

**Akoestisch onderzoek wegverkeer
en spoorwegverkeer
Bestemmingsplan Schepenwijk**

**Houtribweg, Houtribdreef,
Westerdreef, Stationdreef,
Stationsweg, Stationslaan,
Visarendreef en Hanzelijn
(spoorweg)**

Lelystad

Opgesteld door : ing. P.M. Bakker
Gemeente Lelystad, afdeling Beleid
Intern projectnr. : 2017-01
Datum : December 2017

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	2
2. WETTELIJK KADER	3
2.1 Geluidzones langs wegen	3
2.2 Geluidzone Hanzelijn	3
2.3 Geluidgevoelige bestemmingen en L_{den}	3
2.4 Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder	4
2.5 Voorkeursgrenswaarde en hogere grenswaarden	5
!ONVERWACHT EINDE FORMULE	
3.1 Onderzoeksgebied	6
4. UITGANGSPUNTEN BEREKENINGEN	7
4.1 Wegverkeer	7
4.1.1 Rekenmodel	7
4.1.2 Kaartmateriaal	7
4.1.3 Waarneempunten	7
4.1.4 Snelheden	7
4.1.5 Intensiteiten	8
4.1.6 Wegdek	8
4.2 Spoorweg.....	8
5. REKENRESULTATEN	9
6. SAMENVATTING EN CONCLUSIE	10
BIJLAGEN	11
BIJLAGE A: BESTEMMINGSPLANKAARTEN	12
BIJLAGE B: INVOER MODEL	14
BIJLAGE C: VERDELING EN INTENSITEIT WEGVERKEER	17
BIJLAGE D: REKENRESULTATEN	18

1. INLEIDING

Bestemmingsplan Schepenwijk is een actualisatie van een negental bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is voor een groot deel een conserverend bestemmingsplan dat wil zeggen dat de bestaande bestemmingen opnieuw wordt vastgelegd. Voor slechts een aantal gebieden binnen het bestemmingsplan is sprake van “Woongebied – Uit te werken”. Binnen deze gebieden laat het huidige bestemmingsplan verlening van de bouwvergunning toe, echter deze zijn nog niet afgegeven (geprojecteerde woning).

Er geldt een onderzoeksplicht voor de gebieden met geprojecteerde woningen. Voor de eenduidigheid is voor het gehele bestemmingsplangebied opnieuw een akoestisch onderzoek uitgevoerd, ondanks dat voor bestaande woningen geen onderzoeksplicht geldt op grond van artikel 76 lid 1 en 3 van de Wet geluidhinder.

Met het akoestisch onderzoek zijn alle zoneringsplichtige wegen nader onderzocht en is er een verkenning uitgevoerd naar de uiteindelijke geluidscontouren binnen de gebieden “Woongebied - Uit te werken”. Voor de oostzijde van het plangebied is ook nog onderzoek gedaan naar de geluidscontour afkomstig van de spoorweg de Hanzelijn.

In het onderhavige rapport worden de diverse geluidscontouren van onder andere de voorkeursgrenswaarde afgebeeld en worden de invoergegevens en uitgangspunten vermeld. Aan de hand van de contouren kan direct worden bepaald in welk gebied gebouwd mag worden volgens de Wet geluidhinder en in welk gebied een eventuele hogere grenswaarde procedure noodzakelijk is.

De geluidscontouren zijn bepaald voor de toekomstige situatie 2030 en gebaseerd wat betreft verkeer op het verkeersmodel van de gemeente Lelystad en voor de spoorweg Hanzelijn op de brongegevens van het Geluidregister van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M).

In hoofdstuk 2 staat het wettelijk kader van de Wet geluidhinder beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft in het kort het plangebied en hoofdstuk 4 de uitgangspunten van het onderzoek. De rekenresultaten en de uiteindelijke samenvatting en conclusie staan beschreven in hoofdstuk 5 en 6.

2. WETTELIJK KADER

In dit hoofdstuk staan de relevante wettelijke gegevens voor dit onderzoek beschreven, zoals gesteld in de Wet geluidhinder (Wgh).

2.1 Geluidzones langs wegen

In artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de geluidzones langs wegen vastgesteld. Binnen de vastgestelde geluidzones zijn de regels van de Wgh van toepassing. Buiten deze geluidzones is de Wgh niet van toepassing. In onderstaande tabel 1 is een overzicht gegeven van de gehanteerde zones overeenkomstig artikel 74 van de Wgh. Wegen gelegen binnen een woonerf of wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur vallen buiten de werkingssfeer van de Wgh.

Tabel 1 (zones langs wegen)

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone (meter)	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
5 of meer	350	600

De zone strekt zich uit aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

2.2 Geluidzone Hanzelijn

Voor de Hanzelijn geldt er een vastgestelde geluidzone van 500 meter aan weerszijden van het spoor.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen en L_{den}

Bij een akoestisch onderzoek wordt onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen, gelegen binnen de geluidzone van een weg of spoorweg. Voorbeelden van geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en dergelijke. De berekende geluidsbelasting wordt uitgedrukt in dB (L_{den}).

Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder de L_{den} -waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode (van 7.00 uur tot 19.00 uur)
- het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB
- het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 7.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

Voor scholen en medische kleuterdagverblijven wordt alleen uitgegaan van de geluidbelasting gedurende de etmaalperiode(n) waarin ze geopend zijn (art. 1b, Wet geluidhinder).

De uiteindelijke berekende geluidscontouren worden inzichtelijk gemaakt in de L_{den} waarde.

2.4. Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder

Het beleid van de Nederlandse overheid en de Europese Unie (EU) is erop gericht om de geluidemissie van het verkeer te verminderen. Dit wordt bereikt door steeds strengere eisen te stellen aan de geluidemissies van voertuigen en banden (in EU-verband), en door onderzoek naar stillere wegdekverhardingen te stimuleren (door de Nederlandse overheid). In de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid geboden om hierop te anticiperen in het geluidonderzoek, aangezien in het geluidonderzoek de toekomstige geluidbelastingen maatgevend zijn. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) is nader aangegeven hoe hiermee omgegaan moet worden.

In het RMG 2012 is geregeld dat, voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden, de berekende geluidbelasting verminderd moet worden met de aftrek ex artikel 110g van de Wgh alvorens toetsing aan de wettelijke grenswaarden plaatsvindt. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het RMG 2012. In de periode vanaf 21 mei 2014 tot 1 juli 2018 geldt de volgende aftrek:

- 3 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, 56 dB bedraagt;
- 4 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, 57 dB bedraagt;
- 2 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer en de geluidsbelasting tgv de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, afwijkt van bovengenoemde bedragen;
- 5 dB voor de overige wegen (tot 70 km/uur);
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

Voor de contouren wordt de aftrek artikel 110g van de Wgh toegepast.

2.5. Voorkeursgrenswaarde en hogere grenswaarden

In artikel 82 tot en met 85 van de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor wegverkeerslawaai geldt er een voorkeursgrenswaarde van 48 dB(L_{den}). Voor een spoorweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(L_{den}) op basis van het Besluit geluidhinder (Bgh). De berekende contouren zijn hierop gebaseerd.

Onder bepaalde voorwaarden mag de geluidsbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Deze overschrijding is afhankelijk van de situatie gelimiteerd en dient er een hogere grenswaarde te worden verleend.

Voor de te onderzoeken locatie aan de Houtribdreef (W-UWG3) is door Gedeputeerde Staten van Flevoland op 13 oktober 2005 een hogere grenswaarde van 53 dB(L_{den}) vastgesteld. Bij de berekening is rekening gehouden met deze hogere grenswaarde.

3. SITUATIEOMSCHRIJVING

In bijlage A staan de plankaarten van het bestemmingsplan Schepenwijk weergegeven. Met de rode arcering zijn de relevante gebieden “Woongebied, Uit te Werken” en “Gemengd 1” aangegeven.

3.1. *Onderzoeksgebied*

Voor het akoestisch onderzoek zijn de volgende wegen nader onderzocht:

- Houtribweg;
- Houtribdreef;
- Westerdreef;
- Stationsdreef;
- Stationsweg;
- Stationslaan;
- Spoorweg de “Hanzelijn”

De Oostvaardersdijk ligt ook binnen het plangebied, echter deze weg behoort tot een 30 km/uur zone en valt derhalve buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Voor het akoestisch onderzoek is gekeken naar de zoneringsplichtige wegen. Daarbij is rekening gehouden met de gebiedskenmerkende eigenschappen, zoals hoogte verschillen (o.a. taluds), aanwezigheid van geluidsschermen, reflecterende en absorberende bodemeigenschappen, stedelijke bebouwing etc..

4. UITGANGSPUNTEN BEREKENINGEN

4.1. *Wegverkeer*

De belangrijkste parameter bij de invoer van het rekenmodel is de verkeersintensiteit. Daarnaast zijn de rijnsnelheid en wegdekverharding van belang.

4.1.1 *Rekenmodel*

Voor de berekening is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu versie 4.01. Hierbij is de standaard rekenmethode 2 voor wegverkeerslawaaai gehanteerd.

In bijlage B is een schets van de modelinvoer gegeven. Er is onder andere rekening gehouden met de gebiedkenmerkende omstandigheden waaronder dat de dreven gemiddeld 1 meter lager liggen dan de woningen.

4.1.2 *Kaartmateriaal*

Als ondergrond voor de invoer van het rekenmodel is gebruik gemaakt van beschikbare DXF plattegronden. Deze plattegronden zijn afkomstig van de afdeling Dienstverlening (DVL-GIB) Geo-informatie en Belastingen van de gemeente Lelystad.

