelijke geluidsreducerende maatregelen	13
3.4.2	Gecumuleerde geluidsbelasting inclusief geluid van de inrichting	13
	Bijlagen	
1	Overzicht van de waarneempunten	
2	Geluidsbelastingen Visweg	
3	Gecumuleerde geluidsbelasting	

1

Inleiding

Rondom de Visweg in Limmen speelt een aantal ontwikkelingen. Zo is er een aantal woningbouwlocaties gepland langs en in de nabijheid van de Visweg, is er een supermarkt beoogd en wordt de aansluiting van de Visweg op de Rijksweg aangepast. Daarnaast is het voornemen om het wegprofiel van de Visweg aan te passen. Een impressie van de Visweg met de huidige omliggende bebouwing is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situering van de Visweg

De gemeente Castricum wil graag inzicht in de consequenties van de voorgenomen ontwikkelingen voor de aspecten verkeer en geluid. In voorliggende rapportage zijn deze effecten beschouwd. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de consequenties voor verkeer en in hoofdstuk 3 is het akoestisch onderzoek beschreven.

2

Verkeerseffecten

2.1 Verkeersintensiteiten

Voor de beschouwing van de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van zowel verkeers tellingen (voor de huidige situatie) als het verkeersmodel voor het prognosejaar 2030 inclusief de voorgenomen ontwikkelingen.

2.1.1 Verkeerssituatie huidige situatie

In april 2017 is op de Visweg een verkeerstelling uitgevoerd. De verkeerstelling is uitgevoerd in de periode van 5 t/m 18 april.

Per richting wordt de hoeveelheid verkeer geteld. De paasdagen waren ook onderdeel van de telperiode. Bij de analyses van de tellingen zijn deze dagen buiten beschouwing gelaten om te komen tot representatieve gegevens voor een jaargemiddelde dag. Bij de analyse is onderscheid gemaakt naar de situatie voor een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) en een gemiddelde weekdag (maandag t/m zondag). De verkeersintensiteiten voor een jaargemiddelde werkdag worden gebruikt voor de verkeerskundige beoordeling. De verkeersintensiteiten voor een jaargemiddelde weekdag zijn van belang voor het akoestisch onderzoek dat in hoofdstuk 3 beschreven is. De resultaten van de verkeerstellingen zijn samengevat in tabel 2.1.

	gemiddelde werkdag (mvt/etmaal)	gemiddelde weekdag (mvt/etmaal)
richting oost	440	430
richting west	390	370
totaal	830	800

Tabel 2.1: Verkeerstelling Visweg april 2017 (afgerond op tientallen)

De totaal getelde verkeersintensiteit bedraagt in 2017 voor een gemiddelde werkdag circa 830 motorvoertuigen per etmaal. Voor een gemiddelde weekdag bedraagt dit 800 motorvoertuigen per etmaal. Er is geen inzicht in de samenstelling van het verkeer op basis van de verkeerstelling.

In de huidige situatie zijn geen aansluitingen/functies aanwezig op de Visweg die zorgen voor een relevant verloop in de verkeersintensiteiten. Alleen de aansluitingen van de afzonderlijke wijzigingen zorgen hier beperkt voor. De verkeerstelling op de Visweg kan daarom representatief geacht worden voor de Visweg tussen de Rijksweg en de Hogeweg. Vanaf de Hogeweg spreidt het verkeer zich over de verschillende takken de woongebieden in en is er op die betreffende wegen eigenlijk alleen nog sprake van geëigend bestemmingsverkeer met relatief lage verkeersintensiteiten.

2.1.2 Verkeersintensiteiten plansituatie 2030

Met behulp van het verkeersmodel van de Regio Alkmaar, waarin de gemeente Castricum is opgenomen, zijn de verkeersintensiteiten berekend voor het prognosejaar 2030. Daarbij is rekening gehouden met de beoogde woningbouw van Zandzoom en de Supermarkt. In tegenstelling tot de huidige situatie zijn er in de plansituatie wel relevante functies/aansluitingen langs de Visweg gelegen die zorgen voor een relevant verloop van de verkeersgegevens. Bepalend daarbij is met name de aansluiting van de supermarkt en de ontsluiting van het woongebied ten zuiden van de Visweg. In figuur 2.1 is weergegeven voor welke delen van de Visweg de verkeersintensiteiten zijn beschouwd.

Nieuwe woningbouwontwikkelingen

In en rond Limmen worden de komende tijd de nodige woningen bijgebouwd. In tabel 2.2 is samengevat voor welke maximale woningaantallen voor het prognosejaar 2030 in het verkeersmodel zijn opgenomen.

locatie	aantal woningen
BP Zandzoom Limmen	565
BP Topkavels	8
BP Hogeweg Pagelaan	75

Tabel 2.2: Gehanteerde woningaantallen situatie 2030

Een overzicht van de berekende verkeersintensiteiten op de Visweg is weergegeven in tabel 2.3. Naast de nieuwe woningen en de supermarkt is ook rekening gehouden met de overige geplande ontwikkelingen in de regio zoals de nieuwe aansluiting op de Rijksweg A9 bij Heiloo.



Figuur 2.1: Impressie van het onderzoekslocaties

locaties Visweg	gemiddelde werkdag (mvt/etmaal)	gemiddelde weekdag (mvt/etmaal)
locatie 1	4.500	4.100
locatie 2	3.000	2.800
locatie 3	2.300	2.100

Tabel 2.3: Verkeersintensiteiten Visweg prognosejaar 2030

Met name op het oostelijke deel van de Visweg is in de plansituatie een concentratie van verkeer te zien. Voorbij de aansluiting met de supermarkt en de woningbouwlocaties verder in westelijke richting, nemen de verkeersintensiteiten verder af.

Nabij de aansluiting met de Hogeweg is sprake van een verdere spreiding van verkeer via de Pagelaan – Hogeweg (noord en zuid) en de Visweg. De berekende verkeersintensiteiten zijn daar in de patsituatie allemaal lager dan 1.000 mvt/etmaal.

