



## Effectenrapport Geluid

29 mei 2015- Versie 4.0 Eindconcept

## Inhoudsopgave

<b>1 Kader</b>	<b>3</b>
1.1 Inleiding en achtergrond	3
1.2 Probleemstelling	4
1.3 Leeswijzer	5
<b>2 Beoordelingskader</b>	<b>6</b>
<b>3 Alternatieven</b>	<b>8</b>
3.1 Beschrijving autonome situatie	9
3.2 Registersituatie	9
<b>4 Onderzoeksmethode en uitgangspunten</b>	<b>10</b>
4.1 Begrenzing van het studiegebied	10
4.2 Onderzoek op referentiepunten	10
4.3 Geluids-berekeningen	11
4.4 Afweging van maatregelen	11
4.5 Wegvakgegevens	12
4.5.1. <i>Wegvak-intensiteiten</i>	12
4.5.2. <i>Wegdekverharding</i>	13
4.5.3. <i>Wegvaksnelheden</i>	13
4.6 Geluidschermen en -wallen	13
<b>5 Onderzoek op referentiepunten</b>	<b>14</b>
5.1 Inleiding	14
5.2 Systematiek van geluidproductie-plafonds	14
5.3 Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken	16
5.4 Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met spitsstroken	17
5.5 Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie	19
<b>6 Knelpunten</b>	<b>21</b>
6.1 Knelpunten per variant	21
<b>7 Afweging van geluidmaatregelen</b>	<b>22</b>
7.1 Inleiding	22
7.2 Afweging doelmatige geluidmaatregelen alternatief met 2x3 rijstroken	24
7.2.1. <i>Overschrijdingen buiten de projectgrenzen</i>	25
7.3 Afweging doelmatige maatregelen alternatief met 2x2 rijstroken met een spitsstrook	26
7.3.1. <i>Overschrijdingen buiten de projectgrenzen</i>	27
7.4 Afweging doelmatige maatregelen autonome situatie	28
7.4.1. <i>Overschrijdingen buiten de projectgrenzen</i>	29
<b>8 Invloed van andere geluidbronnen</b>	<b>31</b>
8.1 Cumulatie van geluid	31
<b>9 Beschrijving en beoordeling effect per alternatief</b>	<b>32</b>
9.1 Doelmatige maatregelen	32
9.2 Effect op de geluidproductie-plafonds	32

9.3	Effect op het aantal gehinderde personen	33
9.4	Effect op het geluidbelast oppervlak	34
<b>10</b>	<b>Conclusie</b>	<b>35</b>
10.1	Effectvergelijking	35
10.2	Beoordelingskader	35
10.3	Maatregelen	35
	<b>Colofon</b>	<b>37</b>

<b>Bijlage I</b>	<b>Wegvakgegevens</b>
<b>Bijlage II</b>	<b>Onderzoek op referentiepunten</b>
<b>Bijlage III</b>	<b>Doelmatige maatregelen</b>
<b>Bijlage IV</b>	<b>Geluidcontouren vanaf 50 dB</b>

# 1 Kader

## 1.1 Inleiding en achtergrond

Voor u ligt het effectenrapport Geluid bij de tweede fase van de MIRT verkenning A58 Eindhoven - Tilburg. Dit rapport betreft een bijlage van het eindrapport MIRT verkenning A58 Eindhoven - Tilburg. Het doel van deze rapportage is tweeledig:

1. ten eerste aannemelijk te maken dat het te kiezen voorkeursalternatief zal voldoen aan wet- en regelgeving.
2. daarnaast geeft de studie inzicht in de effecten van beide alternatieven op het aspect Geluid.

### Inleiding

In mei 2013 is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning A58 Eindhoven – Tilburg genomen. Er is een voorlopig budget van €317 miljoen gereserveerd<sup>1</sup>, uitgaande van uitvoering vanaf 2023. Doel van de MIRT Verkenning A58 Eindhoven – Tilburg is een brede analyse van mogelijke oplossingsrichtingen, om via (de meest) kansrijke oplossingsrichtingen tot een voorkeursalternatief te komen.

### Alternatieven

Op basis van een brede studie van oplossingsrichtingen in zeef 1 van deze verkenning heeft de Regiegroep InnovA58 voor het traject Eindhoven – Tilburg op 20 maart 2014 besloten om twee alternatieven nader uit te werken in zeef 2. Dit betreft het onderzoeken van een volwaardige derde rijstrook (2x3) en een spitsstrook. (2x2 met spitsstrook). Beide alternatieven worden onderzocht tussen de knooppunten Batadorp / Ekkersweijer en De Baars, inclusief de aangrenzende wegvakken tot aan de aansluitingen Hilvarenbeek en Tilburg Noord.

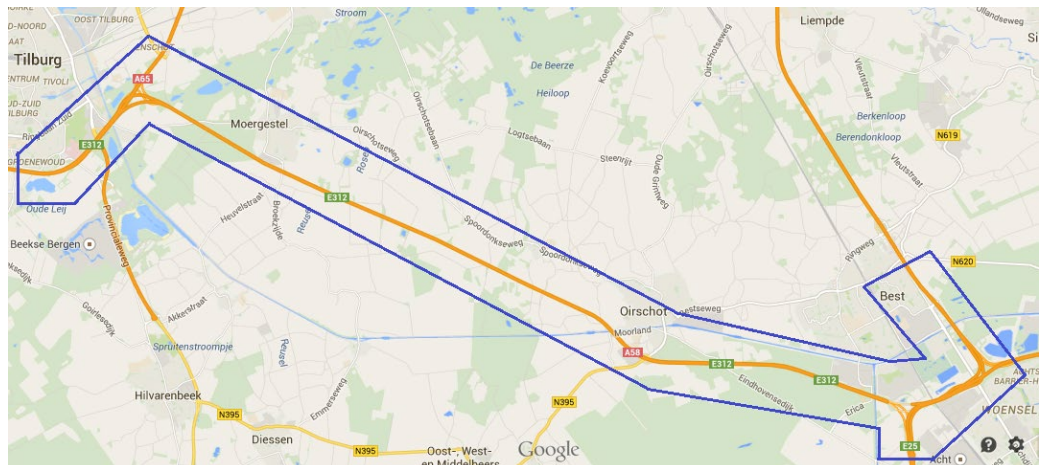
Het alternatief 2x3 gaat uit van uitbreiding van de A58 met een volwaardige derde rijstrook in beide richtingen.

Het alternatief 2x2 met spitsstrook gaat uit van een spitsstrook aan de rechter zijde voor de wegvakken die in de bestaande situatie uit twee rijstroken bestaan. Een spitsstrook is een vluchtstrook aan de rechterzijde van de hoofdrijbaan die alleen tijdens drukke momenten open is voor verkeer. Door de spitsstrook kan het verkeer tijdelijk gebruik maken van een extra rijstrook.

### Plangebied

Het traject waar de verkenning zich op richt loopt van knooppunt De Baars (Tilburg, aansluiting A65) tot en met knooppunt Batadorp (Eindhoven, aansluiting A2) en is ongeveer 21 kilometer lang. Het knooppunt Ekkersweijer (Eindhoven, aansluiting A50) en de aansluitingen worden betrokken voor zover dat noodzakelijk is voor het functioneren van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Het plangebied van de verkenning is in Figuur 1-1 weergegeven.

<sup>1</sup> Bron: MIRT-projectenboek 2014



**Figuur 1-1 Plangebied**

### **InnovA58**

Deze verkenning maakt, samen met de verkenning A58 Sint Annabosch – Galder deel uit van het project InnovA58. Hierin werken het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven samen en wordt naast de genoemde verkenningen beslisinformatie opgeleverd over de mogelijkheden om de realisatie van de wegvakken Eindhoven – Tilburg en Sint Annabosch – Galder eerder uit te voeren. Onderzocht wordt of door middel van innovaties de voorfinancieringskosten kunnen worden terugverdiend, zodat de realisatie eerder kan plaatsvinden dan voorzien in het MIRT.

### 1.2 Probleemstelling

De A58 is een belangrijke verbinding tussen de haven van Rotterdam en gebieden landinwaarts richting Eindhoven, Venlo en het Ruhrgebied. Uit diverse studies blijken problemen in het verkeerskundig functioneren van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Daarbij wordt het verkeerskundig functioneren beoordeeld aan de hand van de reistijd in de spits. De streefwaarde voor reistijd is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits bij een snelheid van 100 km per uur.

Uit diverse studies blijken problemen in het huidige verkeerskundig functioneren van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Uit de Publieksrapportage Rijkswegennet blijkt dat het traject Tilburg richting Eindhoven in 2012 en 2013 in de ochtendspits niet voldoet aan de streefwaarde. Daarnaast laat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit juni 2011 zien dat in het hoge groeiscenario (GE) de reistijdfactor op het traject Tilburg – Eindhoven in 2020 en 2030 boven de 1,5 ligt. Hiermee voldoet de reistijd in dit scenario niet aan de streefwaarde. Ook laat de NMCA zien dat de A58 Eindhoven - Tilburg in het hoge groeiscenario belangrijk is voor het goederenvervoer en gevoelig lijkt voor ‘colonnevorming’ door vrachtwagens. Dit beeld wordt bevestigd in de update van de NMCA in 2013.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 4 zullen de onderzoeksmethoden en uitgangspunten worden beschreven. De invloed van het voornemen op het wettelijk vastgestelde geluidproductieplafond wordt in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 wordt het effect van de alternatieven op het aantal knelpunten bij de woningen beschreven. De afweging van geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsarm wegdek en geluidschermen ten behoeve van deze knelpunten vindt in hoofdstuk 7 plaats. Hieruit volgt dan ook het maatregelenpakket per alternatief. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op cumulatieve effecten en de te verwachten groei van het verkeer op het onderliggend wegennet. De beschrijving en de beoordeling van de geluidseffecten rekening houdend met de geluidbeperkende maatregelen uit hoofdstuk 7 volgt in hoofdstuk 9. De conclusies volgen in hoofdstuk 10.

## 2 Beoordelingskader

In de [Wet Milieubeheer](#) (Wm) is vastgelegd dat het geluid rond rijkswegen niet onbeheerst mag toenemen. Dit hoofdstuk is sinds 1 juli 2012 van kracht. Een belangrijk kenmerk van de geluidregels in Hoofdstuk 11 van de Wm is dat voor de wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) gelden. Middels deze GPP's is de maximale geluidproductie vastgesteld op de referentiepunten van een (spoor-)weg die op de geluidplafondkaart staat. Bij de beoordeling of geluidbepurende maatregelen noodzakelijk zijn wordt de geluidproductie van het voornemen binnen de projectgrenzen afgezet tegen de vastgestelde geluidproductieplafonds.

Na het treffen van de geluidbepurende maatregelen worden de volgende effecten in beeld gebracht voor aspect Geluid:

- aantal -ernstig- gehinderde personen per geluidbelastingklasse van 5 dB;
- het geluidsbelast oppervlak vanaf 50 dB ( $L_{den}$ ) per geluidbelastingklasse van 5 dB;
- effecten op de geluidproductieplafonds (GPP's) voor en na het treffen van geluidbepurende maatregelen;
- indicatie van de financieel doelmatige geluidbepurende maatregelen waarbij rekening wordt gehouden met het doelmatigheidscriterium.

Het beoordelingskader is gegeven in Tabel 2-1. Effecten op de geluidproductieplafonds en de benodigde geluidbepurende maatregelen zijn geen onderdeel van de beoordeling van de alternatieven.

De volgende effecten worden in beeld gebracht voor achtereenvolgens het aspect Gezondheid en het aspect Natuur:

- de geluidcontouren vanaf 50 dB ( $L_{den}$ ) en vanaf 45 dB ( $L_{night}$ ) per geluidsbelastingklasse van 5 dB;
- geluidverstoring natuur waarvoor een geluidcontour wordt berekend van 42 en 47 dB(A) ( $L_{Aeq,24uur}$ , op 1,5m waarneemhoogte).
- 

**Tabel 2-1 Beoordelingskader voor het aspect Geluid**

Aspect	Criteria	Uitgedrukt in
Geluidsbelasting omgeving	Aantal -ernstig- gehinderde personen per geluidsbelastingklasse	Aantal personen
Geluidsbelasting omgeving	Geluidbelast oppervlak per geluidsbelastingklasse	Hectare

~~Voor geluidgevoelige objecten en gebieden wordt bekeken of de hinder verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de referentiesituatie wordt uitgegaan van de situatie zoals deze is vastgelegd in het Geluidregister. Zie hoofdstuk 3 voor de beschrijving van de registersituatie, autonome situatie en de te onderzoeken alternatieven.~~

Voor het aantal inwoners per woning is 2,2 inwoners per woning gehanteerd. Vervolgens is het aantal gehinderde en ernstig gehinderde personen bepaald met behulp van de dosis-effect-relaties voor verkeerslawaai uit de 'Regeling geluid milieubeheer', bijlage 2.

**Tabel 2-2 Dosis effect relaties voor verkeerslawaai**

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

De score van de effecten worden bepaald ten opzichte van de autonome situatie en is als volgt onderverdeeld:

++ Sterk positief effect, de verbetering is meer dan 20%

+ Positief effect, de verbetering ligt tussen 10% en 20%

0 Geen effect of per saldo neutraal effect, het verschil is maximaal – of + 10%

- Negatief effect, de verslechtering ligt tussen 10% en 20%

-- Sterk negatief effect, de verslechtering is meer dan 20%

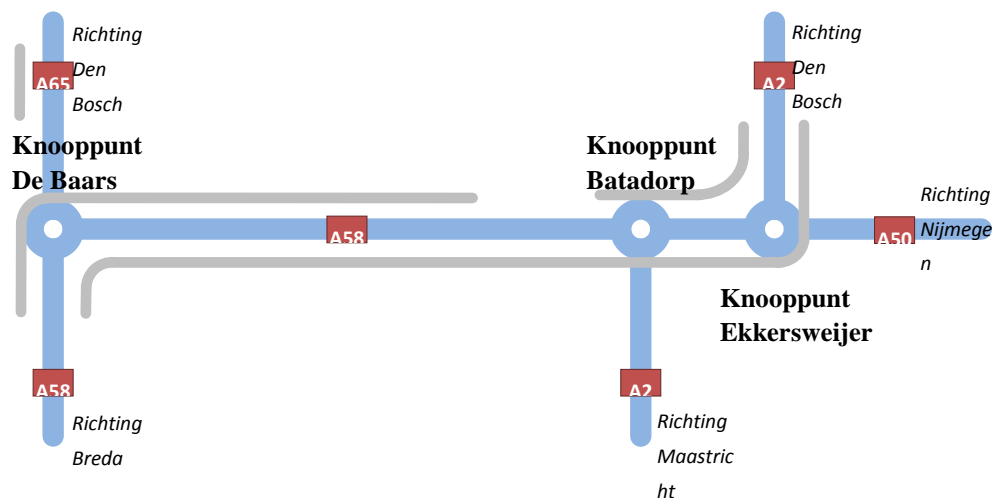


### 3 Alternatieven

In deze verkenning zijn twee alternatieven onderzocht ten opzichte van de autonome situatie:

- een volwaardige derde rijstrook (2x3) in beide richtingen: waarbij de verbreding aan de rechterzijde van de bestaande weg plaatsvindt. In dit alternatief wordt een deel van bestaande viaducten en bruggen aangepast of vervangen.
- een alternatief met 2x2 rijstroken waarbij een spitsstrook wordt aangelegd. Een spitsstrook is een vluchtstrook aan de rechterzijde van de hoofdrijbaan die alleen tijdens drukke momenten opengesteld wordt voor verkeer. Hierdoor kan het verkeer tijdelijk gebruik maken van een extra rijstrook. Ook in het ontwerp van dit alternatief wordt een deel van de bestaande viaducten en bruggen aangepast of vervangen.

De ontwerpen reiken van het knooppunt Ekkersweijer, waar de A58 samenkomt met de A2, tot en met de aansluiting van de A58 op de A65 bij knooppunt De Baars. Ook is het tussenliggende knooppunt Batadorp meegenomen. Op aangrenzende wegvakken is ontworpen tot de eerstvolgende aansluiting. In de huidige situatie zijn op de noordbaan tussen knooppunt Batadorp en Oirschot al drie rijstroken aanwezig. Hier wordt de A58 niet verder verbreed. In de onderstaande afbeelding is het traject schematisch weergegeven, waarbij de grijze lijn het te verbreden wegtracé weergeeft.



**Figuur 3-1 Schematische weergave traject**

In de ontwerpen worden voor beide alternatieven de drie knooppunten en aansluiting Best aangepast. In de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp wordt capaciteit toegevoegd door de verbreding van bestaande infrastructuur. Voor beide knooppunten geldt dit voor de richting Den Bosch-Tilburg, en vice versa. In knooppunt De Baars wordt capaciteit toegevoegd in de richting Eindhoven-Breda door de verbreding van bestaande infrastructuur. In de richting Breda-Eindhoven wordt capaciteit toegevoegd door de hoofd- en parallelbaan om te draaien, waarbij tevens is voorzien in een nieuwe bypass Hilvarenbeek - Eindhoven.

De verbreding van de A58 op het traject Eindhoven - Tilburg zorgt ook voor aanpassingen op de aansluitende snelwegen. Bij de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp worden alleen aanpassingen gedaan in de knooppunten. Bij knooppunt De Baars wordt op de A65 het weefvak tussen Tilburg-Noord en De Baars aangepast. Op het deel van de A58 tussen Hilvarenbeek en aansluiting Tilburg-Centrum West wordt de rijstrookconfiguratie aangepast.

### 3.1 Beschrijving autonome situatie

Beide alternatieven worden vergeleken met de autonome situatie waarin wordt uitgegaan van een tracé met 2x2 rijstroken<sup>23</sup>. In de autonome situatie wordt verondersteld dat andere projecten die momenteel in voorbereiding zijn, reeds gerealiseerd zijn. Hierbij gaat het om alle projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT projectenboek 2014). Het gaat hier bijvoorbeeld om de verbreding van de A58 Sint Annabosch – Galder naar 2x3.

### 3.2 Registersituatie

Bij de beoordeling of de geluidproductieplafonds bij de referentiepunten worden overschreden en welke maatregelen nodig zijn geldt de situatie die is vastgelegd in het Geluidregister. In hoofdstuk 2 is hier al op ingegaan. Dit wordt ook wel de registersituatie (bij volledig benut plafond) genoemd. In hoofdstuk 5 wordt de werkwijze met betrekking tot de geluidproductieplafonds verder uitgelegd. Alle geluidproductieplafonds en de bijbehorende brongegevens zijn opgenomen in het Geluidregister. Op de website van het Geluidregister<sup>4</sup> staat ook met welke maatregelen Rijkswaterstaat ervoor zorgt dat de GPP's niet worden overschreden.

<sup>2</sup> Op het deel van het traject tussen knooppunt Batadorp en Oirschot zijn reeds 3 rijstroken aanwezig. Hier wordt uiteraard niet vergeleken met 2x2 rijstroken, maar met 2x3 rijstroken.

<sup>3</sup> Lokaal kunnen meerdere rijstroken voorkomen. Bijvoorbeeld bij in- en uitvoeringen en weefvakken.

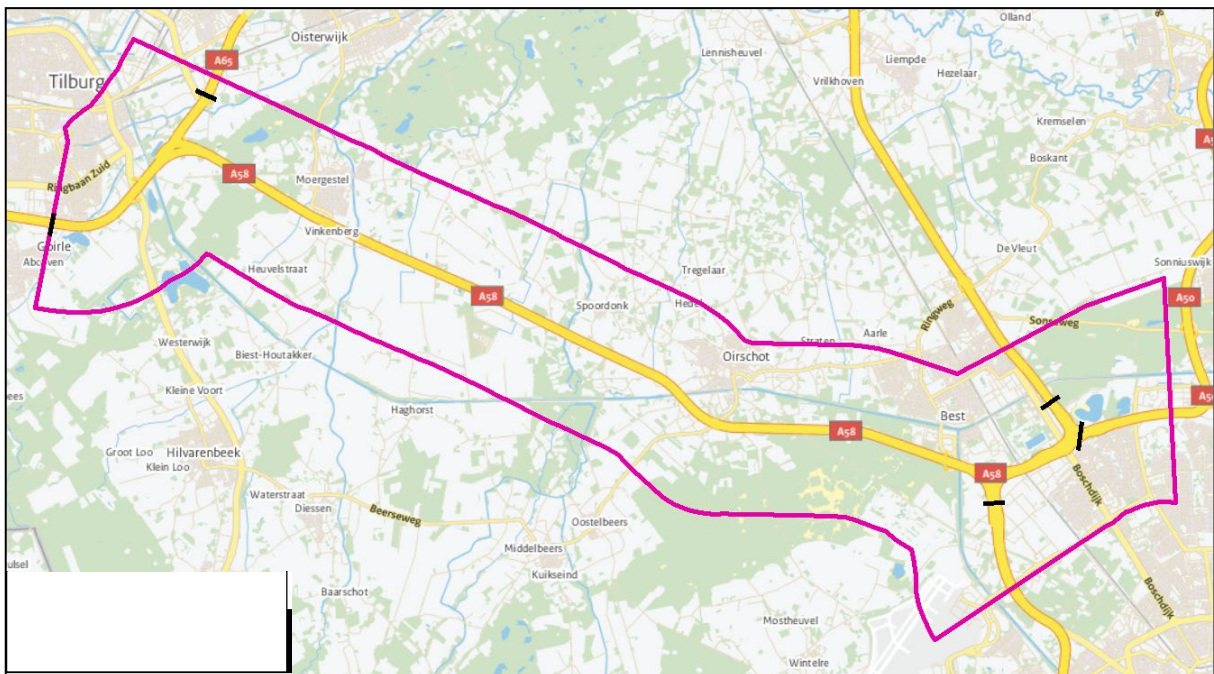
<sup>4</sup> [http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur\\_en\\_milieu/geluidregister/](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur_en_milieu/geluidregister/)

## 4 Onderzoeksmethode en uitgangspunten

### 4.1 Begrenzing van het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen mogelijk significante effecten<sup>5</sup> op geluidgevoelige objecten worden bepaald na uitvoering van het voornemen. Na een analyse van de verkeersgegevens van het onderliggend wegennet blijkt dat alleen het hoofdwegennet van de A58 van belang is voor de geluidberekeningen. Deze analyse is beknopt opgenomen in hoofdstuk 8. De begrenzing van het aldus ontstane studiegebied is aangegeven in Figuur 4-1. ~~in Error! Reference source not found.~~ De fysieke wijziging van de weg vindt plaats binnen de projectgrenzen die in de figuur zijn aangegeven.