4.1.3 *Waarneempunten*

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van een zogenaamde gridberekening om contouren te kunnen plotten. Daarbij is uitgegaan van een waarneemhoogte van 7,5 meter boven maaiveldniveau. Deze hoogte is representatief voor de derde bouwlaag van woningen en qua geluidsbelasting veelal maatgevend ten opzichte van lagere waarneemhoogtes. Met de contouren wordt de grens van de voorkeursgrenswaarde weergegeven of de in het verleden vastgestelde hogere grenswaarde. Bij de gebieden W-UWG1, GD1 en W-WG (oostzijde plangebied) zijn nog aanvullend toetspunten gemodelleerd overeenkomstig de toegestane maximum bouwhoogte.

4.1.4 *Snelheden*

Voor het wegverkeer is voor de dreven een rijnsnelheid aangehouden van 50 km/uur. Voor de Visarenddreef is een snelheid aangehouden van 70 km/uur en voor een klein deel 50 km/uur.

Bij de bepaling van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt conform artikel 110g Wgh een aftrek toegepast in verband met de verwachting dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden. Deze aftrek bedraagt 2 dB voor wegen met een lichte motorvoertuigen representatieve snelheid van 70 km per uur en hoger en 5 dB voor overige wegen (30-50 km per uur).

Concreet betekent dit een aftrek van 5 dB voor de onderzochte dreven en 2 dB voor de Visarenddreef (zie hiervoor ook paragraaf 2.4 op pagina 4).

4.1.5. Intensiteiten

De gebruikte parameters zijn allen afkomstig van het in 2014 opgeleverde verkeersmodel (Goudappel). Daarbij is gekeken naar het prognosejaar 2030. De gegevens van het verkeersmodel zijn weergegeven in weekdagen. In bijlage C staan de gebruikte verkeersintensiteiten en verdelingen weergegeven.

4.1.6. Wegdek

Voor de Houtribweg en de Stationslaan is gerekend met een referentie wegdek (dicht asfaltbeton (DAB)). Voor de Houtribdreef en de Westerdreef is gerekend met Double Enforcements in Stonemastic Asphalt (DESA). Dit betreft een duurzaam asfaltmengsel met geluidreducerende eigenschappen.

Voor het verkeer is in het model voor de dreven gerekend met 1 rijlijn of met 2 rijlijnen (afhankelijk van de situatie). De bodem is ingevoerd als 100% absorberend en het wegdek is ingevoerd als harde bodem (0% absorptie). Ook overige verhardingen en waterpartijen zijn ingevoerd als harde bodem (0% absorptie).

4.2 Spoorweg

Voor de berekeningen voor het spoorweglawaai is ook gebruik gemaakt van het akoestisch programma Geomilieu versie 4.01. Daarbij is het door Buro Appel in oktober 2012 opgeleverde akoestisch model gebruikt.

Bij de berekeningen is gebruikt gemaakt van de spoorgegevens zoals deze zijn opgenomen in het Geluidregister van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Hierbij is de standaard rekenmethode voor railverkeerslawaai gehanteerd (RMR-2012). Door de wetwijziging wordt voor spoorweglawaai niet meer gerekend met prognoses, maar wordt er gebruik gemaakt van het bronbestand dat behoort bij de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds. Wijzigingen in dit bronbestand kunnen namelijk alleen worden doorgevoerd na het doorlopen van een wettelijke procedure.

Aan de hand van de berekende contouren kan bepaald worden of er voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde voor de gebieden W-WG, W-UWG1 en GD1, gelegen binnen de geluidszone van de Hanzelijn.

5. REKENRESULTATEN

In het kader van de bestemmingsplan procedure is men geïnteresseerd in de geluidsbelasting voor de eerstelijnsbebouwing. Dit is gepresenteerd in de vorm van een geluidcontour van de 48 dB (voorkeursgrenswaarde wegverkeerslawaai) en de 55 dB (voorkeursgrenswaarde spoorweglawaai).

In bijlage D staan de geluidscontouren weergegeven. Deze contouren worden opgenomen in het uiteindelijke bestemmingsplan.

6. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Voor het bestemmingsplan Schepenwijk is een geluidsberekening gemaakt voor alle gebieden “Woongebied, Uit te Werken”. Daarbij is getoetst of er voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde of aan de in het verleden vastgestelde hogere grenswaarden.

Houtribdreef

Voor het betreffende gebied W-UWG3 is in 2005 een hogere grenswaarde vastgesteld van 53 dB(L_{den}). Voor de situatie 2030 op basis van het nieuwe verkeersmodel is de geluidscontour van 53 dB(L_{den}) opnieuw berekend. De contour ligt op de grens van het plangebied en daarmee is een aanpassing van de hogere grenswaarde niet aan de orde. De overige gebieden WG-U3 en WG-U4 liggen buiten de invloedssfeer van de Houtribdreef en wordt er voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Houtribweg

Voor het gebied WG-U2 gelegen aan de Houtribweg wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(L_{den}). Daarmee is een hogere grenswaarde procedure niet aan de orde. Het gebied WG-U3 ligt buiten de invloedssfeer van de Houtribweg.

Visarenddreef

De gebieden WG-U1 en GD1 liggen allen buiten de invloedssfeer van de Visarenddreef en wordt er voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Westerdreef

Er liggen geen “Uit te Werken” gebieden in de invloedssfeer van de Westerdreef.