Ten behoeve van de akoestische consequenties is ook inzicht gewenst in de verdeling van het verkeer (aandeel vrachtverkeer en verdeling van het verkeer over het etmaal). Deze gegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel. In hoofdstuk 3 is hier nader op ingegaan.

2.2 Functie en inrichting van de weg

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen langs en rond de Visweg is een toename van de verkeersintensiteit te verwachten. In de voorgaande paragraaf is hier reeds inzicht in gegeven. Belangrijk is echter of de berekende verkeersintensiteiten passen bij de functie van de weg. Op basis van de richtlijnen voor Duurzaam Veilig zijn de verkeersintensiteiten nader beoordeeld.

Achtergrond

In het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid wordt gestreefd naar een duurzaam veilige inrichting van de wegenstructuur. Een van de belangrijkste principes van Duurzaam Veilig is het categoriseren van wegen en de afstemming van functie, vorm en gebruik.

De Visweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit betreft de laagste wegcategorie. Uitgangspunt voor deze wegen is een maximumsnelheid van 30 km/h en menging van verblijfs- en verkeersfuncties.

Richtlijnen Duurzaam Veilig

Strikt genomen bestaat er voor 30 km/h-wegen geen intensiteitscriterium (geen maximale verkeersintensiteit). Wel worden door het CROW¹ richtlijnen gehanteerd voor maximaal wenselijke intensiteiten op erftoegangswegen. Deze richtlijnen zijn beschreven in de ASVV².

De Visweg is in de huidige situatie een smalle erftoegangsweg met eenzijdige bebouwing, zonder voetgangersvoorzieningen en in de huidige situatie het karakter van de weg buiten de bebouwde kom. Het ontbreken van voetgangersvoorzieningen is op dit moment

bepalend voor de maximaal wenselijke intensiteit op deze route. Bij de huidige vormgeving is een auto-intensiteit van niet meer dan 2.000 mvt/etm wenselijk. Een impressie van de huidige inrichting is weergegeven in figuur 2.2.

¹ Het CROW is het landelijke kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte.

² De ASVV betreft het handboek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, versie 2004 (opgesteld door het CROW).



Figuur 2.2: Impressie van de huidige inrichting van de Visweg

De gemeente Castricum is voornemen om de inrichting van de Visweg aan te passen. De weg wordt verbreed en er wordt een voetgangersvoorziening gerealiseerd. De exacte invulling dient in het vervolgstadium nog uitgewerkt te worden.

Voor 30 km/h-wegen met een inrichting die past bij dit type weg, wordt een wenselijke bovengrens aangehouden van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Wanneer sprake is van hogere verkeersintensiteiten kan de leefbaarheid worden aangetast in de vorm van verminderde oversteekbaarheid en overlast ten aanzien bijvoorbeeld het wegverkeerslawaai.

De berekende verkeersintensiteiten in de plansituatie zijn op de Visweg niet hoger dan de maximaal wenselijke verkeersintensiteiten voor een 30 km/h weg.

2.4 Gewijzigde aansluiting Visweg Rijksweg

Voor de aansluiting van de Visweg op de Rijksweg zijn verschillende inrichtingsmogelijkheden onderzocht. Uiteindelijk is door de gemeente de keuze gemaakt om het kruispunt in te richten met verkeerslichten. Een deel van de Rijksweg dient hiervoor te worden aangepast. Figuur 2.3 geeft een indruk van de plannen.



Figuur 2.3: Herinrichting Rijksweg aansluiting Visweg

3

Akoestisch onderzoek

3.1 Wettelijk kader

De wet- en regelgeving omtrent geluidshinder is beschreven in de Wet geluidshinder en het besluit geluidshinder. In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste aspecten beschreven.

In artikel 74 van de Wet geluidshinder 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.

Elke weg heeft een eigen geluidszone. De toetsing van de geluidsbelasting vindt plaats per bron. 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 3.1 is een overzicht weergegeven van de geldende breedtes 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 3.1: Overzicht breedte geluidszones per wegtype

3.1.2 Aanpassing Visweg

De Visweg betreft een 30 km/h-weg. Hiermee kent de weg geen geluidszone en behoeft de aanpassing aan de Visweg geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidshinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wenselijk de geluidssituatie langs 30 km/h-wegen wel te beschouwen in het onderzoek. De geluidssituatie wordt hierbij beschouwd als ware een formeel te toetsen situatie.

De normen uit de Wet geluidhinder gelden hierbij als richtwaarde. Er bestaat echter geen formele verplichting tot maatregelen in geval van significante toenames van de geluidsbelasting (2 dB of meer). Het is ook niet mogelijk ontheffing voor een hogere waarde te verlenen ten gevolge van 30 km/h-wegen.

3.1.3 Gevolgen elders

Binnen Limmen worden een aantal ontwikkelingen mogelijk gemaakt die extra verkeer generen zoals de woningbouw. Ook wanneer wegen niet fysiek worden aangepast, kunnen geluidstoenames optreden door extra verkeer.

Het onderzoek naar gevolgen elders is wettelijk gezien niet meer dan een constatering van de toe- en afnamen van de geluidsbelasting. Er is namelijk geen verplichting tot het treffen van geluidsreducerende maatregelen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het echter wel gewenst af te wegen of voor deze situaties maatregelen mogelijk zijn. Dit is ter afweging aan het bevoegd gezag.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Gerekend is met het programma GeoMilieu, versie 4.10.

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 een correctie van:

- -4 dB als de geluidsbelasting voor aftrek 57 dB bedraagt;
- -3 dB als de geluidsbelasting voor aftrek 56 dB bedraagt;
- -2 dB in de overige waarden van de geluidsbelasting voor aftrek.

De Rijksweg betreft een 50 km/h-weg. Op de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg is derhalve een correctie van -5 dB toegepast. De Visweg betreft een 30 km/h-weg. Ondanks dat deze weg niet binnen de kaders van de Wet geluidhinder past, is in verband met de vergelijkbaarheid van de beoordeling eveneens een correctie van -5 dB toegepast³. De in voorliggende rapportage gepresenteerde geluidsbelastingen zijn inclusief de correctie conform artikel 110g Wet geluidhinder.