Voor de begrenzing van het studiegebied is vervolgens gekozen voor een ruim gebied van minimaal 2 kilometer rondom de A58, de A65, A50 en de A2.



Figuur 4-1 Het gekozen studiegebied en de ligging van de projectgrenzen

### 4.2 Onderzoek op referentiepunten

Er is voor gekozen om het onderzoek op referentiepunten niet door het Geluidloket van Rijkswaterstaat te laten uitvoeren maar dit met het op te zetten geluidmodel uit te voeren. Een dergelijk uit te voeren onderzoek wordt ook wel een “schaduwtoets” genoemd. Deze berekening is vergelijkbaar met de berekeningen door het Geluidloket. ~~Deze berekening heeft minimaal hetzelfde detailniveau als de berekeningen door het Geluidloket.~~ Op basis van ervaring kan gesteld worden dat de verwachte verschillen klein zijn en dat deze werkwijze geen invloed heeft op de keuze van de alternatieven voor het aspect Geluid.

<sup>5</sup> De significante effecten zijn gedefinieerd als toe- of afname van de verkeersintensiteit (afname groter dan -20% of een toename die groter is dan +30%) ten opzichte van de *autonome situatie*. Als ondergrens wordt hierbij een etmaalintensiteit van 2.500 mvt/etmaal gehanteerd.

Een schaduwtoets vervangt juridisch gezien niet de toets die door het Geluidloket wordt uitgevoerd. Als dit project de fase van een Ontwerp Tracébesluit heeft bereikt zal het onderzoek op de referentiepunten alsnog door het Geluidloket worden uitgevoerd.

Als basis voor de berekeningen is een geluidmodel opgesteld voor de registersituatie en een model voor elk alternatief en de autonome situatie. Deze modellen hebben het detailniveau zoals in de volgende paragraaf is beschreven met dit verschil dat de gebouwen er niet in zijn opgenomen.

#### 4.3 Geluids- berekeningen

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II van het reken- en meetvoorschrift geluid [2012 en het hiervoor geschikte computerprogramma 2012 en de hiervoor geschikte computerprogrammatuur waaronder het programma Geomilieu v2.61 van dgmr](#).

Het geluidmodel is opgesteld overeenkomstig de modelleringsregels die in het “Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer” van oktober 2013 zijn opgenomen. Hierbij zijn de volgende vereenvoudigingen doorgevoerd:

- De gebouwen en de bestemming zijn onttrokken uit het BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen). Hierop heeft geen nadere controle plaatsgevonden.
- De hoogte van de gebouwen is bepaald met het AHN2 (Actueel Hoogtebestand Nederland). Hierop heeft geen nadere controle plaatsgevonden. Wel zijn gebouwen met een hoogte van minder dan 2 meter van een meer aannemelijke hoogte voorzien.
- Adressen in flatgebouwen worden evenredig over de verdiepingen verdeeld. Voor alle geluidgevoelige bestemmingen wordt de geluidsbelasting bepaald op alle beschikbare rekenhoogten bij dit object.
- Het aantal rijlijnen is vereenvoudigd verwerkt zoals deze in het verkeersmodel of in het Geluidregister zijn opgenomen. Een nadere verdeling over rijstroken is akoestisch niet voldoende relevant geacht.
- Geluidcontouren zijn berekend op een hoogte van 4 meter boven lokaal maaiveld.

#### 4.4 Afweging van maatregelen

Bij de afweging van de maatregelen is uitgegaan van het “Kader Doelmatigheid Geluidmaatregelen”, versie november 2014 (KD) van Rijkswaterstaat. De volgende methode is aangehouden om op een reproduceerbare wijze geluidbeperkende maatregelen af te wegen:

- Bij de bepaling of een maatregel doelmatig is, is gebruik gemaakt van het programma Swing van Movares en Swung van dBvision. Swung is een database waarin alle adressen en rekenresultaten zijn beheerd en waarmee de afweging is gemaakt. Swing is een programma waarmee de verdere analyse heeft plaatsgevonden.
- De afweging van maatregelen spitst zich toe op de onderzoeksgebieden en de bijbehorende clusters die voortkomen uit de schaduwtoets binnen de projectgrenzen.
- Maatregelen buiten de projectgrenzen die bij een overschrijding van de geluidproductieplafonds vanuit de jaarlijkse monitoring door Rijkswaterstaat genomen worden zijn niet in de geluidberekeningen meegenomen.
- Er is geen rekening gehouden met de maatregelen die voortkomen uit het MJPG (Meerjarenprogramma geluidsanering). De gegevens waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar.

- Voor de bepaling van het aantal gehinderde personen en geluidbelast oppervlak wordt het hele gekozen studiegebied in ogenschouw genomen.
- Voor elk geluidgevoelig gebouw wordt een hoogste geluidbelasting bepaald.
- Voor scholen en ziekenhuizen wordt een woningequivalent van 10 aangehouden. Dit betekent dat elke school of ziekenhuis dezelfde waarde krijgt als 10 woningen. Per cluster wordt het beschikbare budget aan reductiepunten bepaald en zo goed mogelijk ingezet om met geluidmaatregelen de knelpunten op te lossen.
- Voor clusters waar het budget aan reductiepunten beperkt is zal op basis van “expert judgement” een meest waarschijnlijke eindvariant worden bepaald.

#### 4.5 Wegvakgegevens

Belangrijk voor de geluidberekeningen zijn de verkeersgegevens waaronder de verkeersintensiteit, de type verdeling van het verkeer en de verdeling over de dag-, avond- en nachtperiode. Voor de registersituatie zijn die onttrokken aan (de website van) het Geluidregister. Voor de alternatieven zijn deze aangeleverd door Goudappel Coffeng, een van de partners van Movares.

##### 4.5.1. Wegvak-intensiteiten

In Tabel 4-1 is de etmaalintensiteit gegeven van het wegverkeer op kenmerkende doorsneden van de rijkswegen in het studiegebied voor de verschillende situaties. Duidelijk is te zien dat in de registersituatie de intensiteit op een doorsnede veel lager is. Dat komt omdat het Geluidregister voor de wegintensiteiten het jaar 2008 hanteert.

**Tabel 4-1 Etmaalintensiteit van het wegverkeer op kenmerkende doorsneden van de rijkswegen in het studiegebied voor de verschillende situaties**

Etmaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal afgerond op een 1000-tal				
Locatie	Situatie Geluidregister (2008)	Alternatief met 2x3 rijstroken (2030)	Alternatief met spitsstroken (2030)	Autonome situatie (2030)
Ten noorden van knp. De Baars	57.000	85.000	84.000	83.000
Ten zuiden van knp. De Baars	82.000	123.000	122.000	118.000
T.h.v. Moergestel	70.000	111.000	107.000	94.000
Ten westen van knp. Batadorp	99.000	118.000	116.000	100.000
Ten zuiden van knp. Batadorp	162.000	201.000	200.000	194.000
Ten oosten van knp. Batadorp	140.000	149.000	148.000	144.000
Ten oosten van knp. Ekkersweijer	100.000	107.000	106.000	104.000

- 4.5.2. Wegdekverharding** In bijlage IA zijn de gehanteerde wegdekverhardingen weergegeven in de registersituatie. Deze verhardingen zijn uitgangspunt voor de autonome situatie en de alternatieven.  
Voor de alternatieven is kaartmateriaal opgenomen in bijlage III waarin de eindsituatie is gegeven inclusief de doelmatige geluidbeperkende maatregelen zoals deze in hoofdstuk 8 worden bepaald.
- 4.5.3. Wegvaksnelheden** In bijlage IB is de gehanteerde wegvaksnelheid weergegeven in de registersituatie. Voor de autonome situatie is deze gegeven in bijlage IC.  
In bijlage ID zijn de wegvaksnelheden voor het alternatief met 2x3 rijstroken en 2x2 met spitsstroken opgenomen. Deze zijn aan elkaar gelijk gesteld. Voor het alternatief 2x2 met spitsstroken is uitgegaan van een snelheid van 130 km/uur waardoor rekening is gehouden met de slechtste (worst-case) situatie.
- 4.6 Geluidschermen en -wallen** Op de kaarten van bijlage III zijn de bestaande geluidschermen en –wallen opgenomen. De ligging en hoogte zijn onttrokken aan het Geluidregister. Hierop heeft geen verdere controle plaatsgevonden.

## 5 Onderzoek op referentiepunten

### 5.1 Inleiding

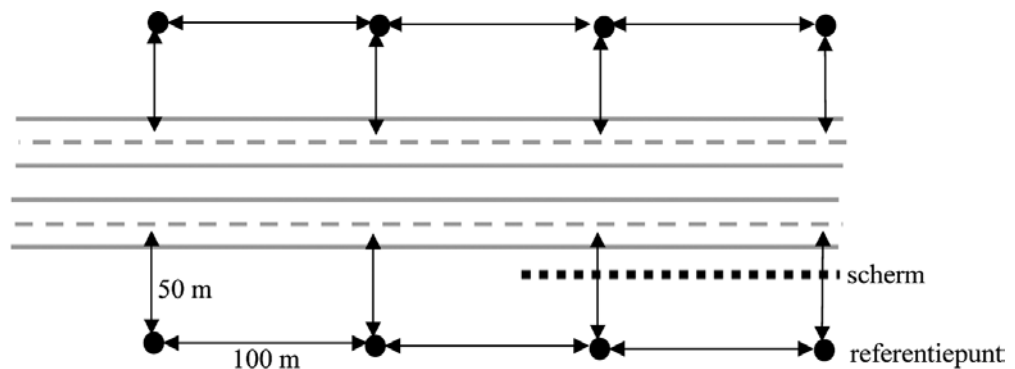
In hoofdstuk 2 is beschreven dat in de Wet milieubeheer is geregeld dat geluid van rijkswegen aan grenzen is gebonden om omwonenden tegen geluidoverlast te beschermen. Hierdoor zijn er wettelijke normen voor de hoeveelheid geluid die het verkeer op een weg maximaal mag produceren. Deze norm wordt een geluidproductieplafond (GPP) genoemd.

Op ongeveer 60.000 punten langs de weg (zogenaamde [referentiepunten](#)) is met de GPP's de maximaal toegestane hoeveelheid geluid vastgesteld. Dit is gedaan door gebruik te maken van brongegevens, zoals informatie over het soort wegdek en de maximale toegestane rijsnelheid.

Alle geluidproductieplafonds en de bijbehorende brongegevens zijn opgenomen in het Geluidregister. Op de website van het Geluidregister<sup>6</sup> staat met welke maatregelen Rijkswaterstaat ervoor zorgt dat de GPP's niet worden overschreden; dit staat in het nalevingverslag.

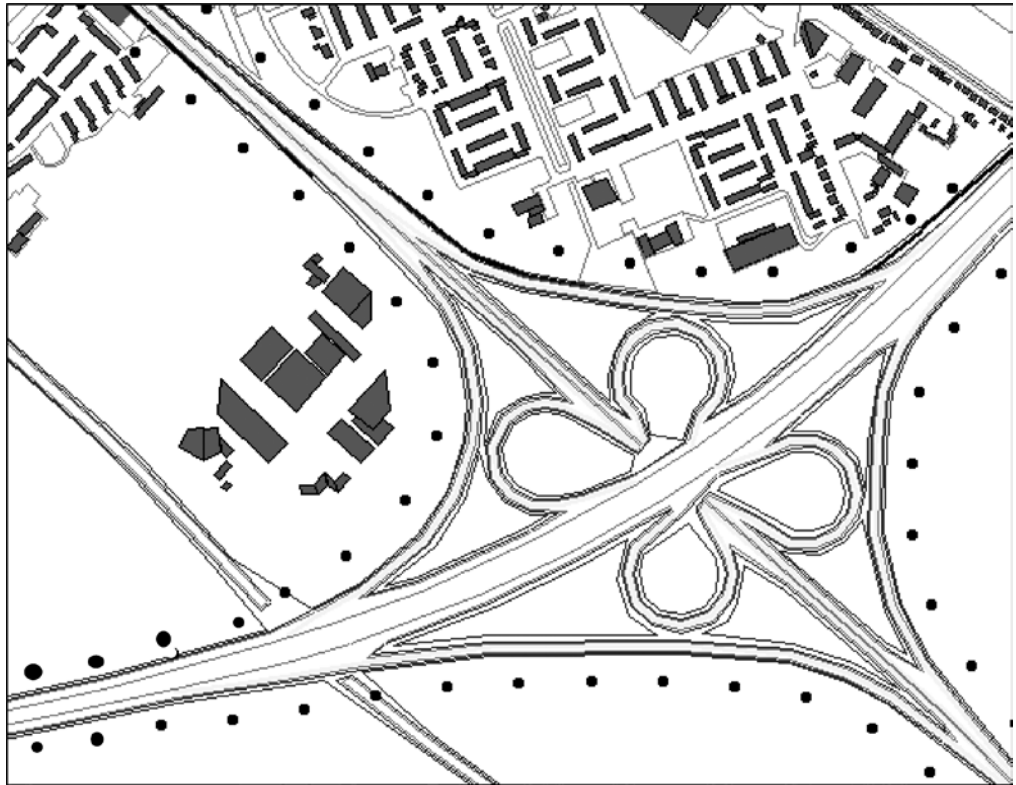
### 5.2 Systematiek van geluidproductieplafonds

Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op ca. 100m afstand van elkaar, en op ca. 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Aan beide zijden van de weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. De posities van deze referentiepunten liggen vast in het zogeheten Geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt, zie ook Figuur 5-1 en Figuur 5-2.



**Figuur 5-1** Schematische weergave referentiepunten langs een rijksweg

<sup>6</sup> [http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur\\_en\\_milieu/geluidregister/](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/natuur_en_milieu/geluidregister/)



**Figuur 5-2 Schematische weergave referentiepunten bij een knooppunt**

Jaarlijks controleert (“monitort”) de beheerder (Rijkswaterstaat voor de rijkswegen) of de geluidproductie binnen het geldende geluidproductieplafond is gebleven. Bij een (dreigende) overschrijding moet een maatregelonderzoek worden ingesteld.

*Belang van GPP's voor de omgeving*

Zo lang de geluidproductie binnen het geldende plafond blijft, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten langs de weg (zoals woningen) beneden de wettelijke toetswaarden bij deze objecten blijven. De verkeersintensiteit op de weg kan zich blijven ontwikkelen zolang het plafond niet wordt overschreden. Wanneer toch overschrijding dreigt, kan de beheerder er door het treffen van (doelmatige) maatregelen voor zorgen dat hij toch aan het plafond blijft voldoen en zodoende aan de bijbehorende toetswaarden van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten.



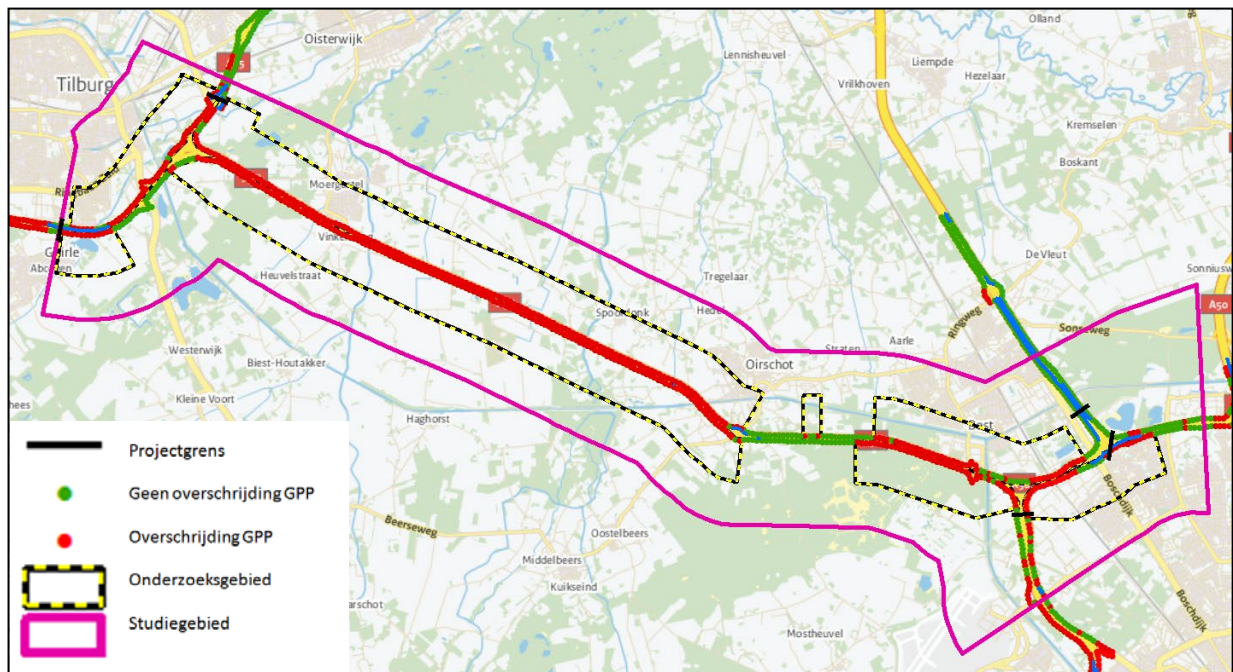
5.3 **Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken**

In Figuur 5-3 en op de kaarten van bijlage IIA is aangegeven of er sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds in de projectsituatie bij het alternatief met 2x3 rijstroken.

De overschrijding van het geluidproductieplafond bij de referentiepunten zijn ismet rode bolletjes weergegeven. Deze overschrijdingen binnen de projectgrenzen bepalen de locatie van de onderzoeksgebieden. De grootte van deze gebieden is van belang voor de afweging van de maatregelen in de volgende hoofdstukken. Een onderzoeksgebied loopt buiten de projectgrenzen door tot het eerstvolgende referentiepunt waar geen overschrijding meer optreedt. Aan het einde van deze paragraaf wordt ingegaan op de overschrijdingen buiten de projectgrenzen die niet tot een onderzoeksgebied behoren.

Er blijkt dat niet op alle referentiepunten wordt voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds:

- voor 459 referentiepunten binnen de projectgrenzen is er sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond. Hier moet onderzocht worden of bronmaatregelen toereikend zijn om de overschrijding weg te nemen.
- er dienen naar verwachting enkele referentiepunten te worden verplaatst. Deze liggen nabij de nieuw aan te leggen verbindingsboog in knooppunt De Baars. Voor de geluidsgevoelige objecten die ter hoogte van deze te verplaatsen referentiepunten zijn gelegen moet in elk geval een akoestisch onderzoek op woningniveau worden uitgevoerd.



**Figuur 5-3 Toetsing projectsituatie aan geldende geluidproductieplafonds voor het alternatief met 2x3 rijstroken**

De overschrijdingen van de geldende plafonds zijn van dien aard dat deze ter hoogte van de voorgenomen wijzigingen met bronmaatregelen zijn te voorkomen.

**Tabel 5-1 Overzicht van het aantal overschrijdingen binnen het gekozen studiegebied, binnen en buiten de projectgrenzen**

	Aantal overschrijdingen GPP bij referentiepunten van het totaal		
	alternatief met 2x3 rijstroken	alternatief met spitsstroken	autonome situatie
<b>Binnen de projectgrenzen</b>	459 van 595	zie paragraaf 5.4	zie paragraaf 5.5
<b>Binnen het studiegebied</b>	501 van 725	zie paragraaf 5.4	zie paragraaf 5.5
<b><u>Binnen de projectgrenzen</u></b>	<u>459 van 595</u>	<u>zie paragraaf 5.4</u>	<u>zie paragraaf 5.5</u>

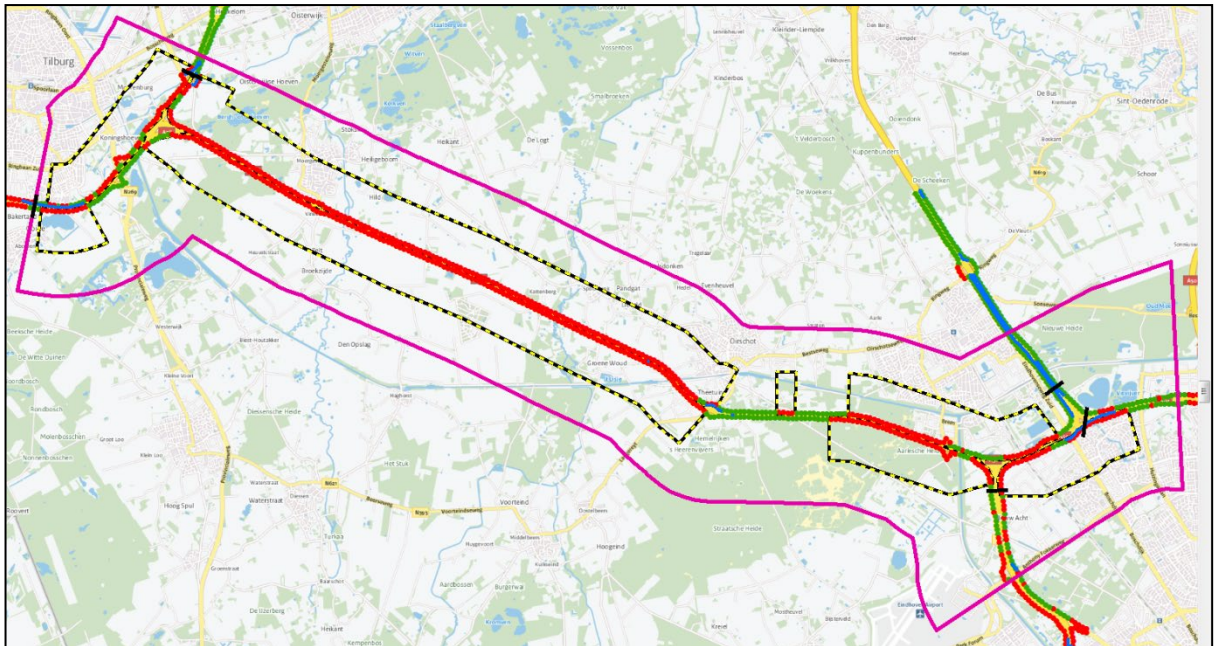
Voor 42 referentiepunten buiten de projectgrenzen -maar binnen het studiegebied- geldt dat er sprake is van een overschrijding. Deze overschrijding wordt door de jaarlijkse monitoring van Rijkswaterstaat geconstateerd en aangepakt. Een inschatting van de maatregelen die in dat kader dan getroffen worden zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

5.4 Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met spitsstroken

In Figuur 5-4 en op de kaarten van bijlage IIB is aangegeven of er sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds in de projectsituatie bij het alternatief met spitsstroken.