Stationslaan (wegverkeerslawaa)

Voor het gedeelte bij de Stationslaan “Woongebied, Uit te Werken” W-UWG1 wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(L_{den}). Ditzelfde geldt voor het gebied GD1 en het gebied W-WG ten noordwesten van de rotonde Stationslaan naar de Stationsweg. Voor de betreffende gebieden is een hogere grenswaarde procedure noodzakelijk. Voorgesteld wordt om een hogere grenswaarde vast te stellen van 60 dB voor gebied GD1, 53 dB voor gebied W-UWG1 en 53 dB voor gebied W-WG.

Hanzelijn (spoorweglawaa)

Voor het gedeelte bij de Stationslaan “Woongebied, Uit te Werken” wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(L_{den}) voor spoorweglawaa voor de eerste drie bouwlagen (0 – 9 meter hoogte). Daarmee is een hogere grenswaarde procedure niet aan de orde. Voor de gebieden W-WG, W-UWG1 en GD1 is het mogelijk om tot een hoogte van 34, 30 en 35 meter te bouwen. Op deze hoogtes wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de betreffende gebieden is een hogere grenswaarde procedure noodzakelijk. Voorgesteld wordt om een hogere grenswaarde vast te stellen van 65 dB voor gebied W-WG, 60 dB voor gebied W-UWG1 en 60 dB voor gebied GD1.

Stationsdreef en Stationsweg

Alle gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de Stationsweg als de Stationsdreef. Dit wordt met name veroorzaakt door de afschermende werking van de Hanzelijn.

Onderstaand een overzicht van de gebieden:

Gebied	Voldoet aan voorkeursgrenswaarde	Vast te stellen hogere grenswaarde wegverkeerslawaai	Vast te stellen hogere grenswaarde spoorweglawaai
W-UWG1	nee	53 dB	60 dB
W-UWG2	ja	--	--
W-UWG3	nee	Nvt (Besluit van 2005)	--
WG-U1	ja	--	--
WG-U2	ja	--	--
WG-U3	ja	--	--
WG-U4	ja	--	--
WG-U5	ja	--	--
GD1	nee	60 dB	60 dB
W-WG	nee	53 dB	65 dB

BIJLAGEN

- A: bestemmingsplankaarten;
- B: invoer model Geomilieu versie 4.01;
- C: verdeling en intensiteit wegverkeer;
- D: rekenresultaten.

Bijlage A: Bestemmingsplankaarten



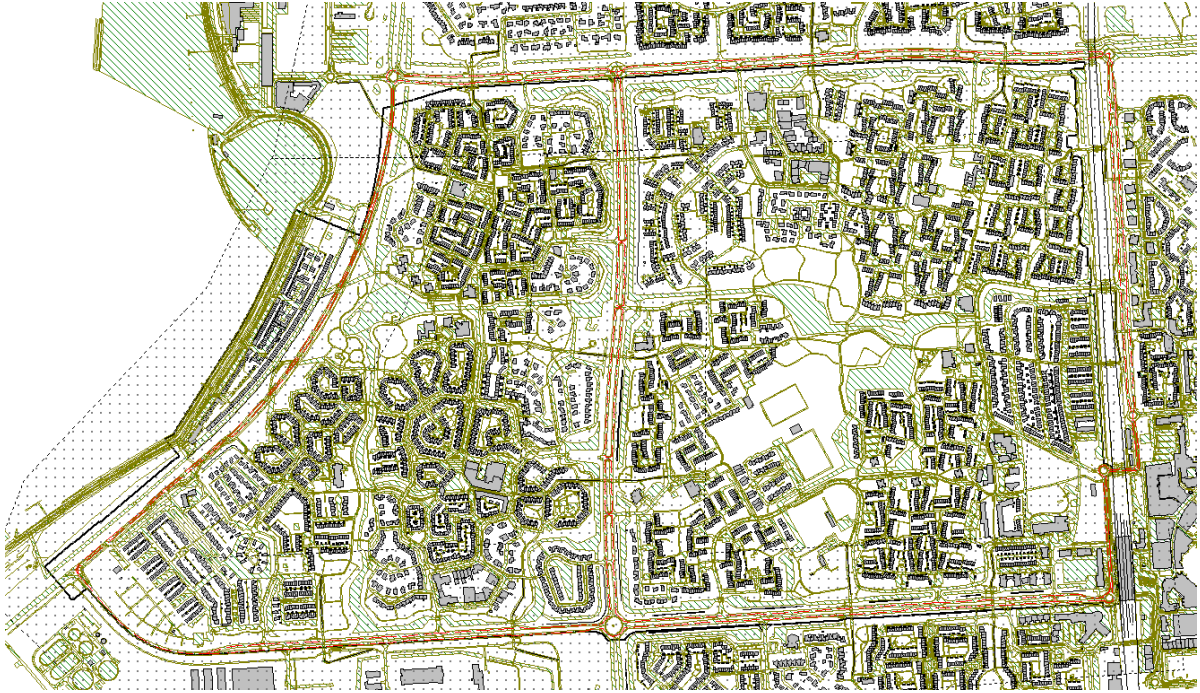
Rode arcering zijn de gebieden: Woongebied – Uit te werken