3.2.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel regio Alkmaar. De verkeersmodelcijfers zijn verrijkt tot verkeersmilieucijfers. Hierbij is het percentage middelzwaar en zwaar vrachtverkeer bepaald. Daarnaast is de verdeling van het verkeer over de

³ In navolging van een uitspraak van de Raad van State (RVS201304862/3/R2 d.d. 29 juli 2015) mag ook voor 30 km/h-wegen een correctie van -5 dB worden toegepast.

dagperiode (07.00-19.00 uur), avondperiode (19.00-23.00 uur) en nachtperiode (23.00-07.00 uur) van invloed op de hoogte van de geluidsbelasting.

Voor de huidige situatie is uitgegaan van de verkeerstelling van het jaar 2017. De verkeerscijfers in dit jaar zijn als representatief verondersteld voor de huidige situatie (jaar voor reconstructie).

Voor de plansituatie is uitgegaan van verkeerscijfers voor het jaar 2030. In hoofdstuk 2 is reeds ingegaan op de achtergrond van de verkeerscijfers.



Figuur 3.1: Impressie van het onderzoekslocaties

wegvak	intensiteit	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
	2017	t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)		
	(mvt/etm)	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1. Visweg	800	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3
2. Visweg	800	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3
3. Visweg	800	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3

Tabel 3.2: Verkeersgegevens huidige situatie 2017 (jaargemiddelde weekdag)

wegvak	intensiteit	gemiddeld uurpercentage			licht verkeer			middelzwaar vrachtverkeer (%)			zwaar vrachtverkeer (%)		
	2030	t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)			t.o.v. etmaal (%/h)		
	(mvt/etm)	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1. Visweg	2.100	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3
2. Visweg	2.800	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3
3. Visweg	4.100	6,9	2,8	0,8	92	96	90	5	3	7	3	1	3

Tabel 3.3: Verkeersgegevens plansituatie 2030 (jaargemiddelde weekdag)

3.3 Omgevingskenmerken

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

De gevels van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige woningen en andere 'objecten' hebben een geluidsreflecterende werking. Reflecties, lucht- en bodemdemping zijn volgens de in het Reken- en Meetvoorschrift aangegeven wijze doorgerekend.

Hoogteligging

Binnen het onderzoeksgebied zijn geen noemenswaardige hoogteverschillen aanwezig die van invloed zijn op de geluidssituatie.

Wegdekverharding

Voor de Visweg is uitgegaan van conventionele asfaltverharding.

Nieuwe woningen langs de Visweg

In de huidige situatie is ervan uitgegaan dat de nieuwe woningen in deelplan 2C ten zuiden van de Visweg niet aanwezig zijn. Alleen voor de plansituatie is uitgegaan van de aanwezigheid van deze woningen.

Herinrichting van de Visweg

De Visweg wordt opnieuw ingericht waarbij de weg-as mogelijk verschuift ten opzichte van de huidige weg-as. Voor het oostelijke deel van de Visweg is uitgegaan van een ligging van de weg-as van 5 m ten opzichte van de erfgrens van de noordelijke woningen. Voor het overige deel van de Visweg (ten westen van Deelplan C) is uitgegaan van de bestaande wegligging. Voor de weginrichting dient nog een definitief ontwerp gemaakt te worden.

Waarneempunten

In het geluidsmodel zijn op de woningen waarneempunten aangebracht. Op deze punten is het invallend geluidsniveau op de gevel berekend. Hierbij is een waarneemhoogte aangehouden van 1,5, 4,5 en 7,5 meter (voor zover van toepassing). Deze waarneemhoogten zijn representatief voor de eerste, tweede en derde bouwlaag van een woning. Een indruk van de situering van waarneempunten is weergegeven in figuur 3.2. Een totaaloverzicht is opgenomen in bijlage 1.



Figuur 3.2: Situering waarneempunten

3.4 Resultaten

Een overzicht van de berekende geluidsbelastingen ten gevolge van het verkeer op de Visweg is weergegeven in tabel B2.1 van bijlage 2. De Visweg betreft een 30 km/h-weg en behoeft daarmee geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. De situatie is echter beschouwd als ware een formeel te toetsen situatie. Dat wil zeggen dat de plansituatie vergeleken is met de huidige situatie. Voor de vergelijking van de geluidsbelastingen is de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als ondergrens aangehouden voor het berekenen van het verschil. Voor een aantal maatgevende locaties zijn de resultaten samengevat in figuur 3.3.



Figuur 3.3: Samenvatting van de geluidseffecten t.g.v. Visweg voor een aantal maatgevende locaties

Uit de resultaten valt op te maken dat er op diverse waarneempunten sprake is van een toename van de geluidsbelasting. De hoogst berekende toename bedraagt 8 dB. Deze geluidstoename is berekend op de zijgevel van het adres Rijksweg 121/121a. Het betreft hier het chinees restaurant waar op basis van de BAG-dat (Basisregistraties Adressen en Gebouwen) nog wel een woonfunctie aanwezig is. Voor de overige woningen is de toename maximaal 5 dB wanneer de ondergrens van 48 dB als voorkeursgrenswaarde wordt aangehouden.

3.4.1 Mogelijke geluidsreducerende maatregelen

Door geluidsreducerend asfalt toe te passen op de Visweg kan de geluidsbelasting beperkt worden gereduceerd. Het geluidsreducerend effect langs wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h is beperkt. Een geluidsreductie van circa 2 dB is reëel te achten. De berekende geluidstoename is daarmee niet weg te nemen. Daarnaast is een dergelijke asfaltverharding minder geschikt om toe te passen op en nabij kruispunten. Wel is de verwachting dat de nieuwe inrichting zorgt voor een lagere rijsnelheid voor het verkeer ten opzichte van de huidige situatie.