De overschrijding van het geluidproductieplafond bij de referentiepunten is met rode bolletjes weergegeven. Deze overschrijdingen binnen de projectgrenzen bepalen de locatie van de onderzoeksgebieden. De grootte van deze gebieden is van belang voor de afweging van de maatregelen in de volgende hoofdstukken. Een onderzoeksgebied loopt buiten de projectgrenzen door tot het eerstvolgende referentiepunt waar geen overschrijding meer optreedt. Aan het einde van deze paragraaf wordt ingegaan op de overschrijdingen buiten de projectgrenzen die niet tot een onderzoeksgebied behoren. Er blijkt dat niet op alle referentiepunten wordt voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds:

- voor 448 referentiepunten binnen de projectgrenzen is er sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond. Hier moet onderzocht worden of bronmaatregelen toereikend zijn om de overschrijding weg te nemen.
- er dienen naar verwachting enkele referentiepunten te worden verplaatst. Voor de geluidsgevoelige objecten die ter hoogte van deze te verplaatsen referentiepunten zijn gelegen moet in elk geval een akoestisch onderzoek op woningniveau worden uitgevoerd.



**Figuur 5-4 Toetsing projectsituatie aan geldende geluidproductieplafonds voor het alternatief met spitsstroken**

De overschrijdingen van de geldende plafonds binnen de projectgrenzen bepalen de onderzoeksgebieden waar verder onderzoek nodig is, zie hiervoor hoofdstuk 6 en 7. De overschrijdingen zijn van dien aard dat deze met bronmaatregelen zijn te voorkomen.

**Tabel 5-2 Overzicht van het aantal overschrijdingen binnen het gekozen studiegebied, binnen en buiten de projectgrenzen**

	Aantal overschrijdingen GPP bij referentiepunten van het totaal		
	alternatief met 2x3 rijstroken	alternatief met spitsstroken	autonome situatie
<b>Binnen de projectgrenzen</b>	459 van 595	448 van 595	zie paragraaf 5.5
<b>Binnen het studiegebied</b>	501 van 725	488 van 725	zie paragraaf 5.5
<b><u>Binnen de projectgrenzen</u></b>	<u>459 van 595</u>	<u>448 van 595</u>	<u>zie paragraaf 5.5</u>

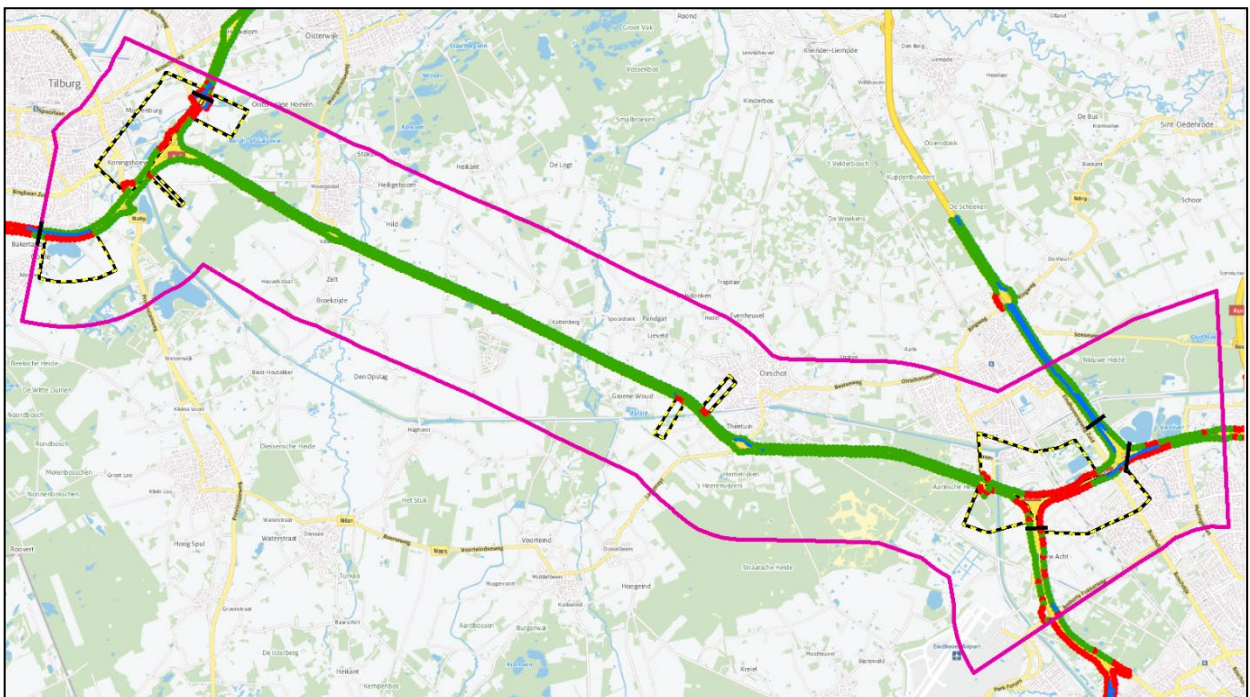
Voor 40 referentiepunten buiten de projectgrenzen maar binnen het studiegebied geldt dat er sprake is van een overschrijding. Deze overschrijding wordt door de jaarlijkse monitoring van Rijkswaterstaat geconstateerd en aangepakt. Een inschatting van de maatregelen die in dat kader dan getroffen worden zijn opgenomen in hoofdstuk 7. De verschillen ten opzichte van het alternatief met 2x3 rijstroken zijn klein.

## 5.5 Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

In Figuur 5-5 en op de kaarten van bijlage IIC is aangegeven of er sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds voor de autonome situatie. Hierbij wordt uitgegaan van het alternatief met 2x3 rijstroken op het traject St. Annabosch naar Galder.

De overschrijding van het geluidproductieplafond bij de referentiepunten is met rode bolletjes weergegeven. Deze overschrijdingen binnen de projectgrenzen bepalen de locatie van de onderzoeksgebieden. De grootte van deze gebieden is van belang voor de afweging van de maatregelen in de volgende hoofdstukken. Een onderzoeksgebied loopt buiten de projectgrenzen door tot het eerstvolgende referentiepunt waar geen overschrijding meer optreedt. Aan het einde van deze paragraaf wordt ingegaan op de overschrijdingen buiten de projectgrenzen die niet tot een onderzoeksgebied behoren. Er blijkt dat niet op alle referentiepunten wordt voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds:

- voor 88 referentiepunten binnen de projectgrenzen is er sprake van een overschrijding van het geluidproductieplafond. Het bijbehorende onderzoeksgebied loopt tot buiten de projectgrenzen. Hier moet onderzocht worden of bronmaatregelen toereikend zijn om de overschrijding weg te nemen.
- er hoeven geen referentiepunten te worden verplaatst.



**Figuur 5-5 Toetsing projectsituatie aan geldende geluidproductieplafonds voor de autonome situatie**

De overschrijdingen van de geldende plafonds zijn van dien aard dat deze met bronmaatregelen zijn te voorkomen. Dit is in hoofdstuk 7 verder uitgewerkt.

**Tabel 5-3 Overzicht van het aantal overschrijdingen binnen het gekozen studiegebied, binnen en buiten de projectgrenzen**

	Aantal overschrijdingen GPP bij referentiepunten van het totaal		
	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken	Autonome situatie
<b>Binnen de projectgrenzen</b>	459 van 595	448 van 595	88 van 595
Binnen het studiegebied	501 van 725	488 van 725	122 van 725
<b><u>Binnen de projectgrenzen</u></b>	<u>459 van 595</u>	<u>448 van 595</u>	<u>88 van 595</u>

De overschrijdingen zijn geen onderdeel van het project maar onderdeel van de autonome situatie. Deze wordt door de jaarlijkse monitoring van Rijkswaterstaat geconstateerd en aangepakt. Wel zijn de maatregelen binnen de projectgrenzen onderzocht om een vergelijkingen tussen de alternatieven met de autonome situatie te kunnen maken. Een inschatting van de maatregelen die in dat kader dan getroffen worden zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

## 6 Knelpunten

### 6.1 Knelpunten per variant

Voor de geluidgevoelige objecten zoals woningen en scholen is bepaald of er sprake is van een plafondoverschrijding. Dit is gebeurd op basis van de onderzoeksgebieden zoals die in hoofdstuk 5 zijn bepaald. Elke plafondoverschrijding wordt beschouwd als een knelpunt. Deze aantallen komen niet overeen met de overschrijdingen in het vorige hoofdstuk omdat daar gekeken is naar alle locaties waar sprake is van een GPP en hier naar overschrijdingen bij geluidgevoelige locaties.

In Tabel 6-1 is een overzicht gegeven van het aantal knelpunten per woonplaats en gemeente. In hoofdstuk 7 zijn figuren opgenomen waar door middel van rode driehoekjes de knelpunten zijn weergegeven. Deze knelpunten zijn vertrekpunt voor het afwegen van geluidmaatregelen.

**Tabel 6-1 Overzicht van het aantal knelpunten per woonplaats en gemeente**

Gemeente / woonplaats	Aantal knelpunten per woonplaats en gemeente		
	alternatief met 2x3 rijstroken	alternatief met spitsstroken	autonome situatie
Heukelom	1	1	1
Oisterwijk / Moergestel	103	69	0
Oirschot	96	77	0
Eindhoven	44	42	11
Tilburg	52	43	0
Best	9	14	2
Tilburg / Berkel-Enschot	7	5	3
<b>Totaal</b>	<b>312</b>	<b>251</b>	<b>17</b>

Opgemerkt wordt dat de saneringsobjecten niet zijn bepaald. Deze worden momenteel in het kader van MJPG onderzocht. Er is in dit onderzoek geen rekening gehouden met de geluidmaatregelen die in dat kader worden getroffen.

Uit de aantallen knelpunten blijkt dat het alternatief met 2x3 rijstroken meer knelpunten heeft dan het alternatief met spitsstroken. De verspreiding van de knelpunten is vergelijkbaar. De onderzoeksgebieden zijn nagenoeg aan elkaar gelijk. Het verschil wordt veroorzaakt door kleine verschillen in de geluidbelastingen waardoor kleine groepjes woningen wel of juist niet een knelpunt zijn. Het aantal knelpunten in de autonome situatie is 17. De autonome groei van het verkeer binnen de projectgrenzen leidt bij 17 woningen en andere geluidgevoelige objecten tot een overschrijding van een volledige benut plafond. Dit aantal is beduidend minder dan bij de twee alternatieven.

## 7 Afweging van geluidmaatregelen

### 7.1 Inleiding

De eerste stap is om te onderzoeken of de overschrijdingen van het geluidproductieplafond door het toepassen van bronmaatregelen (een geluidsarmer wegdek) kan worden weggenomen.

Vervolgens wordt bepaald of er nog knelpunten zijn bij woningen maar ook bij bijvoorbeeld scholen, ziekenhuizen, zorginstellingen en kinderdagverblijven. Voor deze knelpunten wordt beschouwd of overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen de resterende overschrijding kan wegnemen.

Belangrijk is of deze maatregelen financieel doelmatig zijn.

Wanneer knelpunten voldoende in elkaars nabijheid liggen om van één aaneengesloten maatregel voordeel te kunnen hebben, worden deze objecten samengenomen in een “cluster”. De doelmatigheidsafweging vindt vervolgens plaats voor dat cluster.

De doelmatigheidsafweging van maatregelen vindt plaats aan de hand van (wettelijke) uitgangspunten. Drie belangrijke regels bij deze afweging zijn hieronder weergegeven:

De eerste stap is om te onderzoeken of de toename door het toepassen van bronmaatregelen (een geluidsarmer wegdek) kan worden weggenomen."Belangrijk is of deze maatregelen financieel doelmatig zijn. Indien er na het treffen van de bronmaatregelen nog geluidproductieplafonds worden overschreden moet er voor de geluidsgevoelige objecten in het gebied recht achter de referentiepunten “akoestisch onderzoek op woningniveau” plaatsvinden. Dit onderzoek heeft niet alleen betrekking op woningen maar ook op bijvoorbeeld scholen, ziekenhuizen, zorginstellingen en kinderdagverblijven.

De geluidsgevoelige objecten waar de geluidbelasting bij een volledig benut plafond door de plansituatie wordt overschreden zijn knelpunten. Voor deze knelpunten wordt beschouwd of overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen de resterende overschrijding kan wegnemen. Het afwegen of deze maatregelen qua kosten en baten doelmatig zijn geschiedt conform het doelmatigheidscriterium.

Wanneer dergelijke knelpunten voldoende in elkaars nabijheid liggen om van één aaneengesloten maatregel voordeel te kunnen hebben, worden deze objecten samengenomen in een “cluster”. De doelmatigheidsafweging vindt vervolgens plaats voor dat cluster.

De doelmatigheidsafweging van maatregelen vindt plaats aan de hand van (wettelijke) uitgangspunten. Vier belangrijke regels bij deze afweging zijn hieronder weergegeven:

#### Regel 1

Er hoeven nooit meer maatregelen getroffen te worden dan nodig om de geluidsbelasting op een woning of ander geluidsgevoelig object terug te brengen tot de toetswaarde. Dit volgt direct uit de Wet milieubeheer.

#### Regel 2

Als een maatregel meer ‘kost’ dan het aantal beschikbare reductiepunten is deze (financieel) niet doelmatig, ook als met de maatregel op alle woningen de toetswaarde bereikt wordt.

### Regel 3

Indien een maatregel die verhoudingsgewijs veel minder maatregelpunten ‘kost’ nagenoeg dezelfde geluidreductie oplevert als een maatregel die binnen de beschikbare reductiepunten de maximale geluidreductie bewerkstelligt, is die ‘goedkopere’ maatregel de financieel doelmatige maatregel, ook al wordt daarmee op minder woningen de toetswaarde bereikt dan met de ‘maximale’ maatregel.

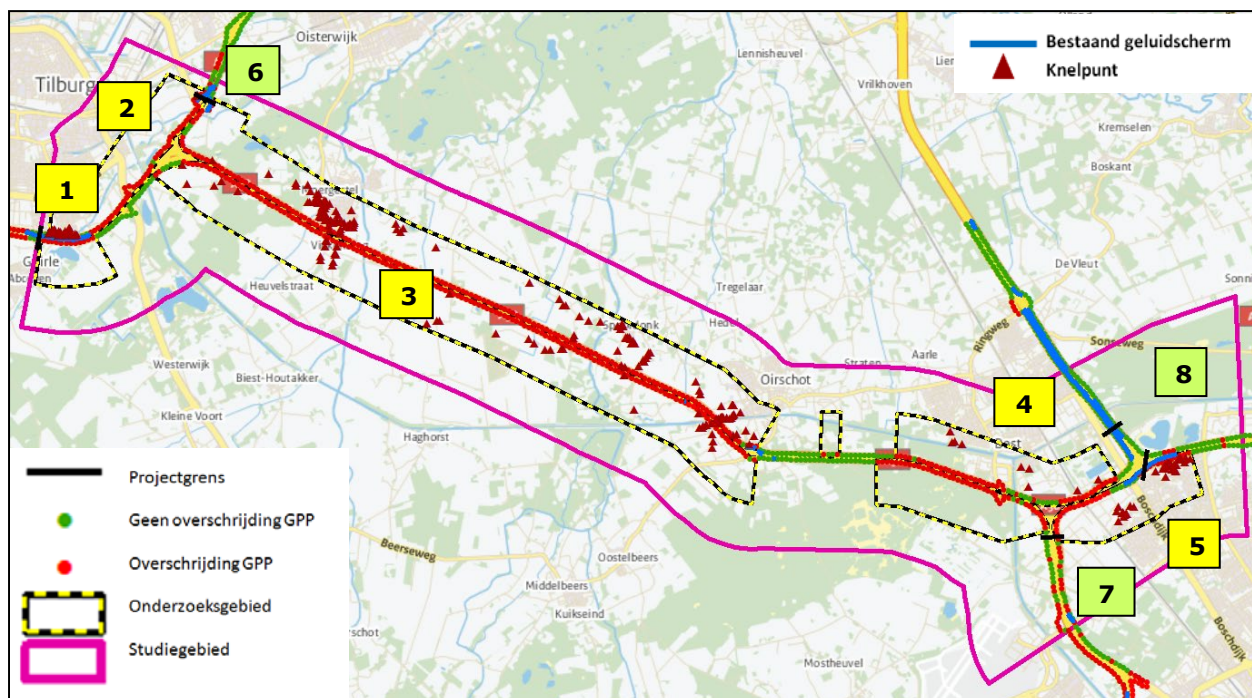
### Regel 5

~~Een afschermende maatregel kan alleen financieel doelmatig zijn als die, al dan niet in combinatie met een stil wegdek, een afname van de geluidbelasting van ten minste 5 dB op ten minste één woning oplevert~~



7.2 Afweging doelmatige geluidmaatregelen alternatief met 2x3 rijstroken

In Figuur 7-1 zijn de knelpunten gegeven binnen de onderzoeksgebieden bij het alternatief met 2x3 rijstroken. In de figuur zijn vijf onderzoeksgebieden (1 t/m 5) gegeven waarvan de doelmatigheidsafweging in Tabel 7-1 beknopt wordt beschreven. Onderzoeksgebieden waar geen knelpunten liggen zijn niet van belang voor de afweging van maatregelen.



**Figuur 7-1** Overzicht van de locaties van knelpunten binnen de onderzoeksgebieden waar een overschrijding van het GPP geldt

Voor alle locaties zijn de benodigde bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB op 1 weghelft doelmatig. Op enkele wegvakken ligt al 2LZOAB. Hier wordt een wegdek als fijn tweelaags ZOAB (2LZOAB fijn) of gelijkwaardig asfalt voorgesteld. Waar verder in dit rapport gesproken wordt over 2LZOAB fijn wordt daarmee een extra stille asfaltsoort bedoeld. Na het treffen van deze doelmatige bronmaatregelen zijn er geen knelpunten meer. Er is geen verdere actie vereist.

Er kunnen landschappelijke, stedenbouwkundige, technische, verkeerskundige en beheersmatige bezwaren zijn tegen het treffen van (een deel van) de doelmatige maatregelen. Deze afweging heeft voor dit onderzoek niet plaatsgevonden. De nadere detaillering van het onderzoek vindt plaats in een later stadium in het (Ontwerp) Tracébesluit.

De geluidmaatregelen zijn op de figuren in bijlage III A weergegeven.

**Tabel 7-1 Doelmatigheidsafweging voor het alternatief met 2x3 rijstroken**

Locatie	Doelmatigheidsafweging voor het alternatief met 2x3 rijstroken binnen de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
1	52	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58
2	3	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	ja	0	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65
3	204	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58
4	9	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58
5	44	3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58
<b>Totaal</b>	<b>312</b>			<b>0</b>	

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

7.2.1. *Overschrijdingen buiten de projectgrenzen*

In Figuur 7-1 zijn drie locaties (6 t/m 8) aangegeven die buiten de projectgrenzen liggen waar een overschrijding van de geluidproductieplafonds geldt. In Tabel 7-2 komen deze locaties terug waarbij is aangegeven hoeveel knelpunten er liggen en welke maatregelen nodig zijn om deze knelpunten weg te nemen en of deze maatregel financieel doelmatig is.

**Tabel 7-2 Doelmatigheidsafweging voor het alternatief met 2x3 rijstroken buiten de projectgrenzen**

Locatie	Doelmatigheidsafweging voor het bij het alternatief met 2x3 rijstroken buiten de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
6	1	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	nee	0, profiteert van maatregel locatie 2	zie locatie 2
7	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.
8	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.

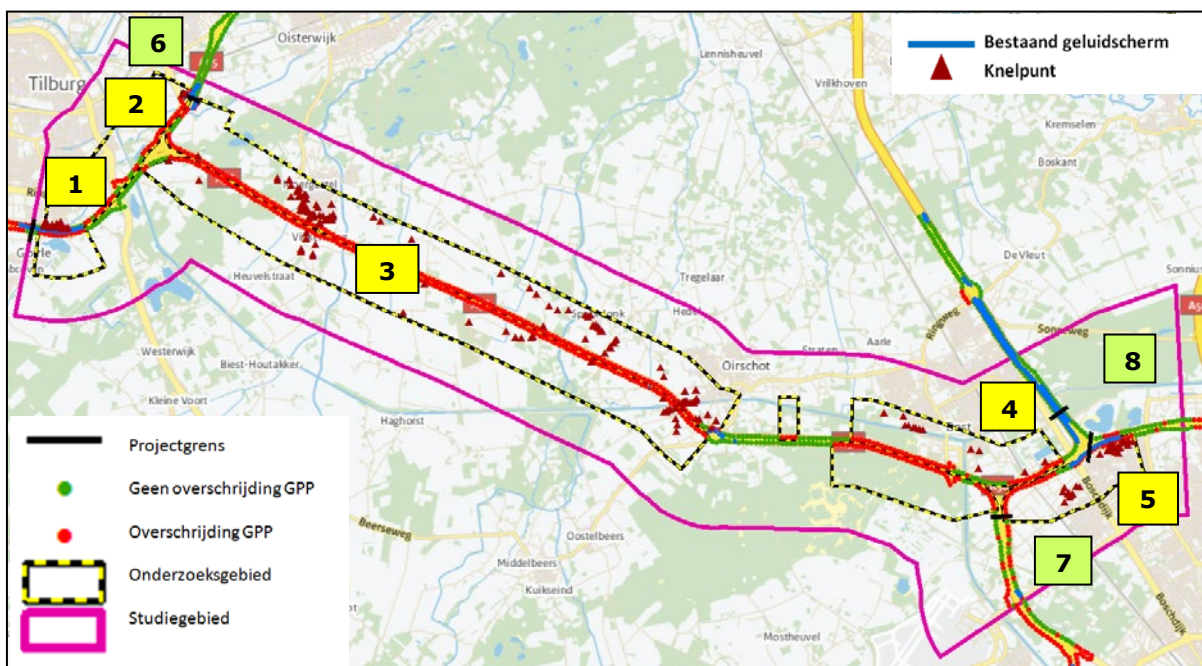
\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

Het betreft hier maatregelen die te zijner tijd als gevolg van de autonome groei van het verkeer getroffen moeten worden. Met deze maatregelen is in de berekeningen van de geluidcontouren en bij de bepaling van het aantal gehinderde personen geen rekening gehouden.