Rode arcering zijn de gebieden: Woongebied – Uit te werken, GD1 en W-WG

Bijlage B: Invoer model

Plattegrond van model (wegverkeer)



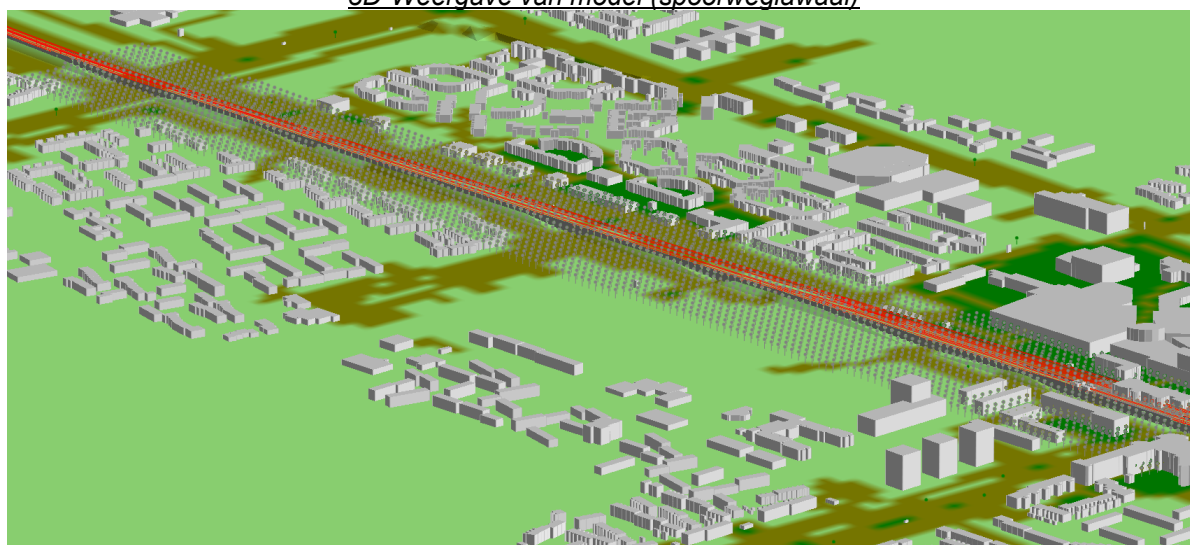
3D-Weergave van model (wegverkeer)



Plattegrond van model Hanzelijn (spoorweglawaai)



3D-Weergave van model (spoorweglawaai)



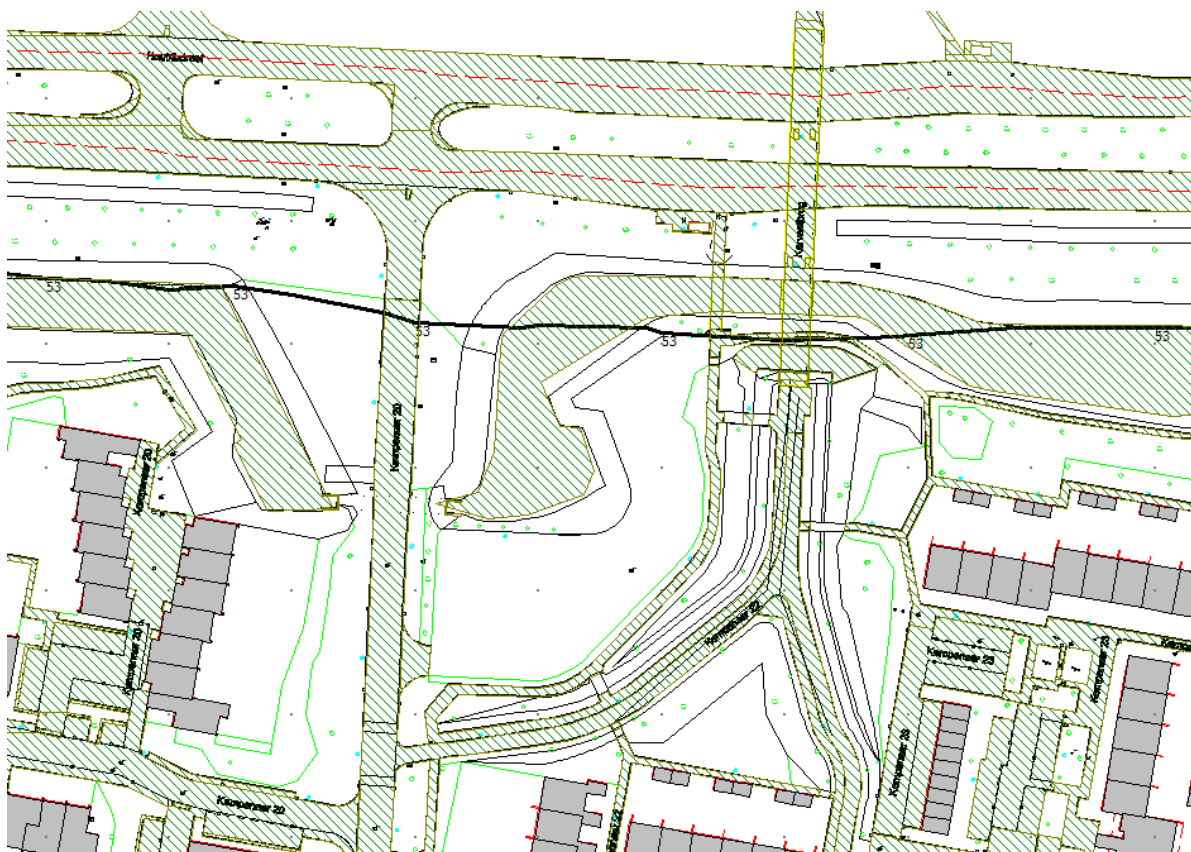
Bijlage C: Verdeling en intensiteit wegverkeer