Omdat het een weg met een maximumsnelheid van 30 km/h betreft is het ook niet mogelijk om hogere grenswaarden vast te stellen.

Voor de woningen langs de Visweg is sprake van een relatief grote toename van de geluidsbelasting. In de huidige situatie is er sprake van een relatief lage geluidsbelasting. De berekende geluidsbelastingen in de plansituatie zijn niet uitzonderlijk en kunnen als voldoende beschouwd worden. Wanneer de relatie gelegd wordt met de maximale ontheffingswaarde bij een wegreconstructie wordt de waarde van 68 dB niet overschreden. Voor bijna alle woningen neemt de geluidsbelasting ook niet toe met 5 dB of meer. Alleen voor de locatie Rijksweg 121/121a is sprake van een grotere geluidstoename. De maatgevende geluidsbelasting wordt echter niet veroorzaakt door de Rijksweg. In bijlage 3 is een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelastingen opgenomen (alle wegen zonder correctie) waarbij te zien is dat de geluidsbelasting op de zijgevel aan de zijde van de Visweg in dat geval met 3 dB toeneemt.

3.4.2 Gecumuleerde geluidsbelasting inclusief geluid van de inrichting

Voor het geluid ten gevolge van de inrichting van de Deen is reeds een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het betreft hier onder andere het geluid van het laden en lossen, het rijden met winkelwagentjes en het extra verkeer als gevolg van de supermarkt. In voorliggende akoestische analyse is reeds uitgegaan van het extra verkeer op de Visweg inclusief de vrachtwagens die via de Visweg naar de supermarkt rijden.

Het geluid ten gevolge van het verkeer op de Visweg is maatgevend voor de bestaande woningen en in voorliggende analyse reeds beschouwd. Als gevolg van het geluid van de inrichting van de supermarkt neemt het berekende geluidsniveau ten gevolge van wegverkeer niet waarneembaar toe op de bestaande woningen ten noorden van de Visweg en ontstaat er daarmee geen onaanvaardbare geluidssituatie.

Bijlage 1

Overzicht van de waarneempunten



Bijlage 2

Geluidsbelastingen Visweg

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
001_A	Rijksweg 121	1,5	49,33	49,33	57,62	8,29	8
001_B	Rijksweg 121	4,5	49,16	49,16	57,48	8,32	8
002_A	Rijksweg 121	1,5	44,20	48,00	50,22	2,22	2
002_B	Rijksweg 121	4,5	44,86	48,00	50,55	2,55	3
003_A	Rijksweg 121	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
003_B	Rijksweg 121	4,5	< 40	48,00	41,94	n.v.t.	n.v.t.
004_A	Rijksweg 121	1,5	40,06	48,00	49,04	1,04	1
004_B	Rijksweg 121	4,5	40,84	48,00	49,83	1,83	2
005_A	Visweg 16	1,5	44,70	48,00	53,24	5,24	5
006_A	Visweg 16	1,5	42,18	48,00	50,79	2,79	3
007_A	Visweg 16	1,5	41,16	48,00	49,79	1,79	2
008_A	Visweg 16	1,5	< 40	48,00	46,83	n.v.t.	n.v.t.
009_A	Visweg 16	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
010_A	Visweg 16	1,5	40,23	48,00	48,77	0,77	1
011_A	Visweg 18	1,5	44,21	48,00	52,39	4,39	4
012_A	Visweg 18	1,5	< 40	48,00	48,14	0,14	0
013_A	Visweg 18	1,5	< 40	48,00	42,44	n.v.t.	n.v.t.
014_A	Visweg 18	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
015_A	Visweg 18	1,5	< 40	48,00	47,73	n.v.t.	n.v.t.
016_A	Visweg 20	1,5	44,15	48,00	51,86	3,86	4

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
017_A	Visweg 20	1,5	41,25	48,00	49,27	1,27	1
018_A	Visweg 20	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
019_A	Visweg 20	1,5	40,58	48,00	48,13	0,13	0
020_A	Visweg 22	1,5	44,00	48,00	51,07	3,07	3
020_B	Visweg 22	4,5	44,52	48,00	51,67	3,67	4
021_A	Visweg 22	1,5	40,47	48,00	48,04	0,04	0
021_B	Visweg 22	4,5	41,46	48,00	49,19	1,19	1
022_A	Visweg 22	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
022_B	Visweg 22	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
023_A	Visweg 22	1,5	< 40	48,00	44,70	n.v.t.	n.v.t.
023_B	Visweg 22	4,5	< 40	48,00	45,75	n.v.t.	n.v.t.
024_A	Visweg 24	1,5	48,96	48,96	54,18	5,22	5
024_B	Visweg 24	4,5	48,67	48,67	54,19	5,52	6
025_A	Visweg 24	1,5	44,11	48,00	50,84	2,84	3
025_B	Visweg 24	4,5	44,36	48,00	51,24	3,24	3
026_A	Visweg 24	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
026_B	Visweg 24	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
027_A	Visweg 24	1,5	43,10	48,00	48,39	0,39	0
027_B	Visweg 24	4,5	42,99	48,00	48,58	0,58	1
028_A	Visweg 26	1,5	48,97	48,97	53,83	4,86	5
028_B	Visweg 26	4,5	48,67	48,67	53,86	5,19	5
029_A	Visweg 26	1,5	43,21	48,00	48,51	0,51	1
029_B	Visweg 26	4,5	42,98	48,00	48,50	0,50	1
030_A	Visweg 26	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
030_B	Visweg 26	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
031_A	Visweg 26	1,5	43,30	48,00	48,42	0,42	0
031_B	Visweg 26	4,5	43,22	48,00	48,60	0,60	1
032_A	Visweg 38	1,5	48,63	48,63	53,43	4,80	5
032_B	Visweg 38	4,5	48,41	48,41	53,50	5,09	5
033_A	Visweg 38	1,5	43,56	48,00	48,50	0,50	1
033_B	Visweg 38	4,5	43,50	48,00	48,66	0,66	1
034_A	Visweg 38	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
034_B	Visweg 38	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
035_A	Visweg 38	1,5	43,22	48,00	48,18	0,18	0
035_B	Visweg 38	4,5	43,13	48,00	48,28	0,28	0
036_A	Visweg 30	1,5	49,05	49,05	53,67	4,62	5
036_B	Visweg 30	4,5	48,75	48,75	53,66	4,91	5
037_A	Visweg 30	1,5	44,17	48,00	49,18	1,18	1
037_B	Visweg 30	4,5	44,09	48,00	49,29	1,29	1