7.3 Afweging doelmatige maatregelen alternatief met 2x2 rijstroken met een spitsstrook

In Figuur 7-2 zijn de knelpunten gegeven binnen de onderzoeksgebieden bij het alternatief met 2x2 rijstroken met een spitsstrook. In de figuur zijn vijf onderzoeksgebieden gegeven (1 t/m 5) waarvan de doelmatigheidsafweging in Tabel 7-3 is opgenomen.

Onderzoeksgebieden waar geen knelpunten liggen zijn niet van belang voor de afweging van maatregelen.



**Figuur 7-2** Overzicht van de locaties van knelpunten binnen de onderzoeksgebieden waar een overschrijding van het GPP geldt

Voor alle locaties zijn de benodigde bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB op 1 weghelft doelmatig. Op enkele wegvakken ligt al 2LZOAB. Hier wordt een wegdek als fijn tweelaags ZOAB (2LZOAB fijn) of gelijkwaardig asfalt voorgesteld. Na het treffen van deze doelmatige bronmaatregelen zijn er geen knelpunten meer. Er is geen verdere actie vereist.

Het maatregelenpakket is identiek aan die van het alternatief met 2x3 rijstroken. De mate van overschrijding is bijna gelijk.

Er kunnen landschappelijke, stedenbouwkundige, technische, verkeerskundige en beheersmatige bezwaren zijn tegen het treffen van (een deel van) de doelmatige maatregelen. Deze afweging heeft voor dit onderzoek niet plaatsgevonden. De nadere detaillering van het onderzoek vindt plaats in een later stadium in het (Ontwerp) Tracébesluit.

De geluidmaatregelen zijn op de figuren in bijlage III B weergegeven.

**Tabel 7-3 Doelmatigheidsafweging voor het alternatief 2x2 met spitsstroken**

Locatie	Doelmatigheidsafweging voor het alternatief met 2x2 rijstroken met spitsstroken binnen de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
1	43	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58
2	3	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	ja	0	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65
3	149	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58
4	14	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58
5	42	3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	ja	0	3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58
<b>Totaal</b>	<b>251</b>			<b>0</b>	

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

### 7.3.1. Overschrijdingen buiten de projectgrenzen

In Figuur 7-2 zijn drie locaties (6 t/m 8) aangegeven die buiten de projectgrenzen liggen waar een overschrijding van de geluidproductieplafonds geldt. In Tabel 7-4 komen deze locaties terug waarbij is aangegeven hoeveel knelpunten er liggen en welke maatregelen nodig zijn om deze knelpunten weg te nemen en of deze maatregel financieel doelmatig is.

**Tabel 7-4 Doelmatigheidsafweging voor het alternatief 2x2 met spitsstroken buiten de projectgrenzen**

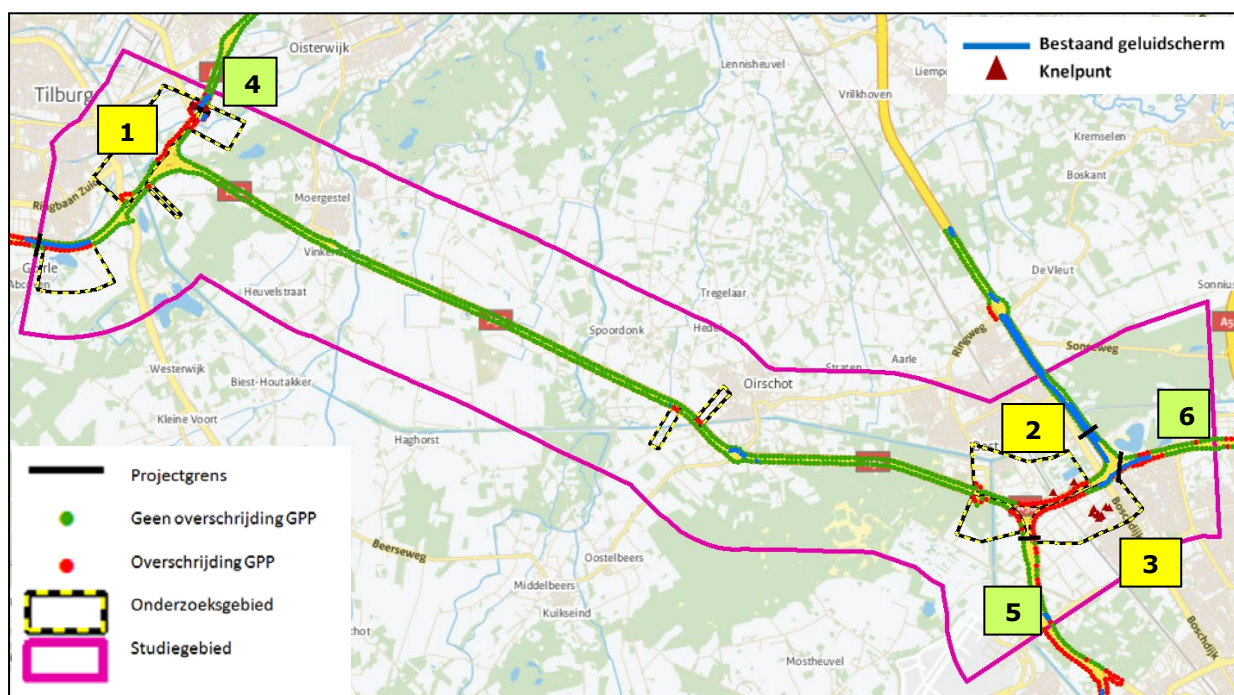
Locatie	Doelmatigheidsafweging voor het alternatief met 2x2 rijstroken met spitsstroken buiten de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
6	1	500m 2LZOAB op 1 weghelpt* van de A65	nee	0, profiteert van maatregel locatie 2	zie locatie 2
7	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.
8	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.

\* welke weghelpt gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

Het betreft hier maatregelen die te zijner tijd als gevolg van de autonome groei van het verkeer getroffen moeten worden. Met deze maatregelen is in de berekeningen van de geluidcontouren en bij de bepaling van het aantal gehinderde personen geen rekening gehouden.

7.4 Afweging doelmatige maatregelen autonome situatie

In de volgende figuur zijn de knelpunten gegeven binnen de onderzoeksgebieden voor de autonome situatie. In de figuur zijn drie onderzoeksgebieden gegeven (1 t/m 3) waarvan de doelmatigheidsafweging in Tabel 7-5 is opgenomen. Onderzoeksgebieden waar geen knelpunten liggen zijn niet van belang voor de afweging van maatregelen.



**Figuur 7-3 Overzicht van de locaties van knelpunten binnen de onderzoeksgebieden waar een overschrijding van het GPP geldt**

Voor de drie locaties zijn de benodigde bronmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB of fijn tweelaags ZOAB (2LZOAB fijn) doelmatig. Na het treffen van deze bronmaatregelen zijn er geen knelpunten meer. Er is geen verdere actie vereist. De nadere detaillering van het onderzoek vindt plaats in een later stadium in het (Ontwerp) Tracébesluit.

De geluidmaatregelen zijn op de figuren in bijlage III C weergegeven.

**Tabel 7-5 Doelmatigheidsafweging voor de autonome situatie**

Locatie	Doelmatigheidsafweging voor de autonome situatie binnen de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
1	4	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	ja	0	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65
2	2	1.100m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	ja	0	1.100m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58
3	11			0	
<b>Totaal</b>	<b>17</b>			<b>0</b>	

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

#### 7.4.1. Overschrijdingen buiten de projectgrenzen

In Figuur 7-3 zijn drie locaties aangegeven (4 t/m 6) die buiten de projectgrenzen liggen waar een overschrijding van de geluidproductieplafonds geldt. In Tabel 7-6 komen deze locaties terug waarbij is aangegeven hoeveel knelpunten er liggen en welke maatregelen nodig zijn om deze knelpunten weg te nemen en of deze maatregel financieel doelmatig is.

**Tabel 7-6 Doelmatigheidsafweging voor de autonome situatie buiten de projectgrenzen**

Locatie	Doelmatigheidsafweging voor de autonome situatie buiten de projectgrenzen				
	Knelpunten	Maatregel	Doelmatig?	Knelpunten na maatregelen	Eindmaatregel
4	1	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	nee	0, profiteert van maatregel locatie 1	zie locatie 1
5	0	n.v.t.	n.v.t.	0	n.v.t.
6	20	1.100m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	ja	0	n.v.t.

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

Het betreft hier maatregelen die te zijner tijd als gevolg van de autonome groei van het verkeer getroffen moeten worden. Met deze maatregelen is in de berekeningen van de geluidcontouren en bij de bepaling van het aantal gehinderde personen geen rekening gehouden.

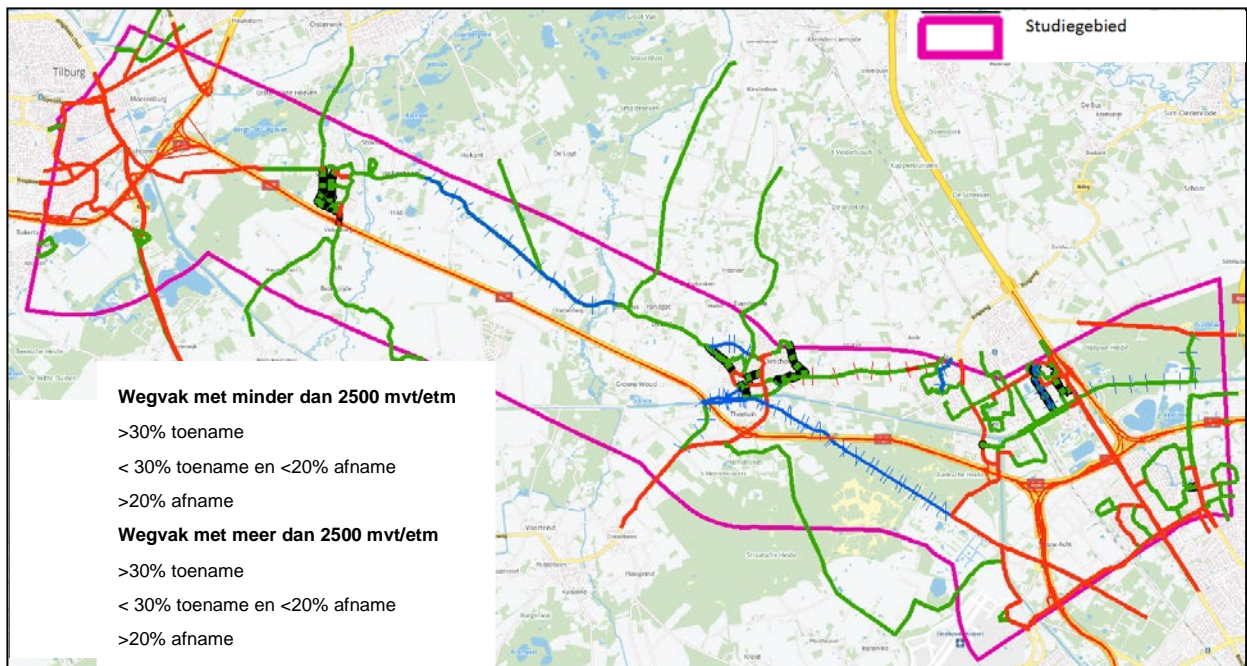
## 8 Invloed van andere geluidbronnen

### 8.1 Cumulatie van geluid

De rijksweg A58 in het studiegebied van Eindhoven naar Tilburg is niet gebundeld met andere hoofdinfrastructuur. De geluidniveaus bij de geluidgevoelige bestemmingen langs de A58 worden bepaald door het wegverkeerslawaai van de rijksweg. Cumulatie blijft beperkt tot het lokale verkeer en het vliegverkeer van en naar Eindhoven Airport.

In het gehele studiegebied treedt er nergens een significant effect op waarbij de verkeersintensiteit van het onderliggend wegennet met meer dan 20% afneemt of met meer dan 30% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. Als ondergrens is hierbij een etmaalintensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd. In Figuur 8-1 is het resultaat van deze analyse gegeven. Voor de volledigheid zijn de wegvakken met minder dan 2.500 mvt/etmaal ook opgenomen.

Het wegverkeerslawaai van het onderliggend wegennet binnen het studiegebied is niet onderscheidend voor het voornemen. Om deze reden zijn de geluidcontouren bepaald ten gevolge van alleen de rijkswegen zonder een bijdrage van het onderliggend wegennet. Door het niet meenemen van het lokale wegverkeer wordt het effect van de rijkswegen overschat. In werkelijkheid zal vooral wat verder in een woonwijk het geluid van de rijksweg gecamoufleerd worden door andere, lokale geluidbronnen.



**Figuur 8-1** Groei van het lokale verkeer van de plansituatie bij het alternatief 2x3 rijstroken ten opzichte van de autonome situatie



## 9 Beschrijving en beoordeling effect per alternatief

### 9.1 Doelmatige maatregelen

Bij de beschrijving en de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met de positieve invloed van de financieel doelmatige geluidmaatregelen zoals deze in hoofdstuk 7 zijn bepaald en in de Tabel 9-1 hieronder is weergegeven. Hiervoor is gekozen omdat de situatie zonder deze maatregelen niet een reële situatie is. Het toetsen van een alternatief aan de wet neemt met zich mee dat er eventueel maatregelen getroffen moeten worden. De maatregelen die volgen uit hoofdstuk 7 zijn in de volgende tabel opgenomen.

**Tabel 9-1 Overzicht van het maatregelenpakket per alternatief**

Locatie	Financieel doelmatige maatregelen binnen de projectgrenzen		
	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken	Autonome situatie
A65 t.h.v. Berkel-Enschot	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65
A58 t.h.v. wijk Groenewoud in Tilburg	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	n.v.t.
A58 van Moergestel naar Oirschot	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	n.v.t.
A50 van Knooppunt Batadorp en Ekkersweijer	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58 3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58 3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	1.100m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

Wat direct opvalt is dat er voor de autonome situatie beduidend minder maatregelen nodig zijn. Binnen de gekozen projectgrenzen zijn de overschrijdingen van de geluidproductieplafonds beperkt en is er vanwege het autonome verkeer geen overschrijding op woningniveau.

### 9.2 Effect op de geluidproductieplafonds

In Tabel 9-2 is een overzicht gegeven van het aantal overschrijdingen van het geluidproductieplafond op de referentiepunten na het nemen van de bovenstaande maatregelen. Binnen de gekozen projectgrenzen kunnen de geluidproductieplafonds de toename van het autonome verkeer goed opvangen. Wat opvalt is dat binnen de projectgrenzen het aantal overschrijdingen na het treffen van de maatregelen voor de twee alternatieven vergelijkbaar zijn. Na het treffen van maatregelen zijn het aantal resterende overschrijdingen van de GPP's een fractie meer dan die bij de autonome situatie.

**Tabel 9-2 Overzicht van het aantal overschrijdingen op de referentiepunten binnen het gekozen studiegebied, binnen en buiten de projectgrenzen**

	Aantal referentiepunten van het totaal voor en na het treffen van de doelmatige maatregelen		
	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken	Autonome situatie
Aantal overschrijdingen binnen de projectgrenzen	459 wordt 118 van 595	448 wordt 118 van 595	88 wordt 80 van 595
Aantal overschrijdingen binnen het studiegebied	501 wordt 144 van 725	488 wordt 144 van 725	122 wordt 109 van 725

9.3 Effect op het aantal gehinderde personen

Het aantal gehinderde en ernstig gehinderde personen als gevolg van wegverkeerslawaai is bepaald door gebruik te maken van de Swung database (zie paragraaf 4.4) waarin alle woningen en andere bestemmingen zijn opgenomen en alle rekenresultaten voor de alternatieven. Hierbij is uitgegaan van de in hoofdstuk 2 genoemde dosis-effect-relaties en een gemiddeld aantal van 2,2 bewoners per woning. De berekende aantallen zijn weergegeven in Tabel 9-3.

Dat de twee alternatieven beter scoren dan de autonome komt omdat er maatregelen worden getroffen die meer dan de toename van het geluid wegnemen. Alle alternatieven en de autonome situatie scoren beter dan de registersituatie. Dit komt omdat in de registersituatie ook de werkruimte is opgenomen waarbinnen groei mogelijk is. Na het treffen van de geluidbeperkende maatregelen is de geluidhinder lager dan is toegestaan.

**Tabel 9-3 Overzicht van het aantal (ernstig) gehinderde en personen**

Aantal gehinderde / ernstig gehinderde personen na het treffen van maatregelen zoals aangegeven in Tabel 9-1				
Geluidsbelastingklasse [dB]	Registersituatie	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken	Autonome situatie
55 – 59	231 / 88	196 / 75	192 / 73	216 / 82
60 – 64	103 / 45	89 / 39	87 / 38	103 / 45
65 – 69	27 / 13	25 / 12	25 / 12	27 / 13
70 – 74	13 / 7	12 / 7	12 / 7	12 / 7
75 of meer	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
<b>Totaal</b>	<b>374 / 153</b>	<b>322 / 133</b>	<b>316 / 130</b>	<b>358 / 147</b>

Belangrijk is het om nogmaals op te merken dat in de geluidsberekeningen geen rekening is gehouden met de maatregelen die voortkomen uit het MJPG (Meerjarenprogramma geluidsanering). De gegevens waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar. Het MJPG is ondermeer gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg. Dit betekent dat het aantal (ernstige) gehinderde personen in de hogere klassen vanaf 65 dB een overschatting is. Juist voor deze woningen worden mogelijk in de komende jaren maatregelen getroffen om de geluidbelasting te reduceren.

9.4 Effect op het geluidbelast oppervlak

Het geluidselaste oppervlak voor optredende belastingen van meer dan 50 dB als gevolg van wegverkeer is in klassen van 5 dB in Tabel 9-4 weergegeven. De geluidcontouren zijn gegeven in bijlage IV.

Wat opvalt is dat het geluidselaste oppervlak voor de alternatieven na het treffen van de geluidmaatregelen zoals opgenomen in Tabel 9-1 vergelijkbaar is met de autonome situatie.

**Tabel 9-4 Overzicht van het geluidbelast oppervlak**

Geluidselaste oppervlak in hectaren na het treffen van maatregelen zoals aangegeven in Tabel 9-1				
Geluidsbelastingklasse [dB]	Registersituatie	Autonome situatie	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken
50 – 54	2049	1959	1954	1946
55 – 59	1302	1243	1242	1236
60 – 64	697	665	666	663
65 – 69	354	337	336	334
70 of meer	435	424	426	423
<b>Totaal</b>	<b>4837</b>	<b>4628</b>	<b>4624</b>	<b>4602</b>

## 10 Conclusie

### 10.1 Effectvergelijking

Uit de vergelijking van de effecten van de twee alternatieven en de autonome situatie blijkt dat de verschillen klein en niet onderscheidend zijn. Deze verschillen zijn zo klein omdat bij de twee alternatieven wordt uitgegaan van het treffen van een aantal maatregelen. Zie hiervoor paragraaf 10.3. Voor de twee alternatieven met 2x3 rijstroken en 2x2 met spitsstroken zijn de meeste geluidmaatregelen nodig. Deze maatregelen nemen de toename ruim weg.

Zowel voor de autonome situatie als de alternatieven geldt dat er na het treffen van maatregelen geen knelpunten bij de geluidgevoelige objecten ontstaan.

### 10.2 Beoordelingskader

In de volgende tabel is de score van de gekozen criteria voor het aspect Geluid gegeven ten opzichte van de autonome situatie. De score van de effecten is als volgt onderverdeeld:

- ++ Sterk positief effect, de verbetering is meer dan 20%
- + Positief effect, de verbetering ligt tussen 10% en 20%
- 0 Geen effect of per saldo neutraal effect, het verschil is maximaal – of + 10%
- Negatief effect, de verslechtering ligt tussen 10% en 20%
- Sterk negatief effect, de verslechtering is meer dan 20%

**Tabel 10-1 Beoordelingskader met effecten**

Aspect	Subaspect	Criteria	Uitgedrukt in	2x3 rijstroken	2x2 + spitsstroken
Geluid	Geluidsbelasting omgeving	Aantal gehinderden per geluidsbelastingsklasse	Personen	0	0
Geluid	Geluidsbelasting omgeving	Geluidbelast oppervlak per geluidsbelastingklasse	Hectare	0	0

### 10.3 Maatregelen

In de volgende tabel is per alternatief het maatregelenpakket opgenomen om de negatieve effecten bij de woningen weg te nemen. Het betreft hier voor alle alternatieven bronmaatregelen in de vorm van een combinatie van tweelaags ZOAB en fijn tweelaags ZOAB op één weghelft.

**Tabel 10-2 Overzicht van het maatregelenpakket per alternatief**

Locatie	Financieel doelmatige maatregelen binnen de projectgrenzen		
	Alternatief met 2x3 rijstroken	Alternatief met spitsstroken	Autonome situatie
A65 t.h.v. Berkel-Enschot	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65	500m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A65
A58 t.h.v. wijk Groenewoud in Tilburg	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	1.100m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58	n.v.t.
A58 van Moergestel naar Oirschot	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	12.250m 2LZOAB en 1.850m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A58	n.v.t.
A50 van Knooppunt Batadorp en Ekkersweijer	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58  3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	2.000m 2LZOAB op 1 weghelфт* van de A58  3.200m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50	1.100m 2LZOABfijn op 1 weghelфт* van de A50

\* welke weghelфт gekozen wordt is voor dit onderzoek niet belangrijk

## Colofon

Opdrachtgever Ministerie van IenM/Rijkswaterstaat  
Tom van Tilborg

Uitgave VOF Movares/ Goudappel Coffeng/ Neelen & Schuurmans BV

Kennedyplein 101  
Postbus 93  
5600 AB Eindhoven

Met bijdragen van:  
Infram  
Decisio

Projectmanager Michel Hoppenbrouwers

Projectnummer RM192138

Kenmerk RZO-HH-140014734

Opgesteld door Joska Paszli

© 2015, Movares Nederland B.V.