De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig onderstaande categorieverdelingen en intensiteiten.

<u>Overzicht categorieverdeling voertuigen</u>							
Wegvlak	Daguur	Avonduur	Nachtuur	Verdeling			Intensiteit 2030
				<i>Licht</i>	<i>Middel</i>	<i>Zwaar</i>	
Houtribweg	6,62%	3,36%	0,89%	96,9%	2,33%	0,75%	6.472,0 mvt/etmaal
Houtribdreef	6,63%	3,35%	0,88%	93,29%	5,08%	1,63%	14.908,0 mvt/etmaal
Westerdreef	6,63%	3,35%	0,88%	91,24%	6,63%	2,13%	11.311,0 mvt/etmaal
Visarenddreef	6,63%	3,35%	0,88%	92,32%	5,81%	1,87%	15.032,0 mvt/etmaal
Stationsdreef	6,57%	3,65%	0,82%	93,78%	5,14%	1,08%	13.321,0 mvt/etmaal
Stationsweg	6,54%	3,88%	0,75%	90,45%	7,86%	1,69%	15.719,0 mvt/etmaal
Stationslaan	6,54%	3,88%	0,75%	87,34%	10,42%	2,24%	16.320,0 mvt/etmaal

Bijlage D: Rekenresultaten

Houtribdreef

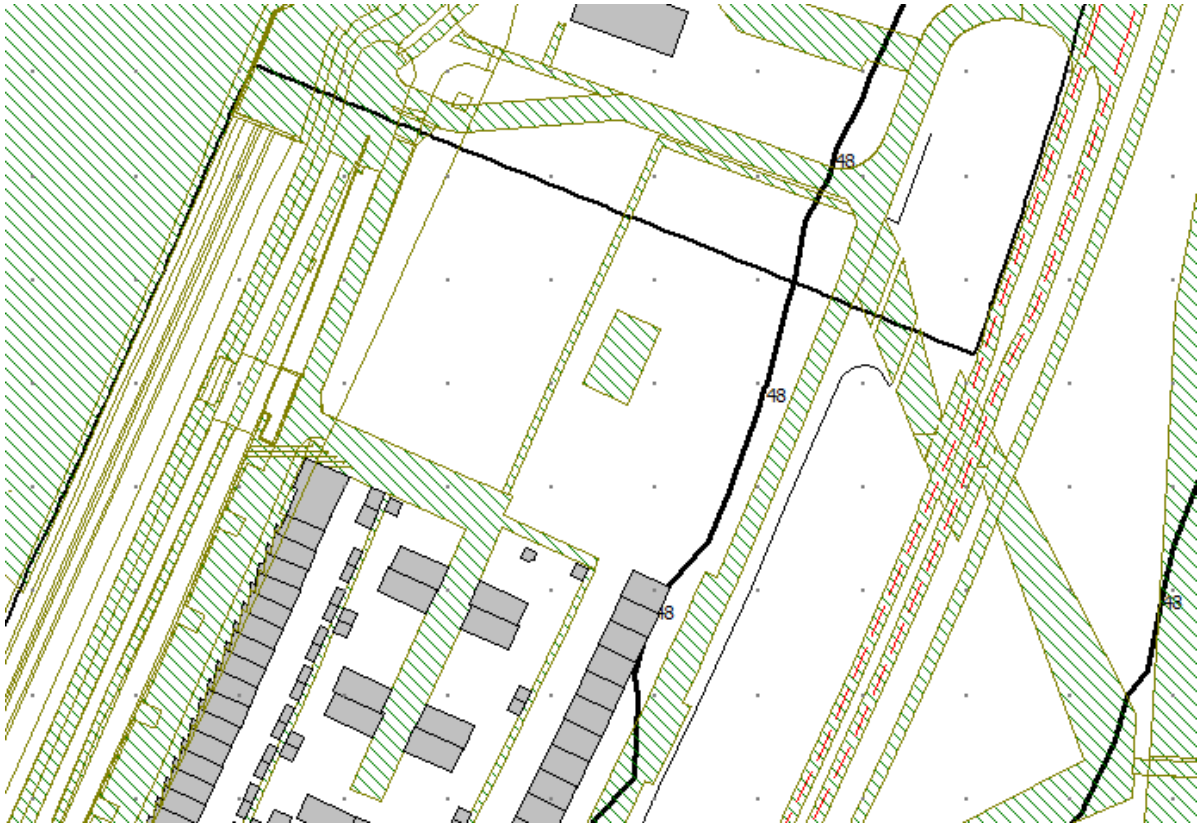