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
038_A	Visweg 30	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
038_B	Visweg 30	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
039_A	Visweg 30	1,5	45,24	48,00	50,03	2,03	2
039_B	Visweg 30	4,5	45,30	48,00	50,18	2,18	2
040_A	Hogeweg 130	1,5	44,71	48,00	48,10	0,10	0
040_B	Hogeweg 130	4,5	45,31	48,00	48,72	0,72	1
040_C	Hogeweg 130	7,5	45,22	48,00	48,64	0,64	1
041_A	Hogeweg 130	1,5	< 40	48,00	42,40	n.v.t.	n.v.t.
041_B	Hogeweg 130	4,5	< 40	48,00	44,04	n.v.t.	n.v.t.
041_C	Hogeweg 130	7,5	< 40	48,00	44,25	n.v.t.	n.v.t.
042_A	Hogeweg 130	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
042_B	Hogeweg 130	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
042_C	Hogeweg 130	7,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
043_A	Hogeweg 130	1,5	< 40	48,00	40,80	n.v.t.	n.v.t.
043_B	Hogeweg 130	4,5	40,35	48,00	41,92	n.v.t.	n.v.t.
043_C	Hogeweg 130	7,5	40,77	48,00	42,46	n.v.t.	n.v.t.
044_A	Visweg 75	1,5	44,41	48,00	48,33	0,33	0
045_A	Visweg 75	1,5	< 40	48,00	41,85	n.v.t.	n.v.t.
046_A	Visweg 75	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
047_A	Visweg 75	1,5	< 40	48,00	43,01	n.v.t.	n.v.t.
048_A	Visweg 73	1,5	44,12	48,00	48,41	0,41	0
048_B	Visweg 73	4,5	44,76	48,00	48,89	0,89	1
049_A	Visweg 73	1,5	< 40	48,00	42,63	n.v.t.	n.v.t.
049_B	Visweg 73	4,5	< 40	48,00	43,72	n.v.t.	n.v.t.
050_A	Visweg 73	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
050_B	Visweg 73	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
051_A	Visweg 73	1,5	< 40	48,00	44,06	n.v.t.	n.v.t.
051_B	Visweg 73	4,5	40,27	48,00	44,74	n.v.t.	n.v.t.
052_A	Visweg 71	1,5	49,40	49,40	53,81	4,41	4
052_B	Visweg 71	4,5	49,11	49,11	53,51	4,40	4
053_A	Visweg 71	1,5	45,50	48,00	50,01	2,01	2
053_B	Visweg 71	4,5	45,56	48,00	50,07	2,07	2
054_A	Visweg 71	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
054_B	Visweg 71	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
055_A	Visweg 71	1,5	44,47	48,00	48,79	0,79	1
055_B	Visweg 71	4,5	45,02	48,00	49,23	1,23	1
056_A	Visweg 71	1,5	44,80	48,00	49,13	1,13	1
056_B	Visweg 71	4,5	45,20	48,00	49,42	1,42	1
057_A	Visweg 67	1,5	46,52	48,00	51,17	3,17	3