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.*

## **Bijlage I Wegvakgegevens**

De volgende wegvakgegevens zijn op kaarten opgenomen:

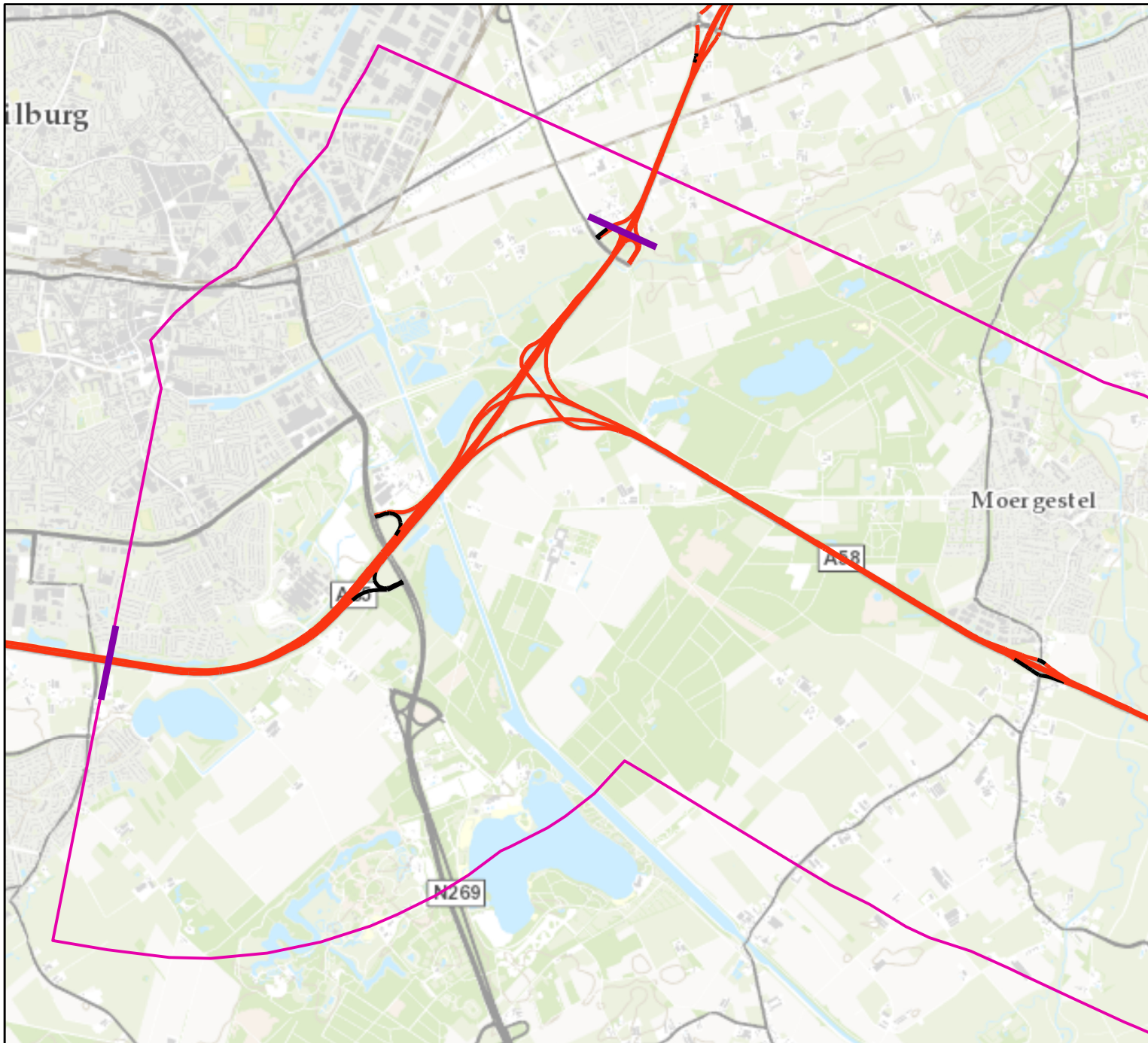
Bijlage IA: Wegdekverhardingen in de registersituatie

Bijlage IB: Wegvaksnelheid in de registersituatie

Bijlage IC: Wegvaksnelheid in de autonome situatie

Bijlage ID: Wegvaksnelheid voor het alternatief met 2x3 rijstroken en 2x2 met spitsstroken

Het kaartmateriaal voor de wegdekverhardingen van de alternatieven is weergegeven in Bijlage III waar eventuele bronmaatregelen verwerkt zijn.



## Legenda

— Projectgrenzen

▭ Studiegebied

### Wegdekverharding registersituatie

— Tweelaags ZOAB fijn

— Dicht asfalt beton (DAB)

— Tweelaags ZOAB

— ZOAB

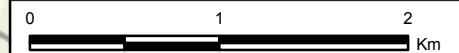
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1

Bijlage IA  
Wegdekverharding registersituatie

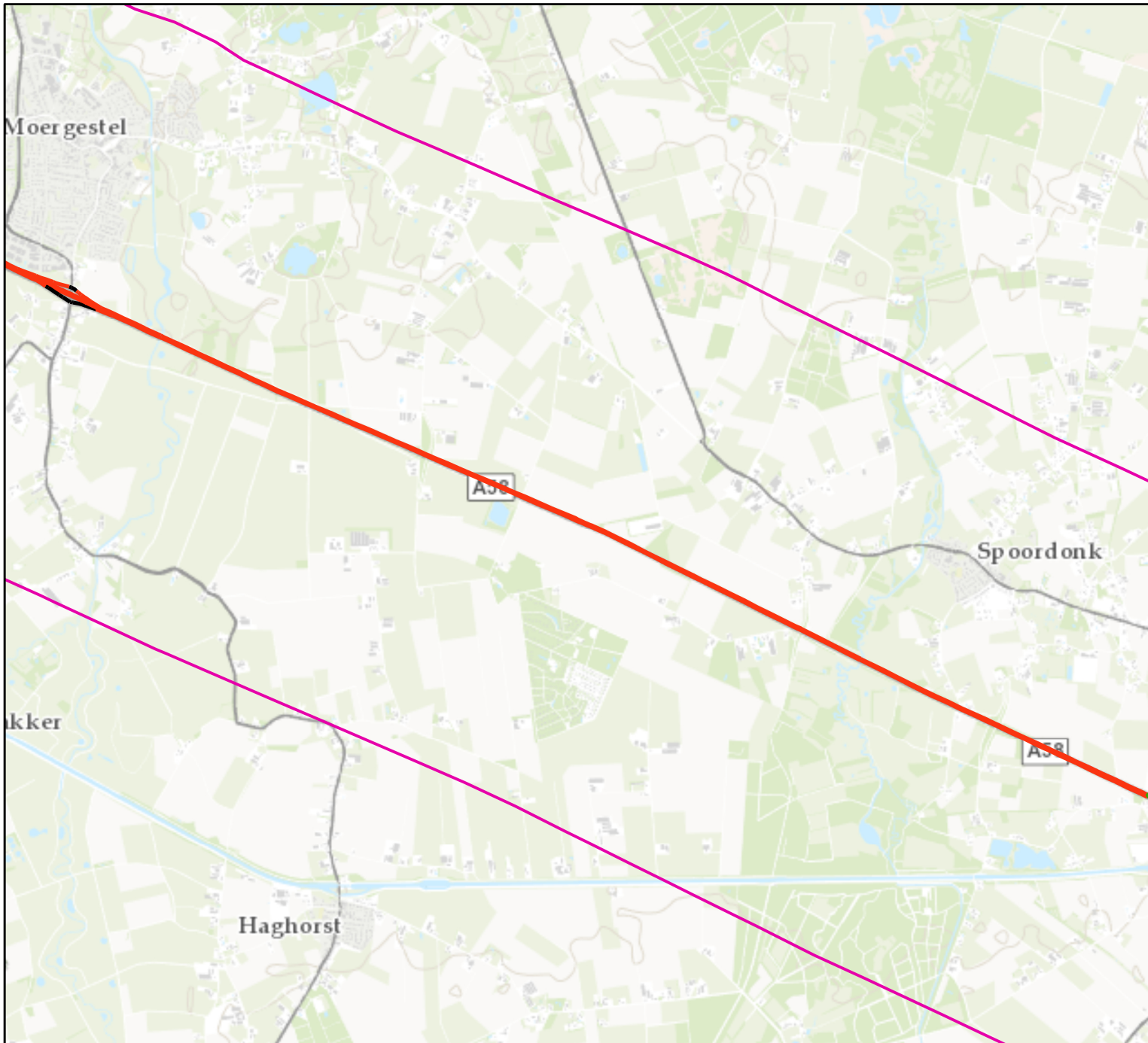
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





## Legenda

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Wegdekverharding registersituatie**
- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

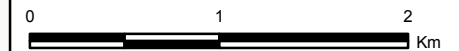


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2**

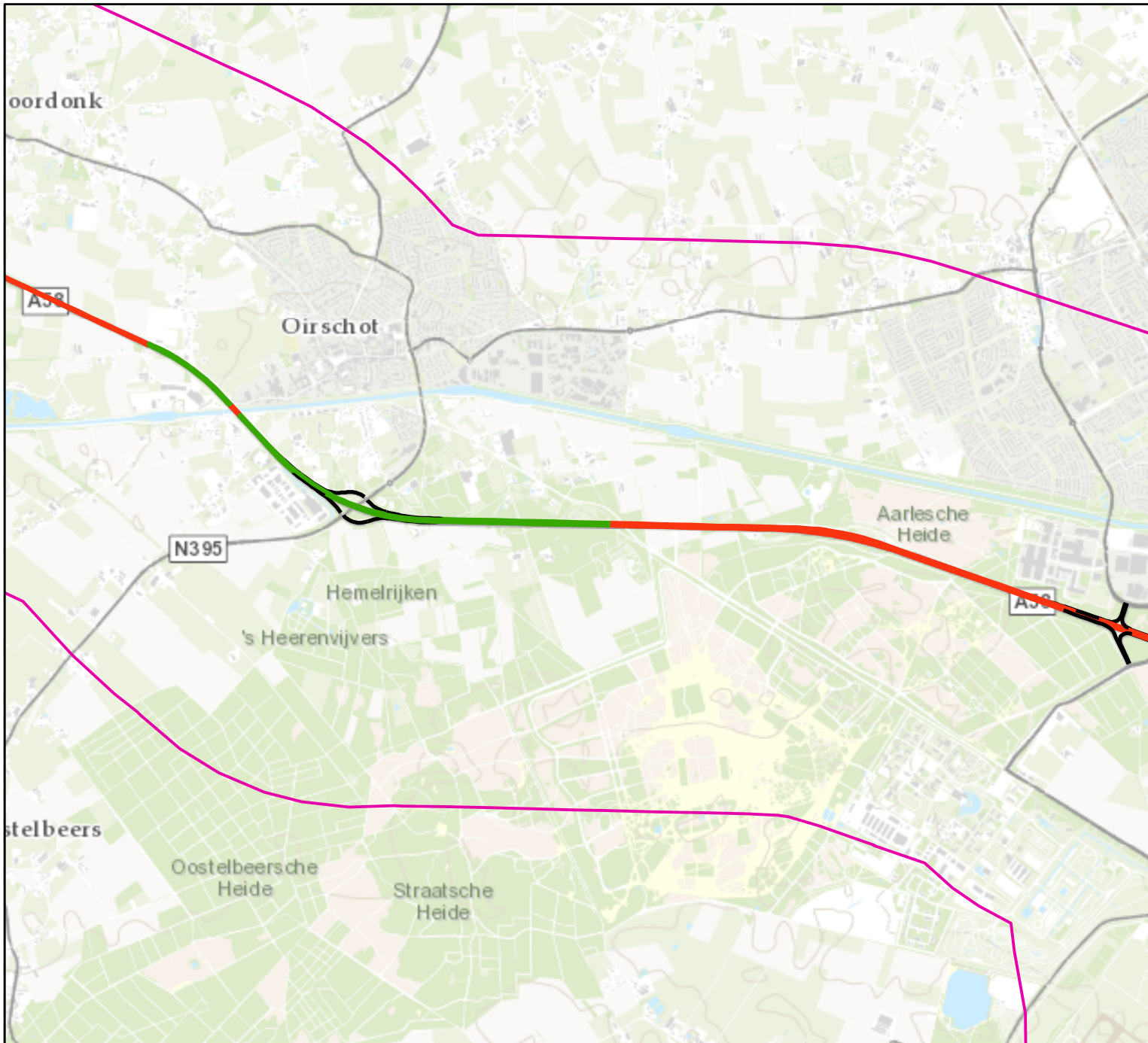
Bijlage IA  
Wegdekverharding registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



## Legenda

— Projectgrenzen

▭ Studiegebied

### Wegdekverharding registersituatie

— Tweelaags ZOAB fijn

— Dicht asfalt beton (DAB)

— Tweelaags ZOAB

— ZOAB

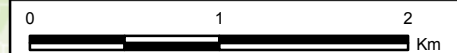
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3

Bijlage IA  
Wegdekverharding registersituatie

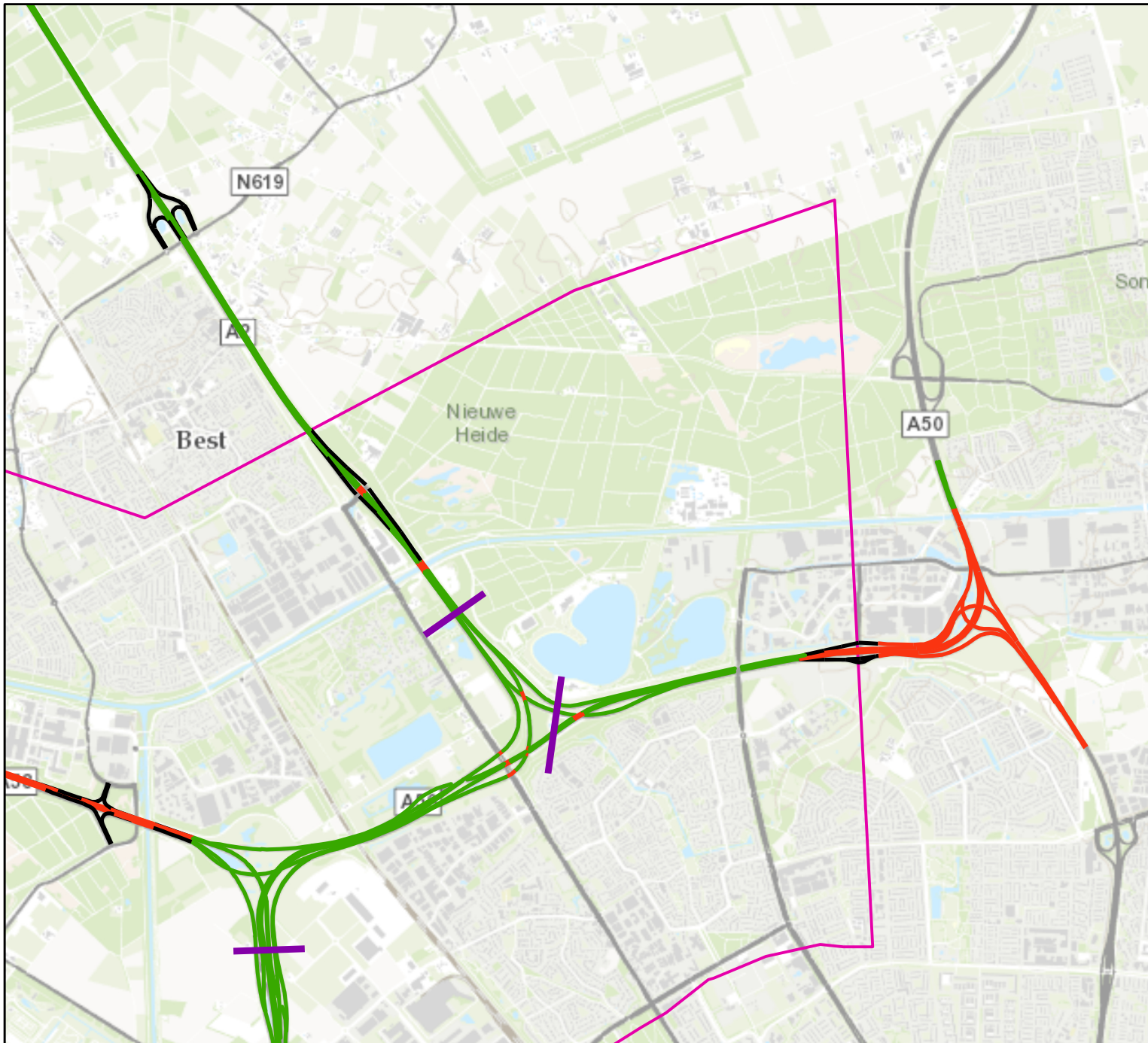
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------


Doc.nr.

Copyright Movares B.V.




## Legenda

 Projectgrenzen

 Studiegebied

### Wegdekverharding registersituatie

 Tweelaags ZOAB fijn

 Dicht asfalt beton (DAB)

 Tweelaags ZOAB

 ZOAB

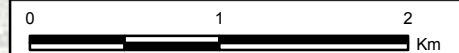
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4

Bijlage IA  
Wegdekverharding registersituatie

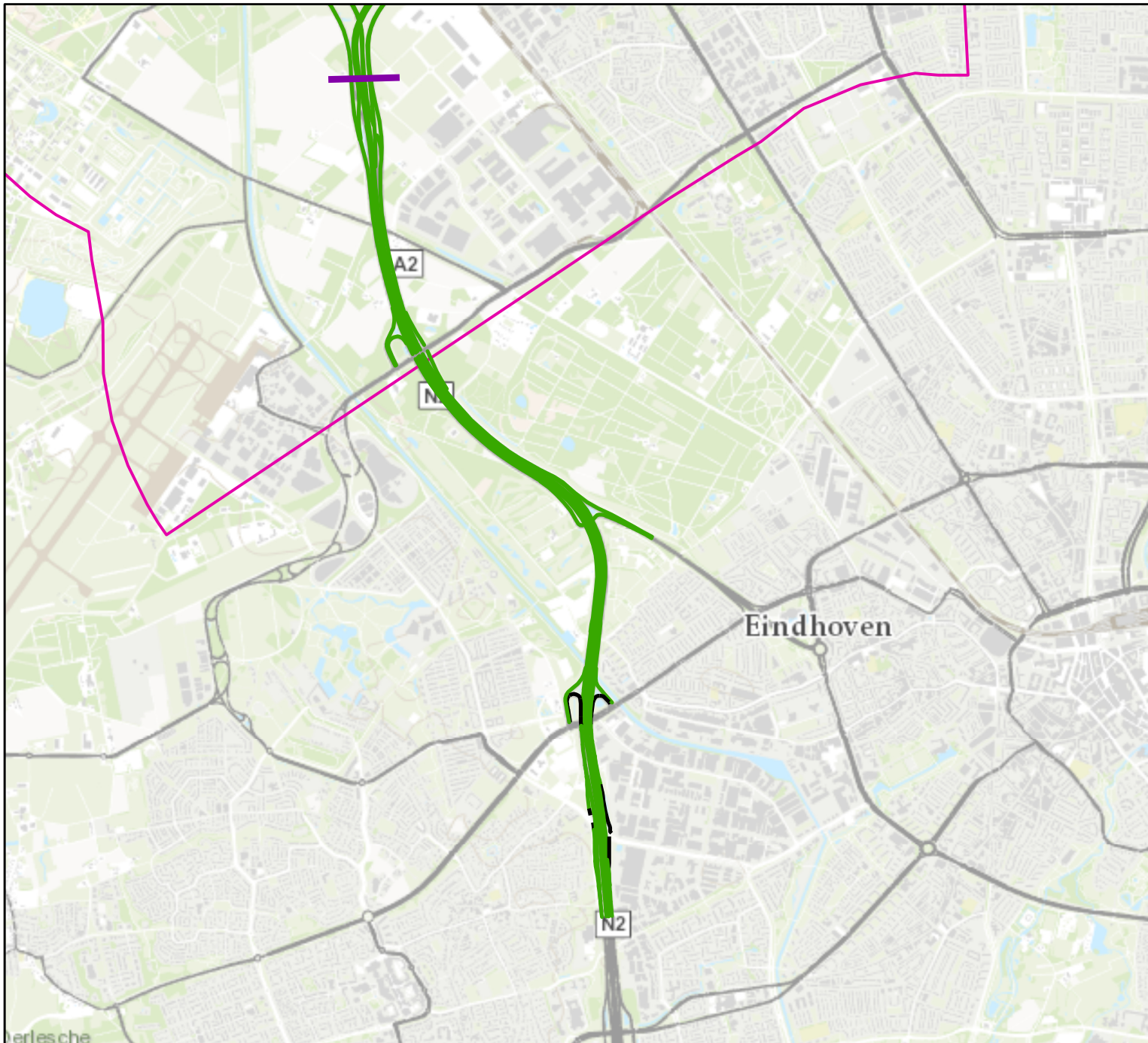
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------


Doc.nr.

Copyright Movares B.V.