Voor de betreffende locatie (W-UWG3) is in 2005 een hogere grenswaarde vastgesteld van 53 dB(L_{den}). Voor de situatie 2030 op basis van het nieuwe verkeersmodel de geluidscontour van 53 dB(L_{den}) opnieuw berekend. De contour ligt op de grens van het plangebied en daarmee is een hogere grenswaarde procedure niet aan de orde. De gebieden WG-U3, WG-U4 en WG-U5 vallen buiten de werkingssfeer van de Houtribdreef en zijn derhalve niet opgenomen in een verbeelding.

Westerdreef en Visarendreef

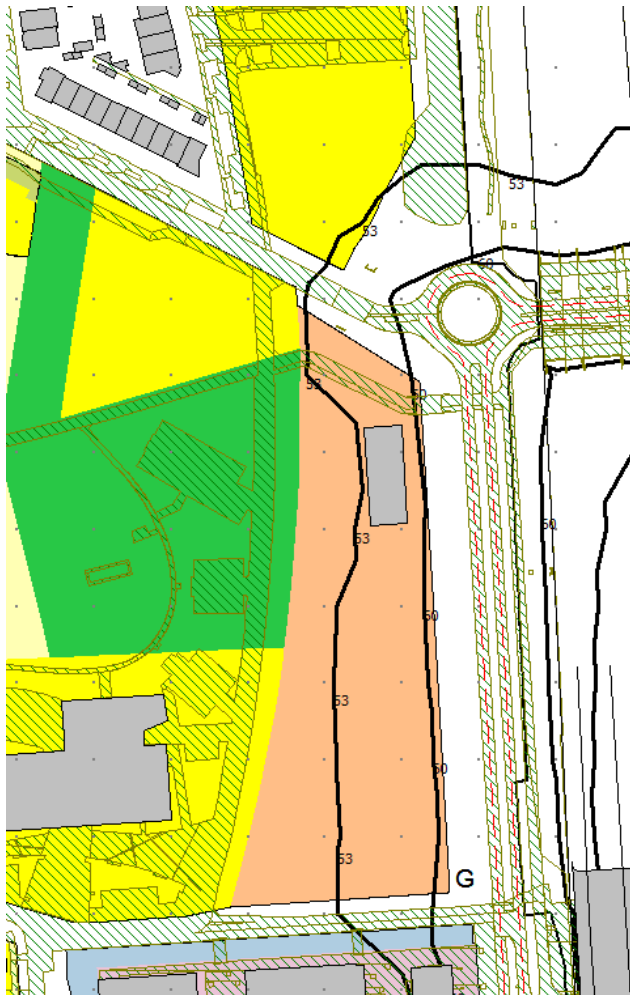
Er zijn geen gebieden binnen de invloedssfeer van de betreffende wegen gelegen en zijn derhalve ook niet opgenomen in een verbeelding.

Houtribweg



Voor gedeelte bij de Houtribweg “Woongebied, Uit te Werken” (WG-U2) wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(L_{den}). Daarmee is een hogere grenswaarde procedure niet aan de orde. Het gebied WG-U3 valt buiten de werkingssfeer van de Houtribweg en is derhalve niet opgenomen in een verbeelding.

Stationslaan (Wegverkeerslawaai)