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
057_B	Visweg 67	4,5	46,73	48,00	51,36	3,36	3
058_A	Visweg 67	1,5	41,84	48,00	46,48	n.v.t.	n.v.t.
058_B	Visweg 67	4,5	42,36	48,00	46,99	n.v.t.	n.v.t.
059_A	Visweg 67	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
059_B	Visweg 67	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
060_A	Visweg 67	1,5	44,10	48,00	48,57	0,57	1
060_B	Visweg 67	4,5	44,53	48,00	49,00	1,00	1
061_A	Visweg 67	1,5	48,77	48,77	53,47	4,70	5
061_B	Visweg 67	4,5	48,61	48,61	53,29	4,68	5
062_A	Visweg 67	1,5	43,42	48,00	48,14	0,14	0
062_B	Visweg 67	4,5	43,50	48,00	48,21	0,21	0
063_A	Visweg 67	1,5	43,40	48,00	48,05	0,05	0
063_B	Visweg 67	4,5	43,63	48,00	48,27	0,27	0
064_A	Visweg 67	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
064_B	Visweg 67	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
065_A	Visweg 65	1,5	48,79	48,79	53,53	4,74	5
065_B	Visweg 65	4,5	48,66	48,66	53,37	4,71	5
066_A	Visweg 65	1,5	42,82	48,00	47,47	n.v.t.	n.v.t.
066_B	Visweg 65	4,5	43,02	48,00	47,65	n.v.t.	n.v.t.
067_A	Visweg 65	1,5	43,66	48,00	48,34	0,34	0
067_B	Visweg 65	4,5	43,69	48,00	48,36	0,36	0
068_A	Visweg 65	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
068_B	Visweg 65	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
069_A	Visweg 63	1,5	47,76	48,00	52,50	4,50	5
069_B	Visweg 63	4,5	47,82	48,00	52,54	4,54	5
070_A	Visweg 63	1,5	41,31	48,00	45,97	n.v.t.	n.v.t.
070_B	Visweg 63	4,5	41,35	48,00	46,00	n.v.t.	n.v.t.
071_A	Visweg 63	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
071_B	Visweg 63	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
072_A	Visweg 63	1,5	43,27	48,00	47,95	n.v.t.	n.v.t.
072_B	Visweg 63	4,5	43,32	48,00	48,00	0,00	0
073_A	Visweg 61	1,5	47,42	48,00	52,16	4,16	4
073_B	Visweg 61	4,5	47,51	48,00	52,25	4,25	4
074_A	Visweg 61	1,5	42,54	48,00	47,46	n.v.t.	n.v.t.
074_B	Visweg 61	4,5	42,84	48,00	47,80	n.v.t.	n.v.t.
075_A	Visweg 61	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
075_B	Visweg 61	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
076_A	Visweg 61	1,5	42,42	48,00	47,06	n.v.t.	n.v.t.
076_B	Visweg 61	4,5	42,50	48,00	47,10	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
077_A	Visweg 59	1,5	45,26	48,00	50,27	2,27	2
077_B	Visweg 59	4,5	45,54	48,00	50,58	2,58	3
078_A	Visweg 59	1,5	40,34	48,00	46,10	n.v.t.	n.v.t.
078_B	Visweg 59	4,5	41,01	48,00	46,79	n.v.t.	n.v.t.
079_A	Visweg 59	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
079_B	Visweg 59	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
080_A	Visweg 59	1,5	40,31	48,00	45,07	n.v.t.	n.v.t.
080_B	Visweg 59	4,5	40,89	48,00	45,67	n.v.t.	n.v.t.
111_A	Middenweg 50	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
111_B	Middenweg 50	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
112_A	Middenweg 75	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
112_B	Middenweg 75	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
113_A	Middenweg 75	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
113_B	Middenweg 75	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
114_A	Rijksweg 111	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
114_B	Rijksweg 111	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
201_A	Visweg 34	1,5	44,58	48,00	49,13	1,13	1
201_B	Visweg 34	4,5	45,19	48,00	49,77	1,77	2
201_C	Visweg 34	7,5	45,05	48,00	49,64	1,64	2
202_A	Visweg 34	1,5	< 40	48,00	44,14	n.v.t.	n.v.t.
202_B	Visweg 34	4,5	40,62	48,00	45,08	n.v.t.	n.v.t.
202_C	Visweg 34	7,5	40,64	48,00	45,10	n.v.t.	n.v.t.
203_A	Visweg 34	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
203_B	Visweg 34	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
203_C	Visweg 34	7,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
204_A	Visweg 34	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
204_B	Visweg 34	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
204_C	Visweg 34	7,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
205_A	Visweg 32	1,5	45,52	48,00	50,13	2,13	2
205_B	Visweg 32	4,5	45,93	48,00	50,60	2,60	3
205_C	Visweg 32	7,5	45,70	48,00	50,38	2,38	2
206_A	Visweg 32	1,5	41,20	48,00	45,78	n.v.t.	n.v.t.
206_B	Visweg 32	4,5	41,99	48,00	46,60	n.v.t.	n.v.t.
206_C	Visweg 32	7,5	41,96	48,00	46,57	n.v.t.	n.v.t.
207_A	Visweg 32	1,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
207_B	Visweg 32	4,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
207_C	Visweg 32	7,5	< 40	48,00	< 40	n.v.t.	n.v.t.
208_A	Visweg 32	1,5	43,25	48,00	47,99	n.v.t.	n.v.t.
208_B	Visweg 32	4,5	43,66	48,00	48,49	0,49	0

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
208_C	Visweg 32	7,5	43,50	48,00	48,38	0,38	0
501_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	51,47	n.v.t.	n.v.t.
501_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	51,76	n.v.t.	n.v.t.
501_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	51,50	n.v.t.	n.v.t.
502_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	46,74	n.v.t.	n.v.t.
502_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	47,39	n.v.t.	n.v.t.
502_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	47,33	n.v.t.	n.v.t.
503_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
503_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
503_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
504_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	46,60	n.v.t.	n.v.t.
504_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	47,14	n.v.t.	n.v.t.
504_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	46,99	n.v.t.	n.v.t.
505_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	51,84	n.v.t.	n.v.t.
505_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	52,21	n.v.t.	n.v.t.
505_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	51,97	n.v.t.	n.v.t.
506_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	46,16	n.v.t.	n.v.t.
506_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	47,04	n.v.t.	n.v.t.
506_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	47,02	n.v.t.	n.v.t.
507_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
507_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
507_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
508_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	47,55	n.v.t.	n.v.t.
508_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	47,91	n.v.t.	n.v.t.
508_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	47,70	n.v.t.	n.v.t.
509_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	52,09	n.v.t.	n.v.t.
509_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	52,52	n.v.t.	n.v.t.
509_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	52,29	n.v.t.	n.v.t.
510_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	48,00	n.v.t.	n.v.t.
510_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	48,82	n.v.t.	n.v.t.
510_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	48,86	n.v.t.	n.v.t.
511_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
511_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
511_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
512_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	46,59	n.v.t.	n.v.t.
512_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	47,18	n.v.t.	n.v.t.
512_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	46,96	n.v.t.	n.v.t.
513_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	42,69	n.v.t.	n.v.t.
513_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	44,23	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
513_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	44,81	n.v.t.	n.v.t.
514_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
514_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
514_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	40,36	n.v.t.	n.v.t.
515_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	40,76	n.v.t.	n.v.t.
515_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	42,37	n.v.t.	n.v.t.
515_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	43,00	n.v.t.	n.v.t.
516_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
516_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
516_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	40,23	n.v.t.	n.v.t.
517_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	40,28	n.v.t.	n.v.t.
517_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	41,85	n.v.t.	n.v.t.
517_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	42,56	n.v.t.	n.v.t.
518_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
518_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
518_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
519_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
519_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	41,26	n.v.t.	n.v.t.
519_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	42,06	n.v.t.	n.v.t.
520_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
520_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
520_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
521_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
521_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	40,91	n.v.t.	n.v.t.
521_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	41,81	n.v.t.	n.v.t.
522_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
522_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
522_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
523_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
523_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	40,39	n.v.t.	n.v.t.
523_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	41,36	n.v.t.	n.v.t.
524_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
524_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
524_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
525_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	42,74	n.v.t.	n.v.t.
525_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	44,35	n.v.t.	n.v.t.
525_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	44,63	n.v.t.	n.v.t.
526_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
526_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	41,46	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.1