## Legenda

 Projectgrenzen

 Studiegebied

### Wegdekverharding registersituatie

 Tweelaags ZOAB fijn

 Dicht asfalt beton (DAB)

 Tweelaags ZOAB

 ZOAB

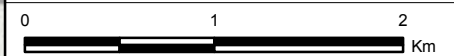
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5

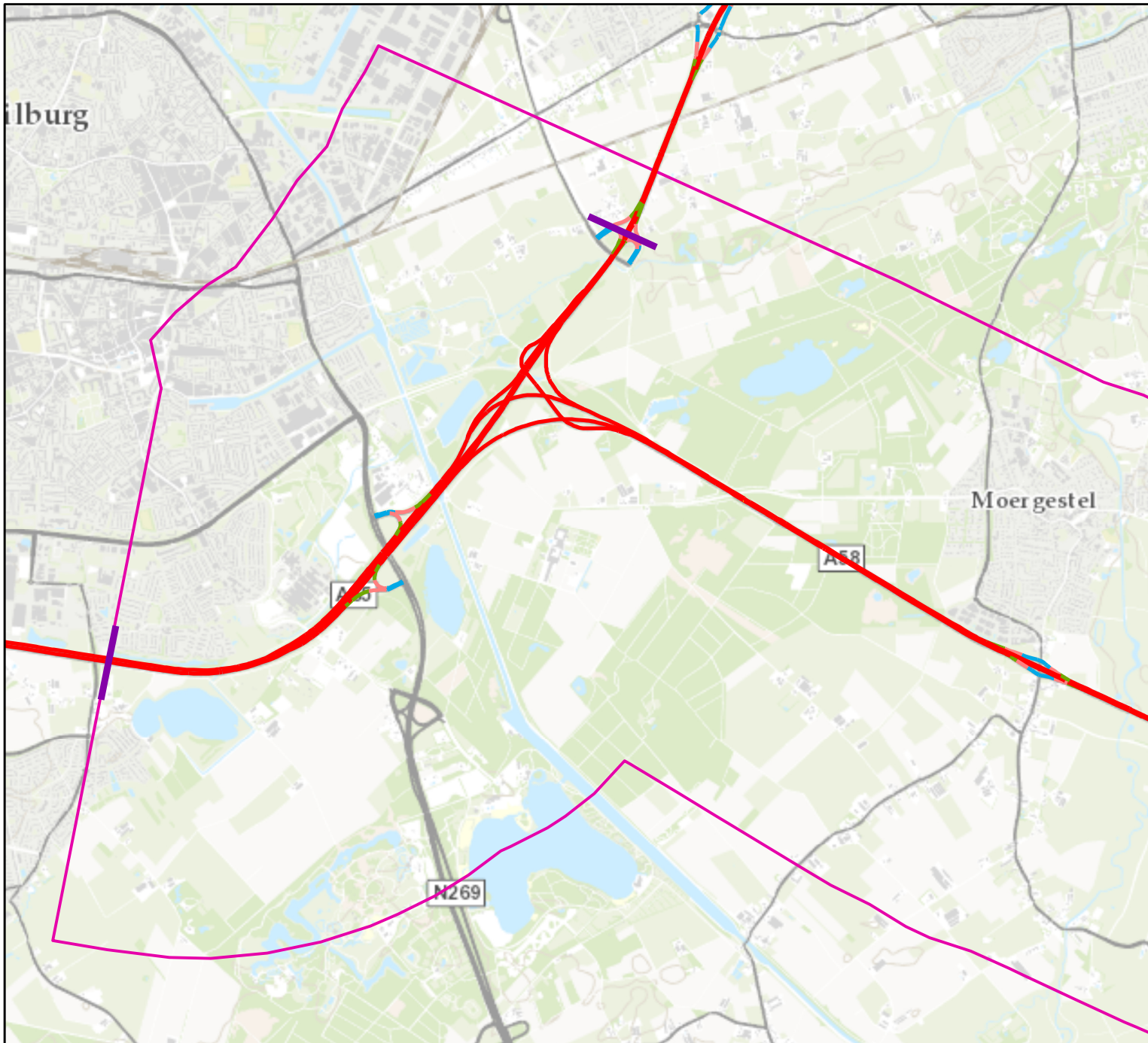
Bijlage IA  
Wegdekverharding registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





### Legenda


 Projectgrenzen


 Studiegebied

### Wegvaksnelheden registersituatie


 50 km/uur


 65 km/uur

 70 km/uur

 80 km/uur

 100 km/uur

 120 km/uur

 130 km/uur

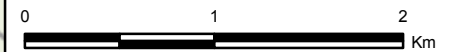


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1

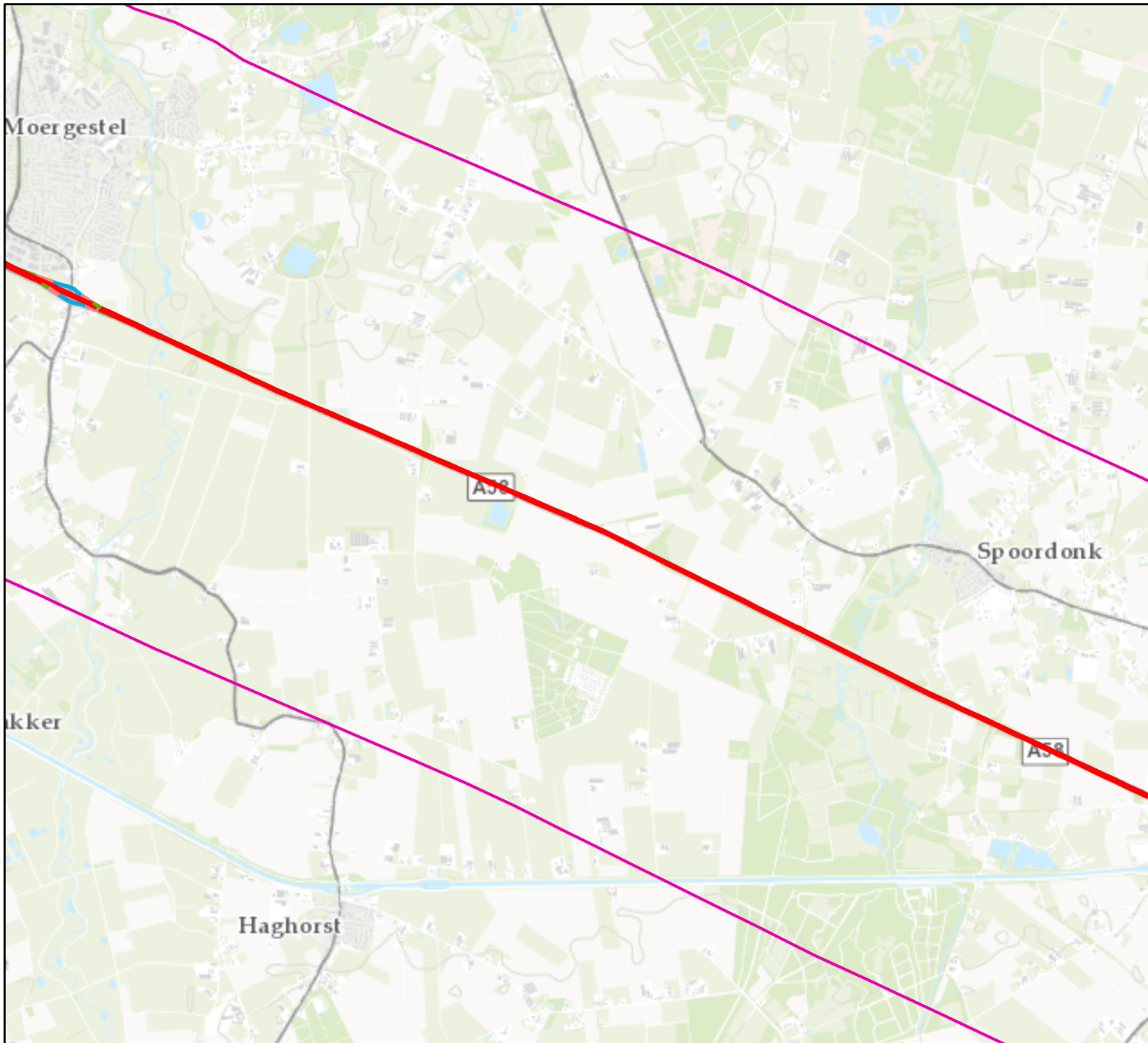
Bijlage IB  
Wegvaksnelheid voor de registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000




Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





### Legenda


 Projectgrenzen


 Studiegebied

### Wegvaksnelheden registersituatie


 50 km/uur


 65 km/uur

 70 km/uur

 80 km/uur

 100 km/uur

 120 km/uur

 130 km/uur

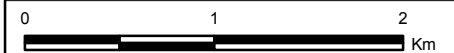


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

## A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2

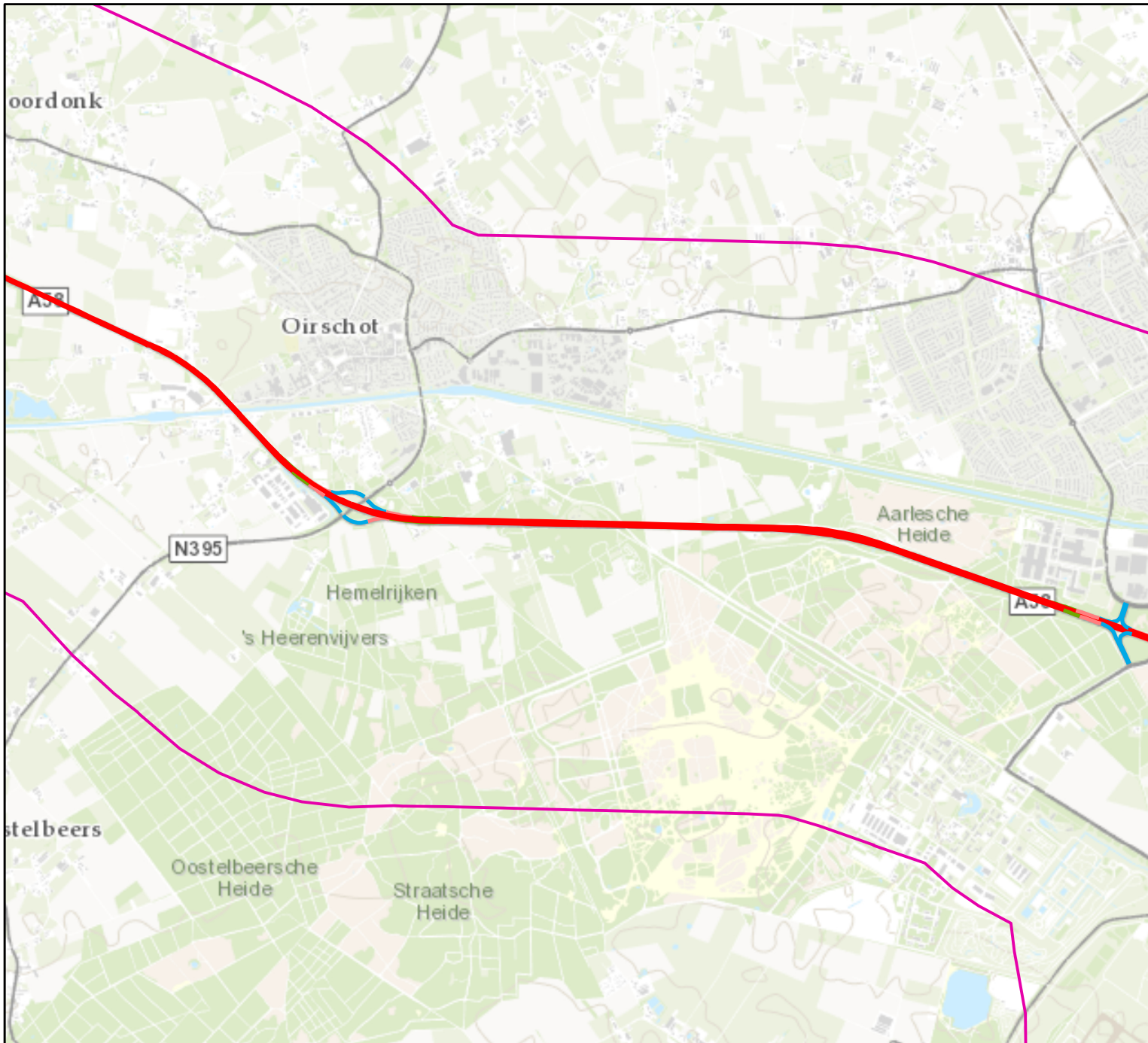
### Bijlage IB Wegvaksnelheid voor de registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





### Legenda


 Projectgrenzen


 Studiegebied

### Wegvaksnelheden registersituatie

 50 km/uur


 65 km/uur

 70 km/uur

 80 km/uur

 100 km/uur

 120 km/uur

 130 km/uur

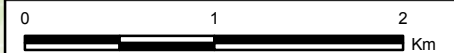


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3**

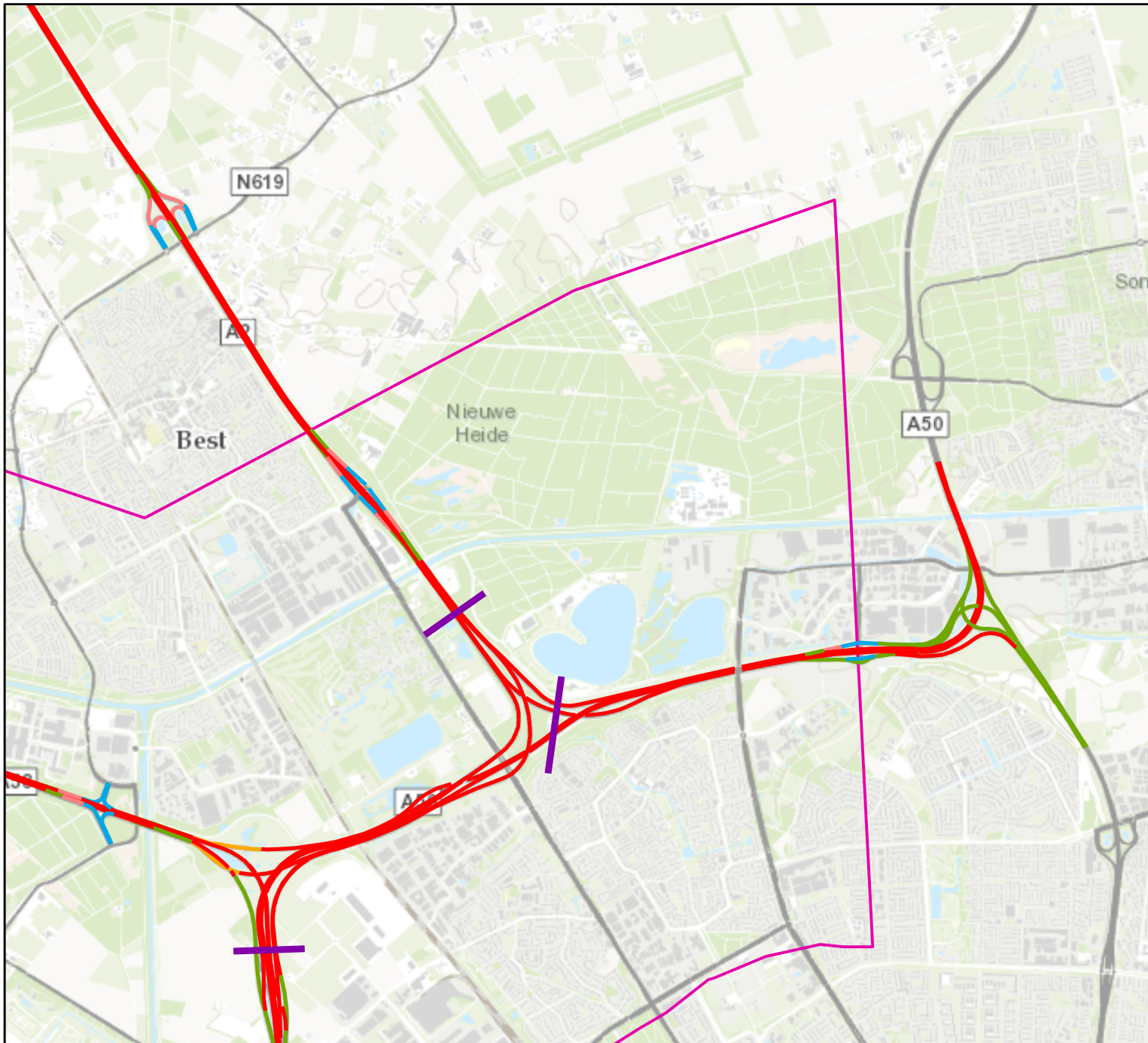
Bijlage IB  
Wegvaksnelheid voor de registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





### Legenda


 Projectgrenzen


 Studiegebied

### Wegvaksnelheden registersituatie


 50 km/uur


 65 km/uur

 70 km/uur

 80 km/uur

 100 km/uur

 120 km/uur

 130 km/uur

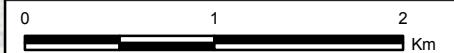


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4

Bijlage IB  
Wegvaksnelheid voor de registersituatie

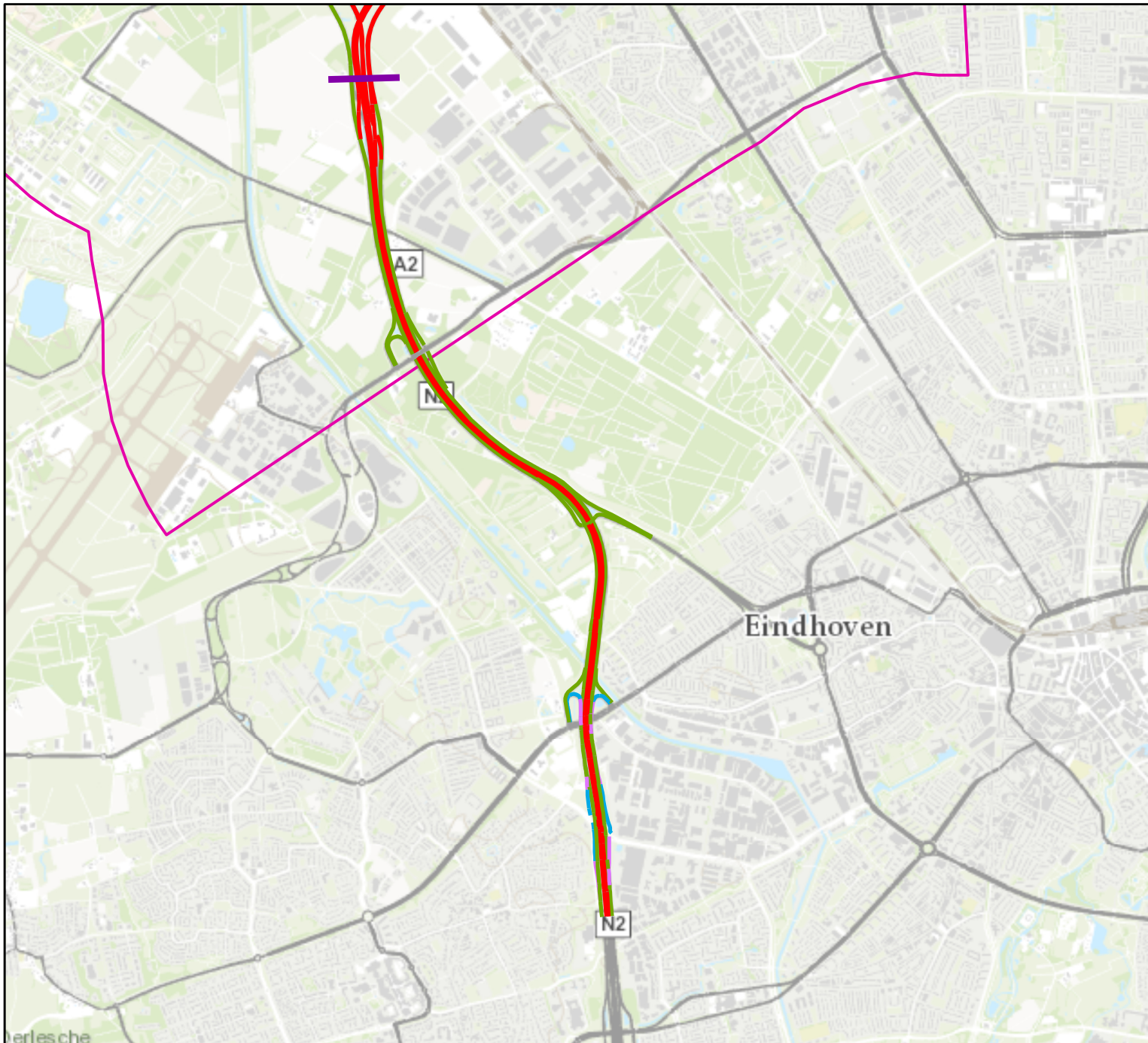
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.