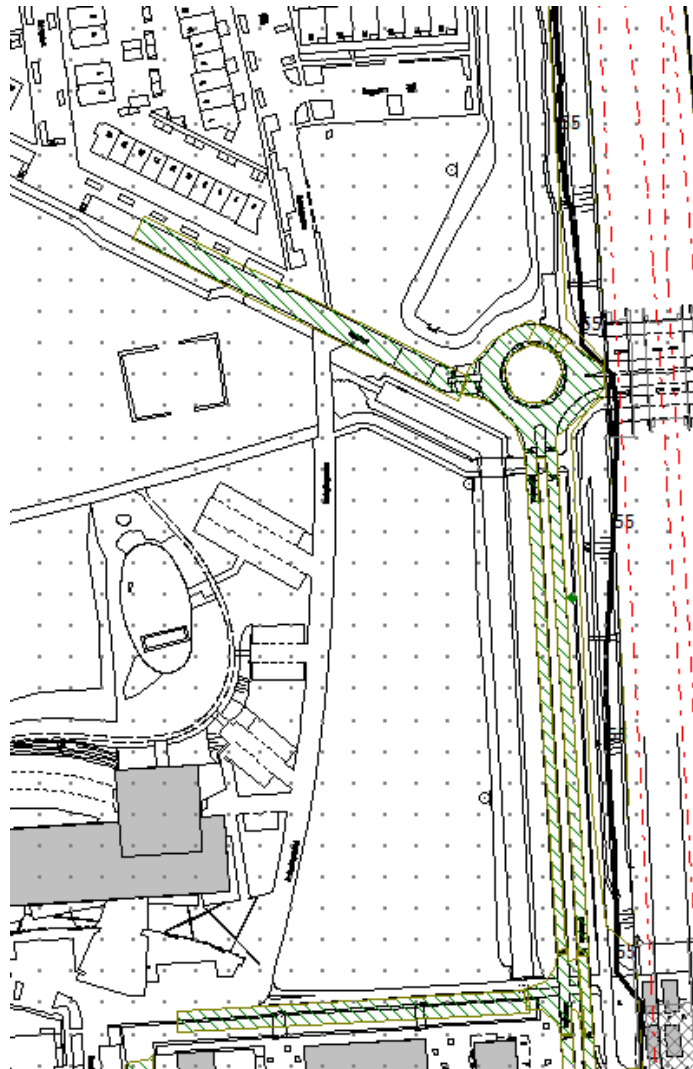


Voor het gedeelte bij de Stationslaan “Woongebied, Uit te Werken” wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(Lden) voor wegverkeerslawaai. Voor deze gebieden wordt een hogere grenswaarde vastgesteld van 53 dB voor de gebieden W-UWG1 en W-WG en 60 dB voor het gebied GD1.

Stationsdreef en Stationsweg

Er zijn geen gebieden binnen de invloedssfeer van de betreffende wegen gelegen en zijn derhalve ook niet opgenomen in een verbeelding.

Hanzelijn (Spoorweglawaai)

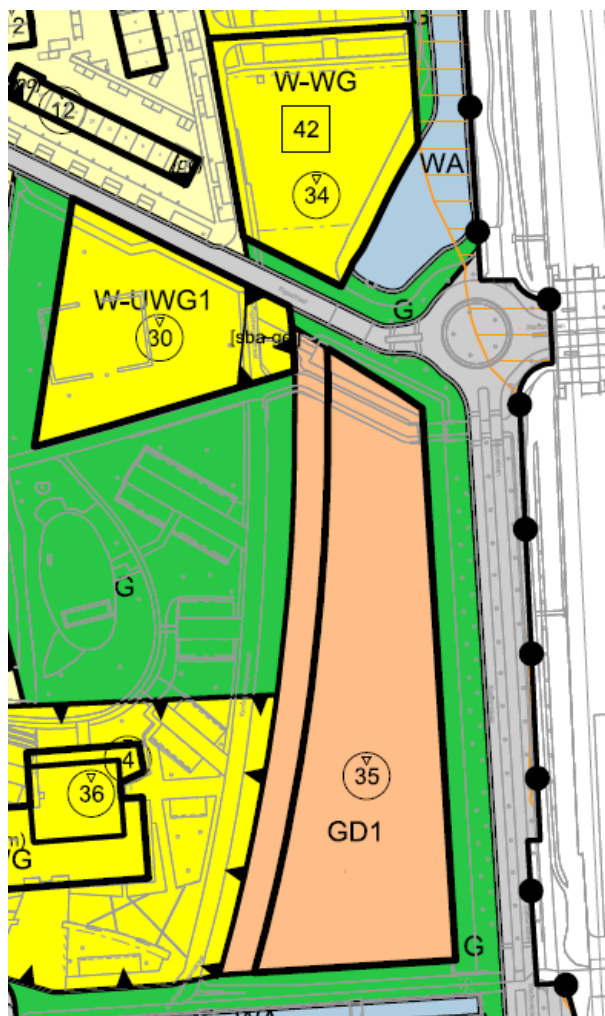


Voor het gedeelte bij de Stationslaan “Woongebied, Uit te Werken” wordt voor spoorweglawaai voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(L_{den}) tot en met de derde bouwlaag. Dit komt door de genomen akoestische maatregelen bij de aanleg van de Hanzelijn (geluidschermen) en de lage rijsnelheden van de vertrekkende en aankomende treinen op station Lelystad. De berekende waarden liggen in lijn met de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's op 4 meter hoogte). Doordat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde is een hogere grenswaarde voor de eerste drie bouwlagen niet aan de orde.

Voor de hoger gelegen verdiepingen kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Om de maximale bouwhoogtes die het bestemmingsplan mogelijk maakt, te kunnen realiseren is een hogere grenswaarde noodzakelijk. In het kader van globaal en flexibel bestemmen wordt de hoogste waarde per gebied opgenomen.

Bij de bouw zal dan getoetst moeten worden aan deze hogere grenswaarde. Onderstaand staan de berekende waarden weergegeven:

Overzicht van de vast te stellen hogere grenswaarde



De maximale waarde voor de gebieden zijn:

Gebied	Maximale waarde
W-WG	65 dB
W-UWG1	60 dB
GD1	60 dB