waarneempunt	adres	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting 2017 (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting 2030 (dB)	verschil (dB)	afgerond verschil (dB)
526_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	41,75	n.v.t.	n.v.t.
527_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
527_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	40,31	n.v.t.	n.v.t.
527_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	40,61	n.v.t.	n.v.t.
528_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
528_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
528_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	40,07	n.v.t.	n.v.t.
529_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
529_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	40,06	n.v.t.	n.v.t.
529_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	40,50	n.v.t.	n.v.t.
530_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
530_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
530_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
531_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
531_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
531_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
532_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
532_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
532_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
533_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
533_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
533_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
534_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
534_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
534_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
535_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
535_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
535_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
536_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
536_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.
536_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	n.v.t.	< 40	n.v.t.	n.v.t.

Tabel B2.1: Geluidsbelastingen Visweg, inclusief correctie conform artikel 110g Wgh

Bijlage 3

Gecumuleerde geluidsbelasting

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
001_A	Rijksweg 121	1,5	63	66
001_B	Rijksweg 121	4,5	64	67
002_A	Rijksweg 121	1,5	67	67
002_B	Rijksweg 121	4,5	67	68
003_A	Rijksweg 121	1,5	59	60
003_B	Rijksweg 121	4,5	61	61
004_A	Rijksweg 121	1,5	50	55
004_B	Rijksweg 121	4,5	51	56
005_A	Visweg 16	1,5	57	60
006_A	Visweg 16	1,5	57	60
007_A	Visweg 16	1,5	56	59
008_A	Visweg 16	1,5	55	57
009_A	Visweg 16	1,5	44	44
010_A	Visweg 16	1,5	47	54
011_A	Visweg 18	1,5	55	59
012_A	Visweg 18	1,5	53	56
013_A	Visweg 18	1,5	49	51
014_A	Visweg 18	1,5	44	44
015_A	Visweg 18	1,5	47	53

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
016_A	Visweg 20	1,5	54	58
017_A	Visweg 20	1,5	53	56
018_A	Visweg 20	1,5	42	42
019_A	Visweg 20	1,5	48	54
020_A	Visweg 22	1,5	53	57
020_B	Visweg 22	4,5	54	58
021_A	Visweg 22	1,5	51	55
021_B	Visweg 22	4,5	53	56
022_A	Visweg 22	1,5	42	41
022_B	Visweg 22	4,5	47	46
023_A	Visweg 22	1,5	47	51
023_B	Visweg 22	4,5	48	52
024_A	Visweg 24	1,5	55	60
024_B	Visweg 24	4,5	55	60
025_A	Visweg 24	1,5	53	57
025_B	Visweg 24	4,5	54	58
026_A	Visweg 24	1,5	41	41
026_B	Visweg 24	4,5	45	44
027_A	Visweg 24	1,5	49	54
027_B	Visweg 24	4,5	49	54
028_A	Visweg 26	1,5	55	59
028_B	Visweg 26	4,5	55	59
029_A	Visweg 26	1,5	50	54
029_B	Visweg 26	4,5	50	54
030_A	Visweg 26	1,5	38	38
030_B	Visweg 26	4,5	46	46
031_A	Visweg 26	1,5	49	54
031_B	Visweg 26	4,5	49	54
032_A	Visweg 38	1,5	55	59
032_B	Visweg 38	4,5	55	59
033_A	Visweg 38	1,5	50	54
033_B	Visweg 38	4,5	50	54
034_A	Visweg 38	1,5	35	34
034_B	Visweg 38	4,5	40	39
035_A	Visweg 38	1,5	49	53
035_B	Visweg 38	4,5	49	54
036_A	Visweg 30	1,5	55	59

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
036_B	Visweg 30	4,5	55	59
037_A	Visweg 30	1,5	50	55
037_B	Visweg 30	4,5	50	55
038_A	Visweg 30	1,5	38	38
038_B	Visweg 30	4,5	39	40
039_A	Visweg 30	1,5	50	55
039_B	Visweg 30	4,5	51	55
040_A	Hogeweg 130	1,5	52	55
040_B	Hogeweg 130	4,5	52	55
040_C	Hogeweg 130	7,5	52	55
041_A	Hogeweg 130	1,5	44	48
041_B	Hogeweg 130	4,5	46	50
041_C	Hogeweg 130	7,5	47	50
042_A	Hogeweg 130	1,5	48	51
042_B	Hogeweg 130	4,5	48	51
042_C	Hogeweg 130	7,5	48	51
043_A	Hogeweg 130	1,5	52	54
043_B	Hogeweg 130	4,5	52	54
043_C	Hogeweg 130	7,5	52	54
044_A	Visweg 75	1,5	51	55
045_A	Visweg 75	1,5	50	52
046_A	Visweg 75	1,5	44	45
047_A	Visweg 75	1,5	45	48
048_A	Visweg 73	1,5	50	54
048_B	Visweg 73	4,5	51	55
049_A	Visweg 73	1,5	45	49
049_B	Visweg 73	4,5	47	50
050_A	Visweg 73	1,5	42	42
050_B	Visweg 73	4,5	44	44
051_A	Visweg 73	1,5	46	49
051_B	Visweg 73	4,5	47	50
052_A	Visweg 71	1,5	55	59
052_B	Visweg 71	4,5	54	59
053_A	Visweg 71	1,5	51	55
053_B	Visweg 71	4,5	51	55
054_A	Visweg 71	1,5	37	37
054_B	Visweg 71	4,5	39	39