### Legenda


 Projectgrenzen


 Studiegebied

### Wegvaksnelheden registersituatie

 50 km/uur


 65 km/uur

 70 km/uur

 80 km/uur

 100 km/uur

 120 km/uur

 130 km/uur

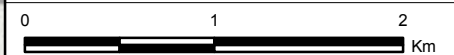


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5

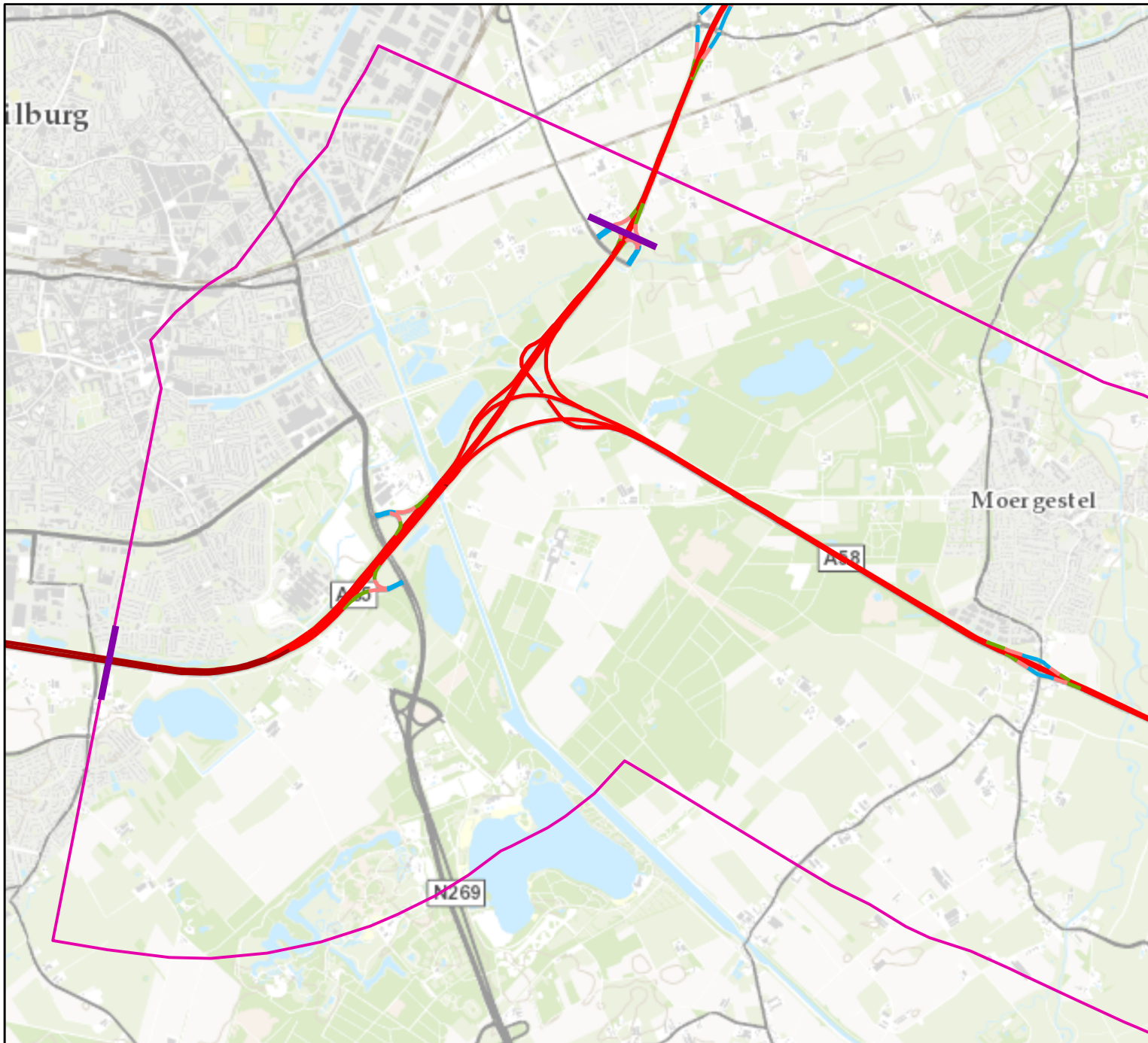
Bijlage IB  
Wegvaksnelheid voor de registersituatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------








Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied

**Wegvaksnelheid autonome situatie**

-  50 km/uur
-  65 km/uur
-  70 km/uur
-  80 km/uur
-  100 km/uur
-  120 km/uur
-  130 km/uur

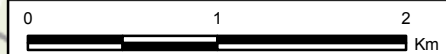


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1**

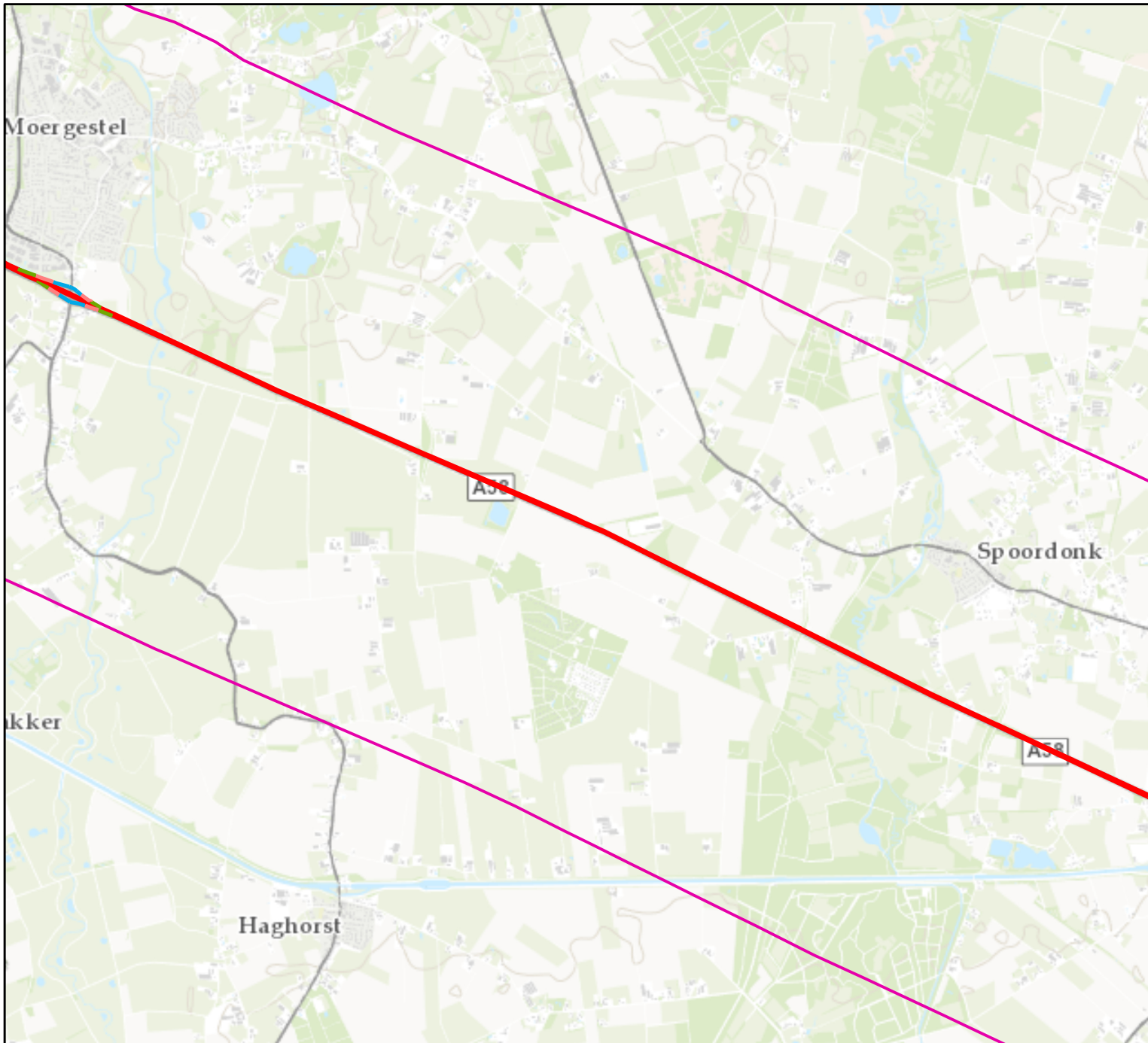
**Bijlage IC  
Wegvaksnelheid voor de autonome situatie**

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied

**Wegvaksnelheid autonome situatie**

-  50 km/uur
-  65 km/uur
-  70 km/uur
-  80 km/uur
-  100 km/uur
-  120 km/uur
-  130 km/uur

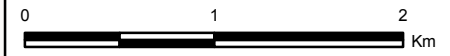


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2**

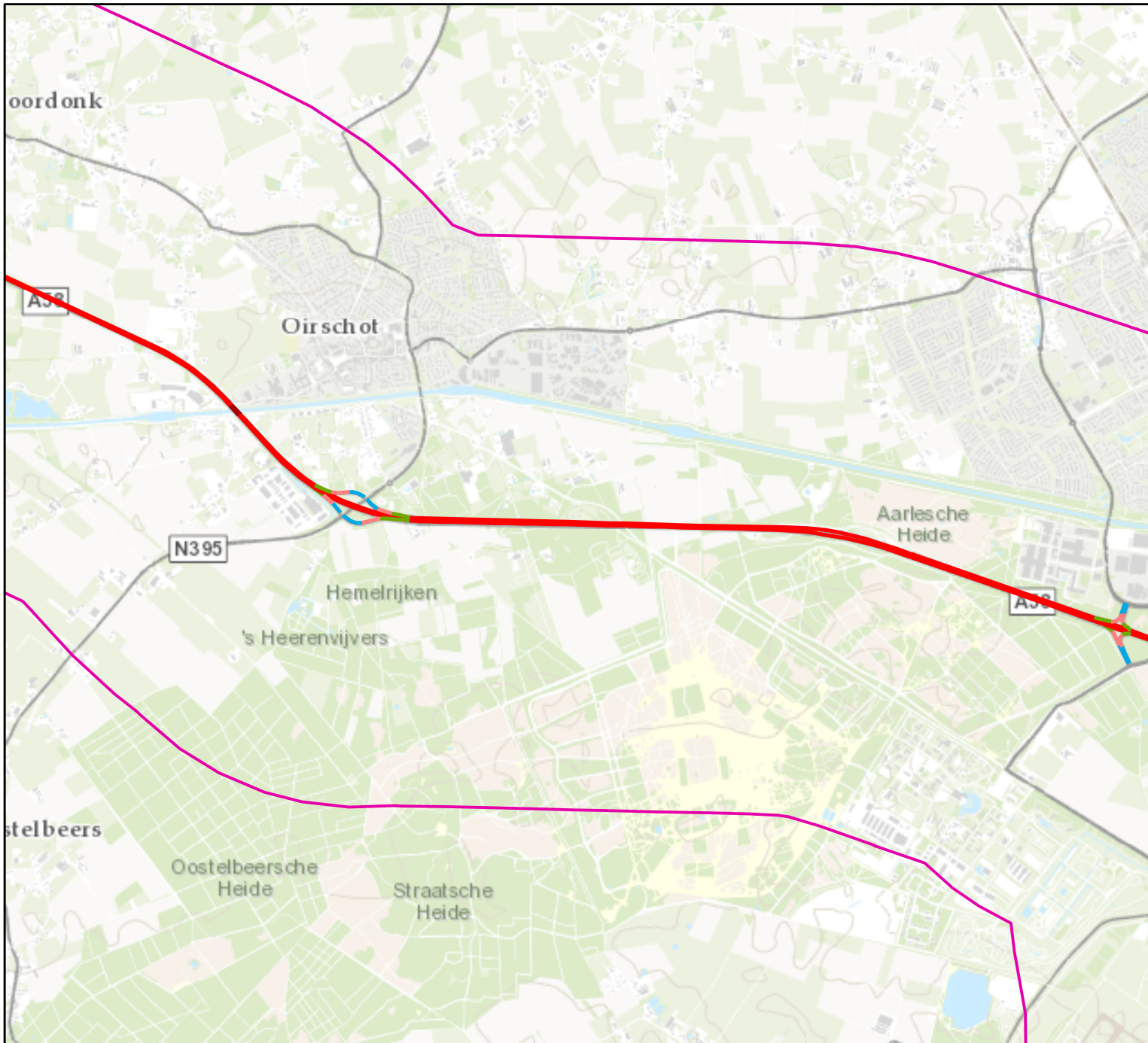
Bijlage IC  
Wegvaksnelheid voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------








Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied

**Wegvaksnelheid autonome situatie**

-  50 km/uur
-  65 km/uur
-  70 km/uur
-  80 km/uur
-  100 km/uur
-  120 km/uur
-  130 km/uur

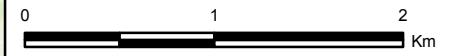


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3**

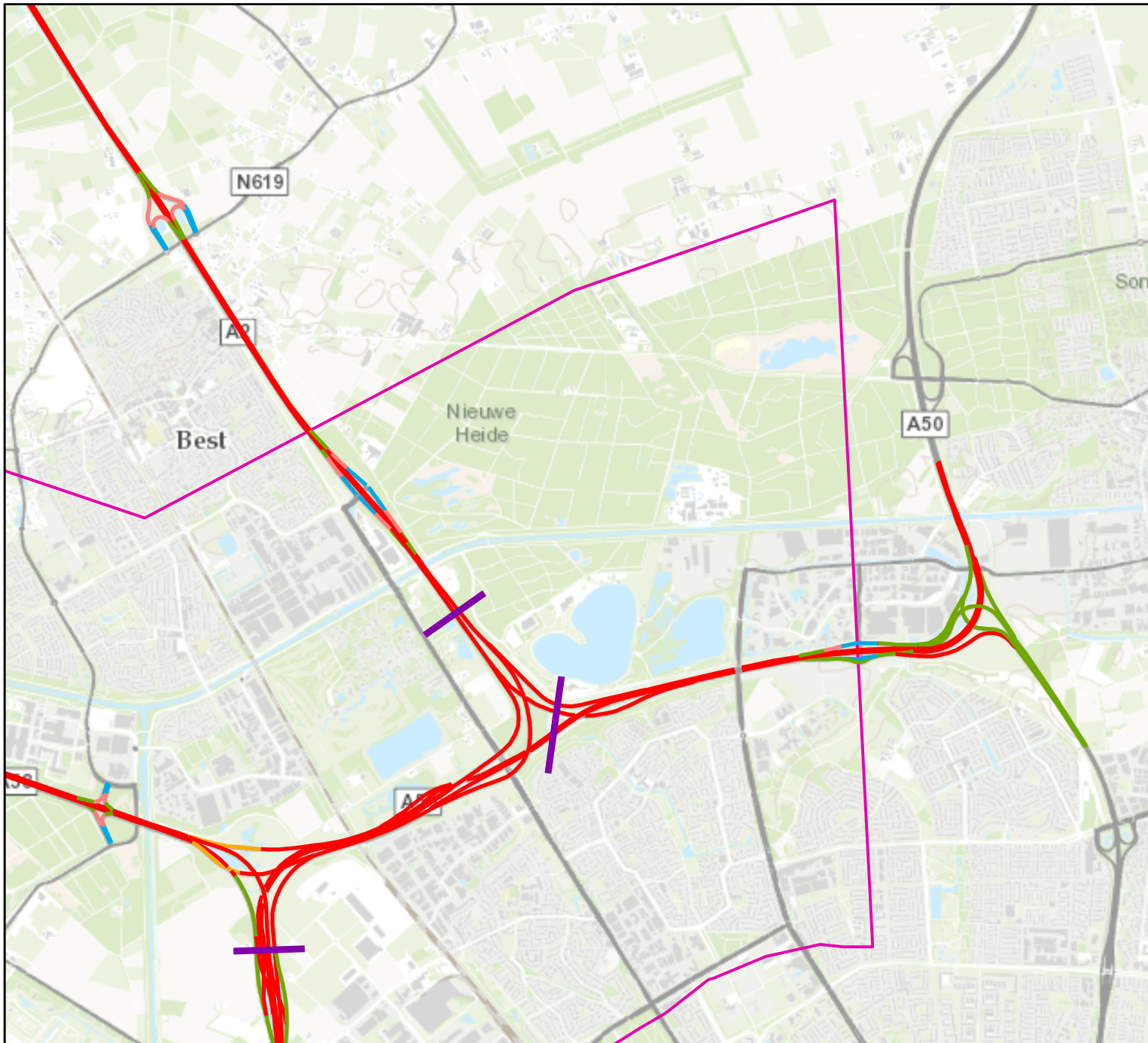
Bijlage IC  
Wegvaksnelheid voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------






Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied

**Wegvaksnelheid autonome situatie**

-  50 km/uur
-  65 km/uur
-  70 km/uur
-  80 km/uur
-  100 km/uur
-  120 km/uur
-  130 km/uur

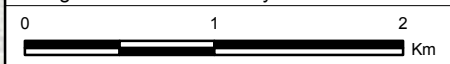


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4**

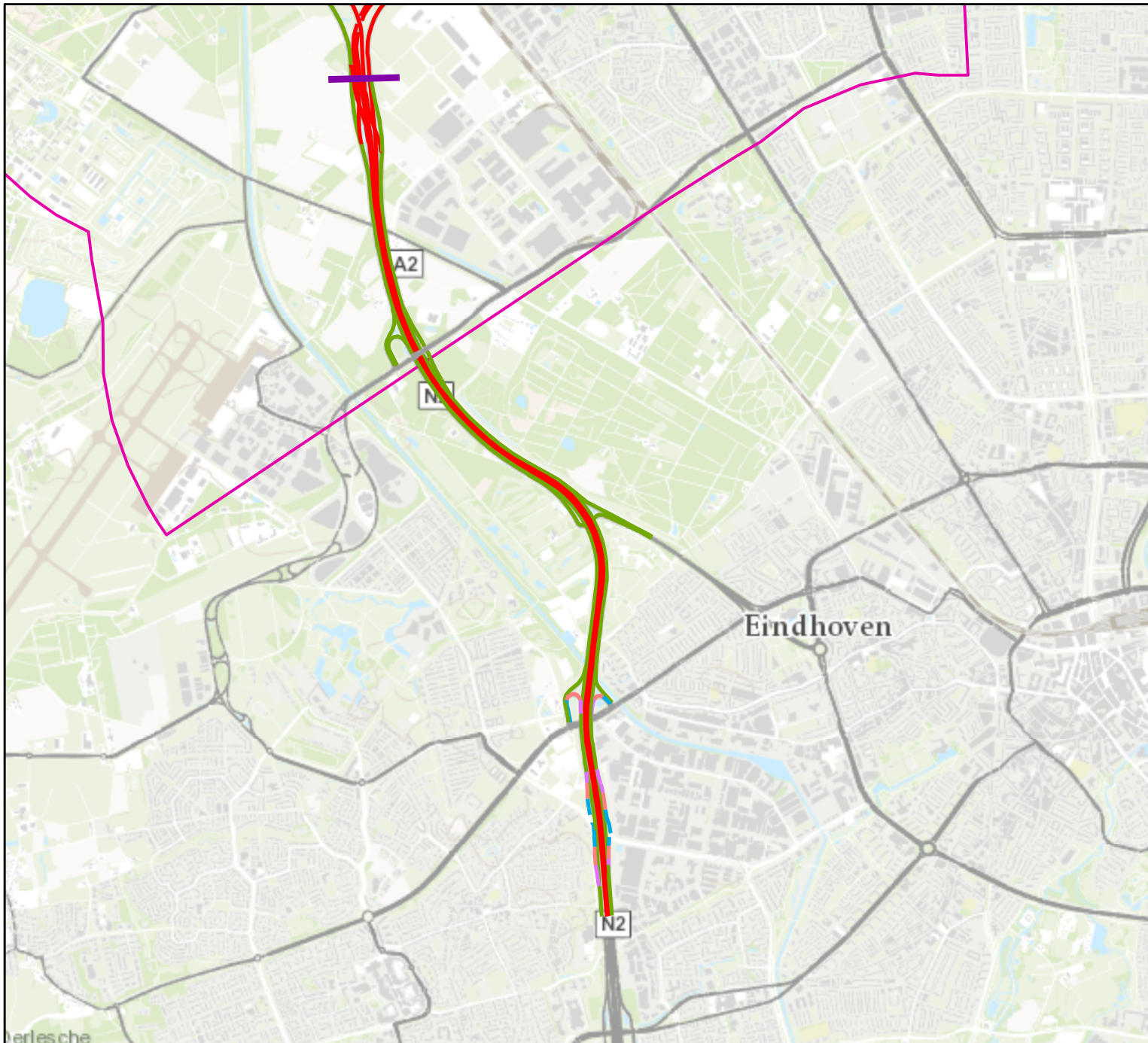
Bijlage IC  
Wegvaksnelheid voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied

**Wegvaksnelheid autonome situatie**

-  50 km/uur
-  65 km/uur
-  70 km/uur
-  80 km/uur
-  100 km/uur
-  120 km/uur
-  130 km/uur

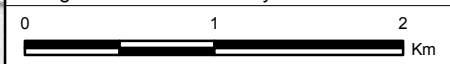


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5**

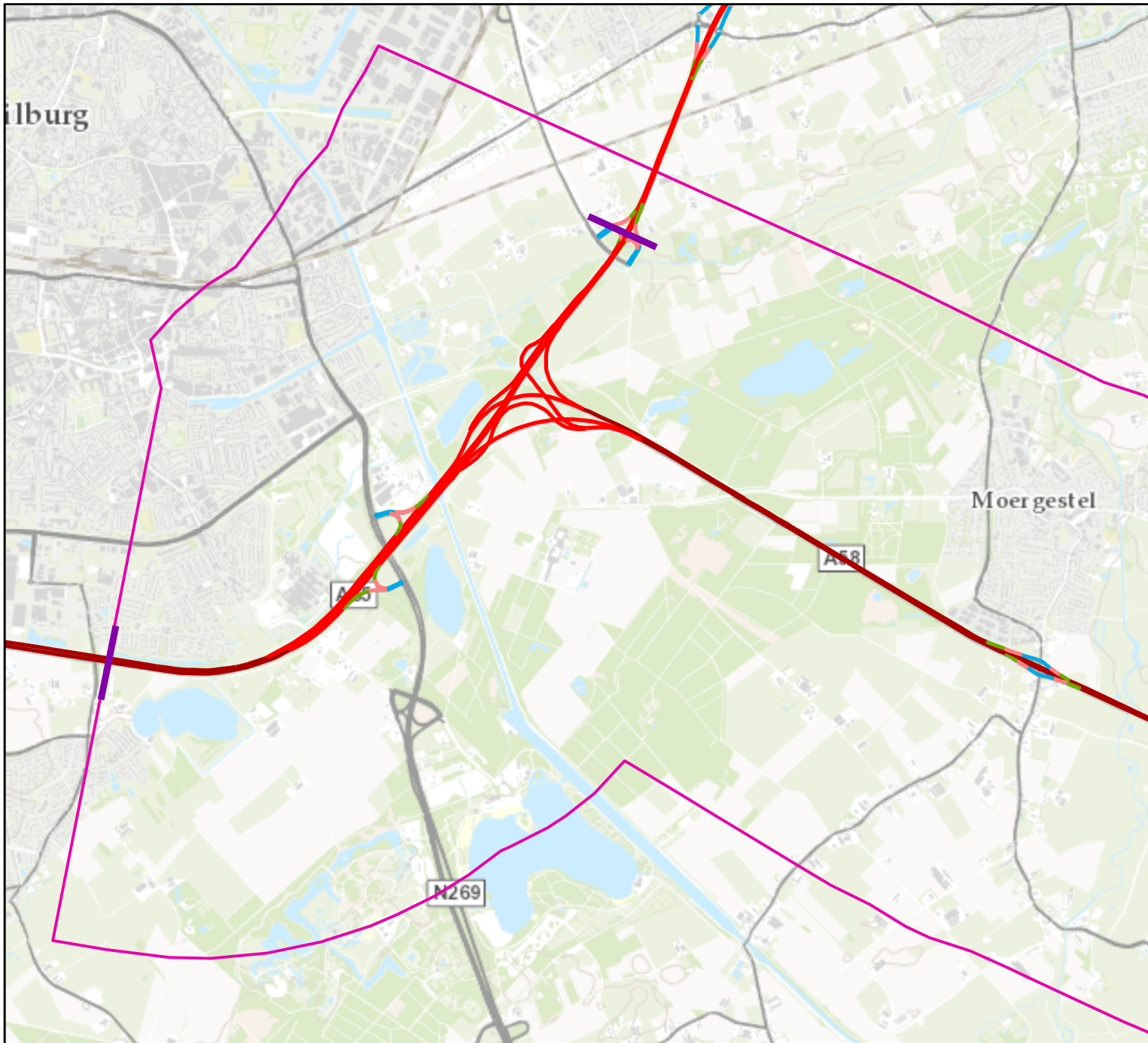
Bijlage IC  
Wegvaksnelheid voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