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
055_A	Visweg 71	1,5	50	54
055_B	Visweg 71	4,5	51	55
056_A	Visweg 71	1,5	50	54
056_B	Visweg 71	4,5	51	55
057_A	Visweg 67	1,5	52	56
057_B	Visweg 67	4,5	52	56
058_A	Visweg 67	1,5	47	52
058_B	Visweg 67	4,5	48	52
059_A	Visweg 67	1,5	38	37
059_B	Visweg 67	4,5	41	40
060_A	Visweg 67	1,5	49	54
060_B	Visweg 67	4,5	50	54
061_A	Visweg 67	1,5	54	59
061_B	Visweg 67	4,5	54	58
062_A	Visweg 67	1,5	49	53
062_B	Visweg 67	4,5	49	53
063_A	Visweg 67	1,5	49	53
063_B	Visweg 67	4,5	49	53
064_A	Visweg 67	1,5	37	39
064_B	Visweg 67	4,5	40	39
065_A	Visweg 65	1,5	54	59
065_B	Visweg 65	4,5	54	58
066_A	Visweg 65	1,5	48	53
066_B	Visweg 65	4,5	49	53
067_A	Visweg 65	1,5	49	53
067_B	Visweg 65	4,5	49	53
068_A	Visweg 65	1,5	34	34
068_B	Visweg 65	4,5	34	36
069_A	Visweg 63	1,5	53	58
069_B	Visweg 63	4,5	53	58
070_A	Visweg 63	1,5	47	51
070_B	Visweg 63	4,5	47	51
071_A	Visweg 63	1,5	37	39
071_B	Visweg 63	4,5	43	41
072_A	Visweg 63	1,5	48	53
072_B	Visweg 63	4,5	49	53
073_A	Visweg 61	1,5	53	57

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
073_B	Visweg 61	4,5	53	57
074_A	Visweg 61	1,5	49	53
074_B	Visweg 61	4,5	50	53
075_A	Visweg 61	1,5	42	39
075_B	Visweg 61	4,5	45	39
076_A	Visweg 61	1,5	48	52
076_B	Visweg 61	4,5	48	52
077_A	Visweg 59	1,5	51	56
077_B	Visweg 59	4,5	52	56
078_A	Visweg 59	1,5	49	52
078_B	Visweg 59	4,5	50	52
079_A	Visweg 59	1,5	44	45
079_B	Visweg 59	4,5	46	45
080_A	Visweg 59	1,5	46	50
080_B	Visweg 59	4,5	46	51
111_A	Middenweg 50	1,5	60	60
111_B	Middenweg 50	4,5	61	61
112_A	Middenweg 75	1,5	63	63
112_B	Middenweg 75	4,5	64	64
113_A	Middenweg 75	1,5	67	67
113_B	Middenweg 75	4,5	67	67
114_A	Rijksweg 111	1,5	63	63
114_B	Rijksweg 111	4,5	64	64
201_A	Visweg 34	1,5	n.v.t.	54
201_B	Visweg 34	4,5	n.v.t.	55
201_C	Visweg 34	7,5	n.v.t.	55
202_A	Visweg 34	1,5	n.v.t.	49
202_B	Visweg 34	4,5	n.v.t.	50
202_C	Visweg 34	7,5	n.v.t.	50
203_A	Visweg 34	1,5	n.v.t.	35
203_B	Visweg 34	4,5	n.v.t.	36
203_C	Visweg 34	7,5	n.v.t.	38
204_A	Visweg 34	1,5	n.v.t.	43
204_B	Visweg 34	4,5	n.v.t.	45
204_C	Visweg 34	7,5	n.v.t.	46
205_A	Visweg 32	1,5	n.v.t.	55
205_B	Visweg 32	4,5	n.v.t.	56

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
205_C	Visweg 32	7,5	n.v.t.	56
206_A	Visweg 32	1,5	n.v.t.	51
206_B	Visweg 32	4,5	n.v.t.	52
206_C	Visweg 32	7,5	n.v.t.	52
207_A	Visweg 32	1,5	n.v.t.	40
207_B	Visweg 32	4,5	n.v.t.	43
207_C	Visweg 32	7,5	n.v.t.	44
208_A	Visweg 32	1,5	n.v.t.	53
208_B	Visweg 32	4,5	n.v.t.	54
208_C	Visweg 32	7,5	n.v.t.	54
501_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	57
501_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	57
501_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	57
502_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	52
502_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	53
502_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
503_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	47
503_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	48
503_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	48
504_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	52
504_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
504_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	52
505_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	57
505_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	58
505_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	58
506_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	52
506_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	53
506_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
507_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	46
507_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	47
507_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	48
508_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	53
508_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	53
508_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
509_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	58
509_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	58
509_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	58

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
510_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	55
510_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	56
510_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	56
511_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	48
511_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	49
511_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	50
512_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	52
512_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
512_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	52
513_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	51
513_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
513_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
514_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
514_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
514_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	47
515_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	51
515_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
515_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
516_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	45
516_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
516_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	47
517_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	51
517_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
517_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
518_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
518_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	45
518_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	46
519_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	51
519_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	52
519_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	53
520_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	43
520_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	44
520_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	45
521_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	51
521_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	51
521_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	52
522_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	41

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
522_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	43
522_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	44
523_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	50
523_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	51
523_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	52
524_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
524_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	45
524_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	46
525_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	50
525_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	51
525_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	51
526_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	46
526_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	47
526_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	47
527_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	48
527_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	49
527_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	50
528_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
528_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
528_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	46
529_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	46
529_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	47
529_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	48
530_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	43
530_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	45
530_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	45
531_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
531_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
531_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	48
532_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	42
532_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	44
532_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	45
533_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
533_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
533_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	48
534_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	41
534_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	43

Tabel B3.1

waarneempunt	adres	waarneemhoogte (m)	gecumuleerde geluidsbelasting 2017 (dB)	gecumuleerde geluidsbelasting 2030 (dB)
534_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	43
535_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	44
535_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	46
535_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	47
536_A	Deelgebied 2c	1,5	n.v.t.	43
536_B	Deelgebied 2c	4,5	n.v.t.	43
536_C	Deelgebied 2c	7,5	n.v.t.	44

Tabel B3.1: Gecumuleerde geluidsbelasting van alle wegen samen, zonder correcties

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