### Legenda

- Projectgrenzen
- Studiegebied

### Wegvaksnelheid alternatieven

- 50 km/uur
- 65 km/uur
- 70 km/uur
- 80 km/uur
- 100 km/uur
- 120 km/uur
- 130 km/uur

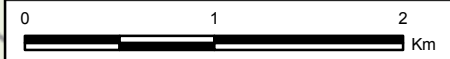


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

## A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1

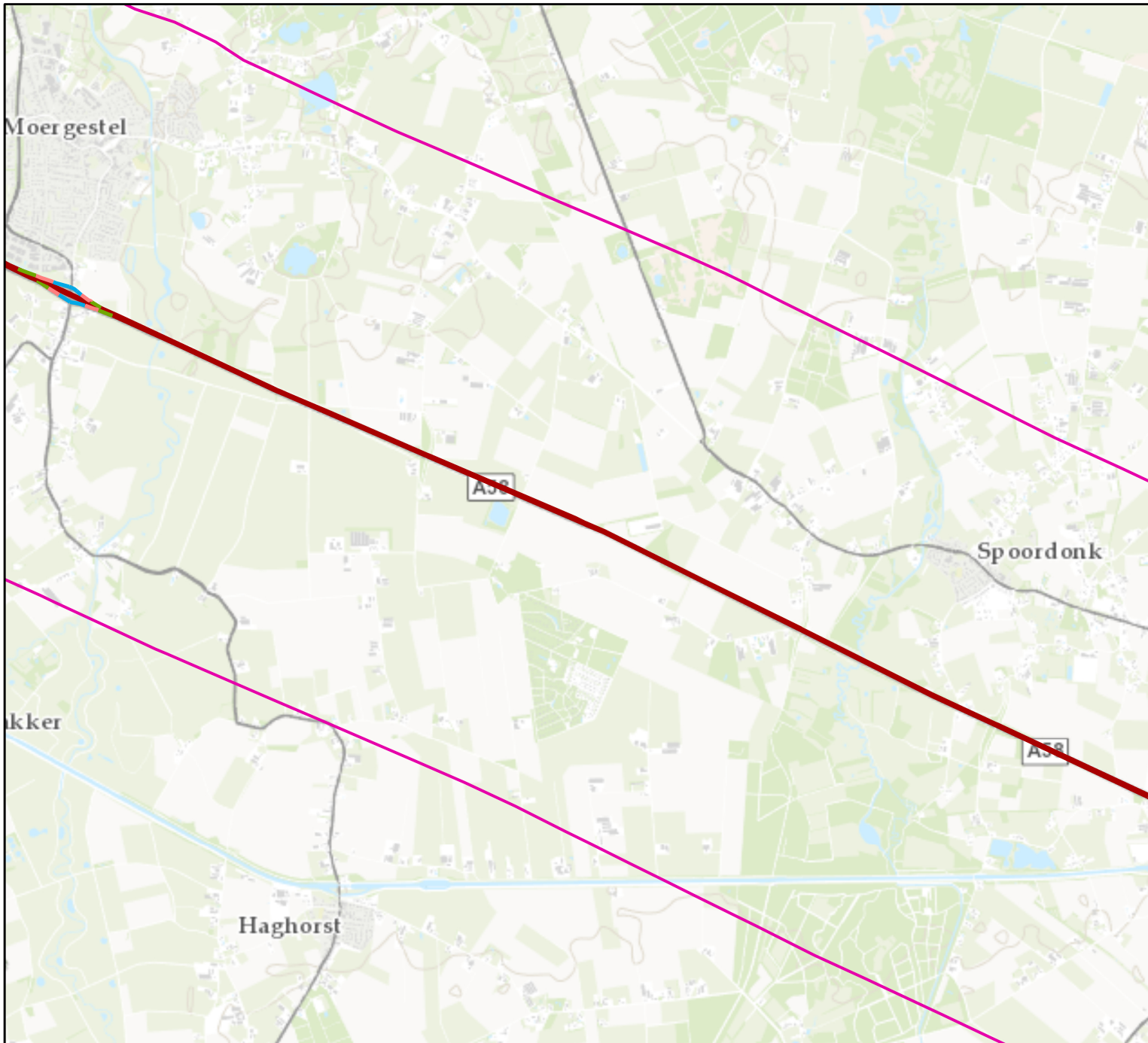
Bijlage ID  
Wegvaksnelheid voor alternatieven  
2x3 rijstroken en 2x2 met spitstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied

**Wegvaksnelheid alternatieven**

- 50 km/uur
- 65 km/uur
- 70 km/uur
- 80 km/uur
- 100 km/uur
- 120 km/uur
- 130 km/uur


 Postbus 2855  
 3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2**

Bijlage ID  
 Wegvaksnelheid voor alternatieven  
 2x3 rijstroken en 2x2 met spitstroken

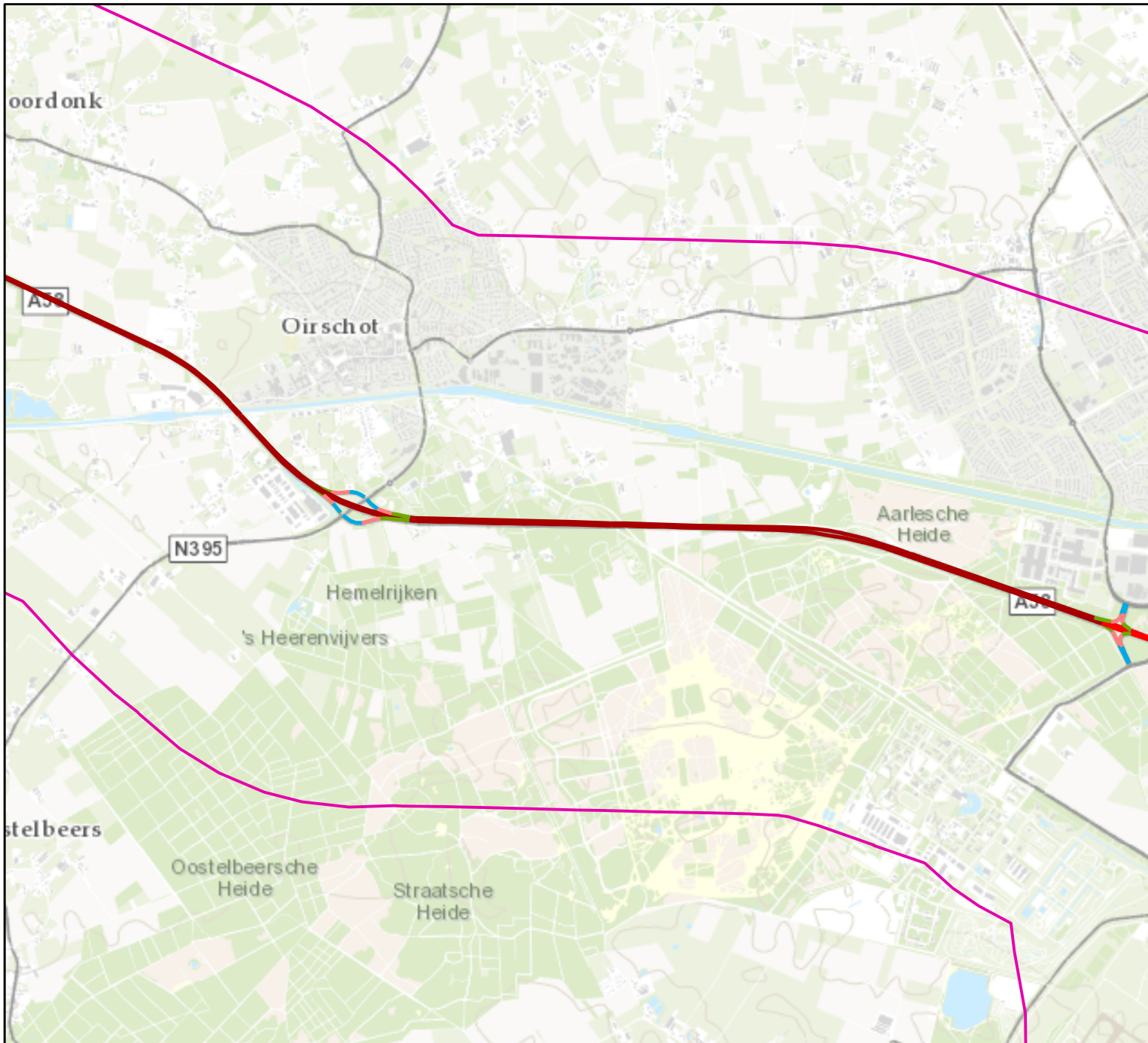
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.







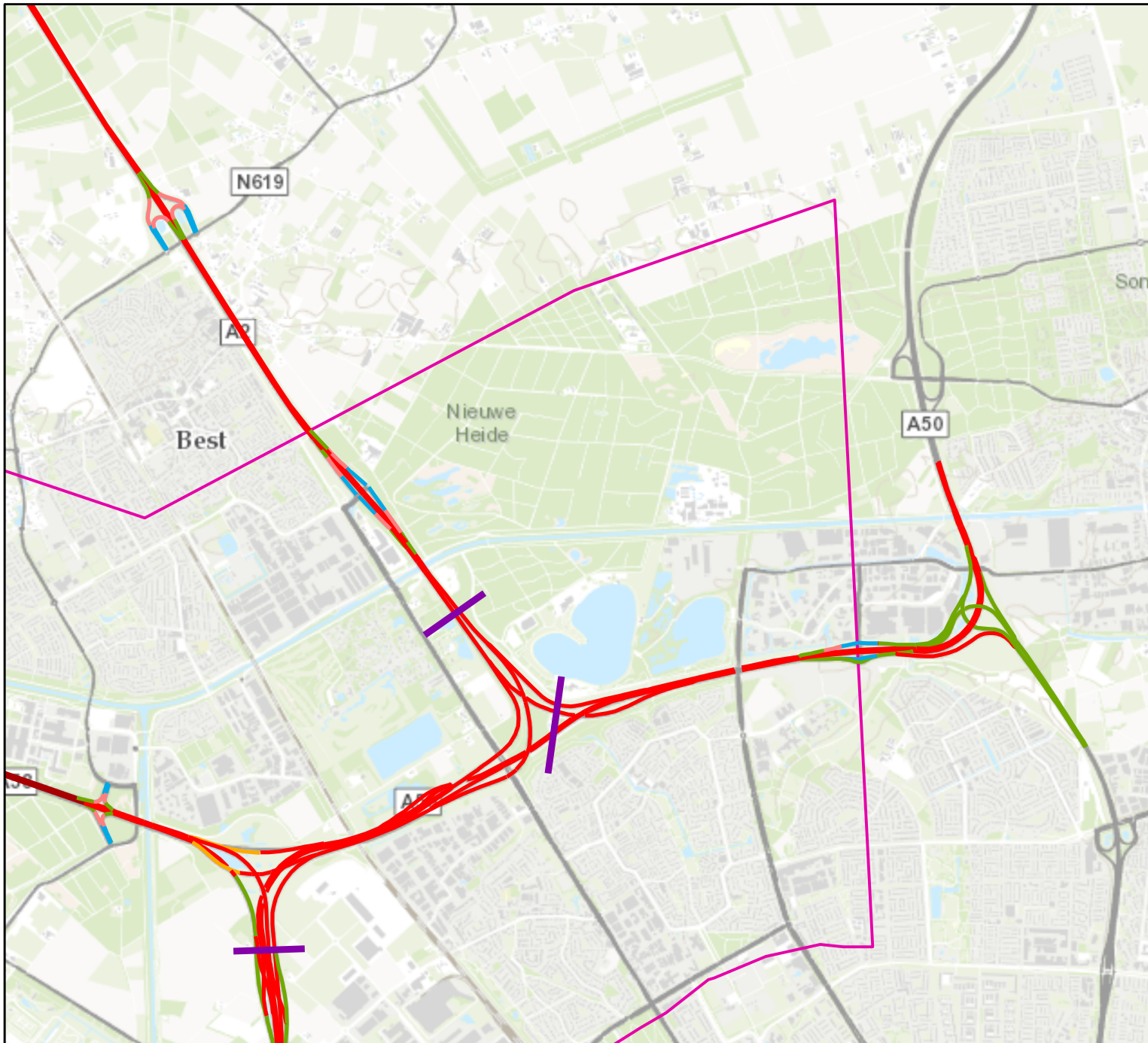
**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied

**Wegvaksnelheid alternatieven**

- 50 km/uur
- 65 km/uur
- 70 km/uur
- 80 km/uur
- 100 km/uur
- 120 km/uur
- 130 km/uur

		Postbus 2855 3500 GW Utrecht
<b>A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3</b>		
Bijlage ID Wegvaksnelheid voor alternatieven 2x3 rijstroken en 2x2 met spitstroken		
Auteur	K. Thieme	Datum 29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat A4 liggend Schaal 1 : 40000
		
Status	Vrijgave	
Doc.nr.		



- ### Legenda
- Projectgrenzen
  - Studiegebied
- ### Wegvaksnelheid alternatieven
- 50 km/uur
  - 65 km/uur
  - 70 km/uur
  - 80 km/uur
  - 100 km/uur
  - 120 km/uur
  - 130 km/uur



Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

## A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4

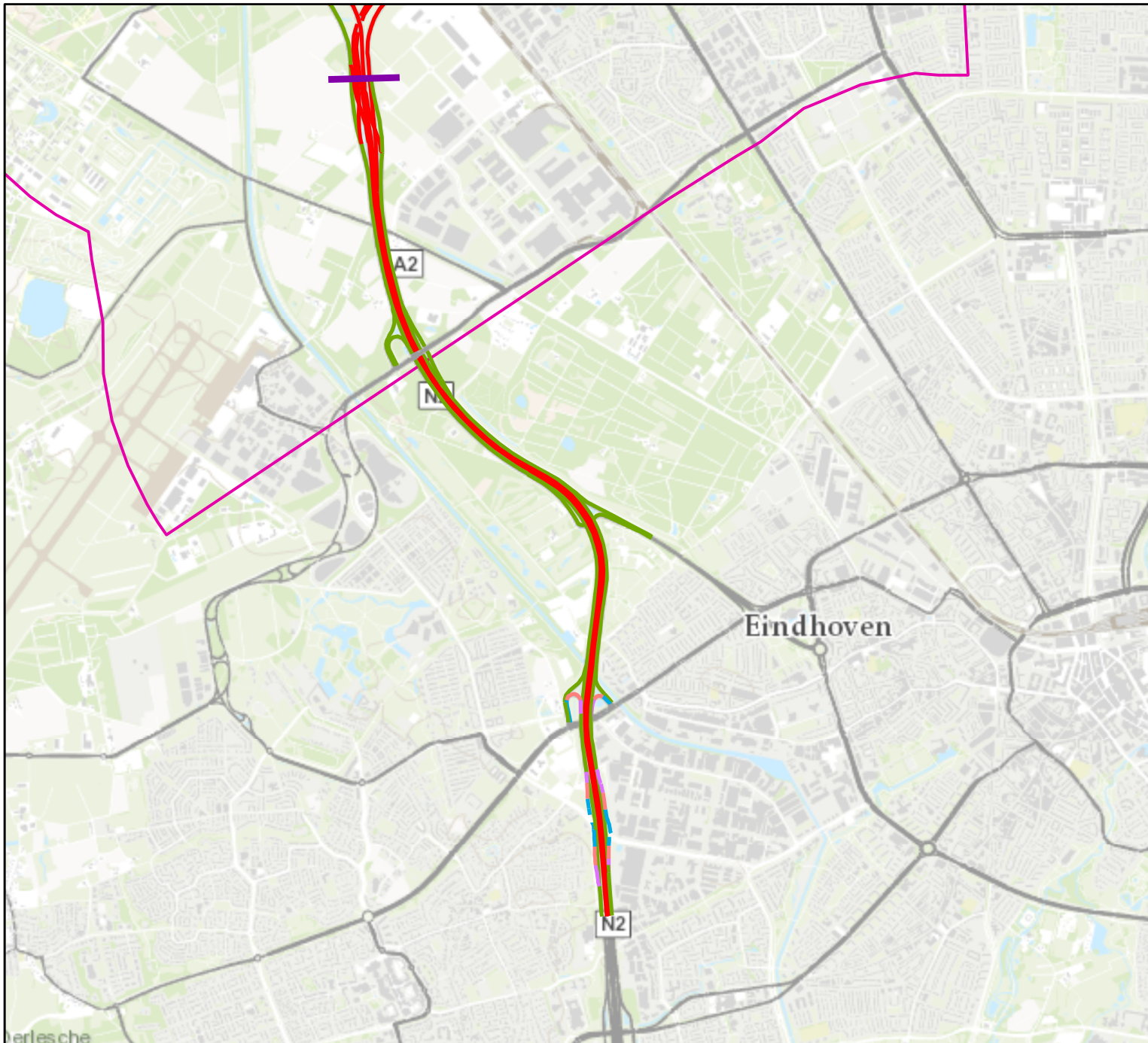
Bijlage ID  
Wegvaksnelheid voor alternatieven  
2x3 rijstroken en 2x2 met spitstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied

**Wegvaksnelheid alternatieven**

- 50 km/uur
- 65 km/uur
- 70 km/uur
- 80 km/uur
- 100 km/uur
- 120 km/uur
- 130 km/uur

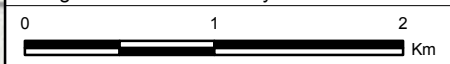


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5**

Bijlage ID  
Wegvaksnelheid voor alternatieven  
2x3 rijstroken en 2x2 met spitstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel	Geografische Informatie Systemen	Formaat	A4 liggend
		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

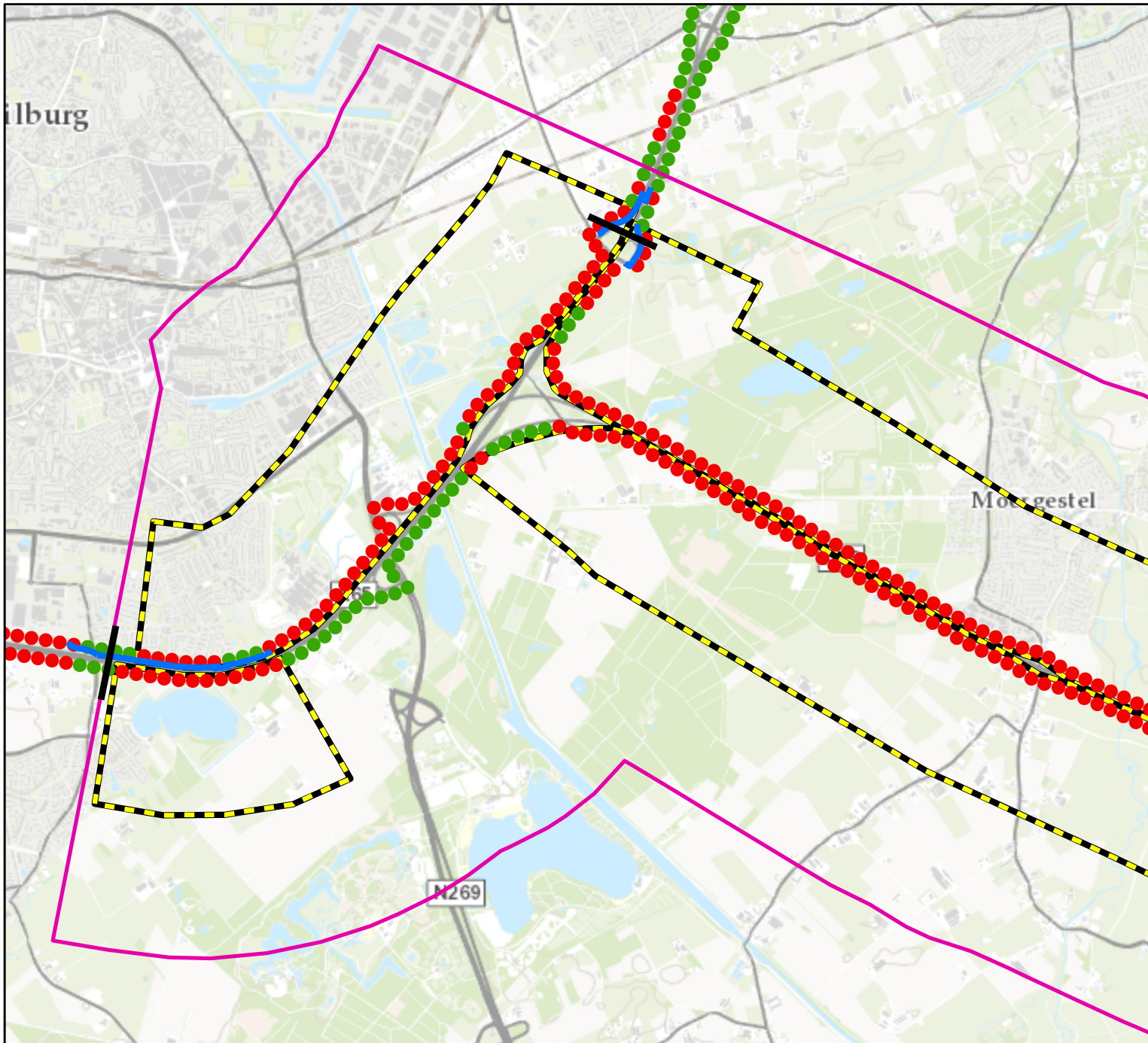
## **Bijlage II Onderzoek op referentiepunten**

Per uitgewerkte alternatief is een kaart met de effecten van het voornemen op het geluidproductieplafond bij de referentiepunten opgenomen, dit zonder de invloed van de geluidbeperkende maatregelen. Ook zijn de onderzoeksgebieden weergegeven. De kaarten zijn achtereenvolgens:





Bijlage IIA: Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Bijlage IIB: Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken



Bijlage IIC: Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebied

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

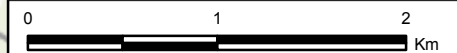
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1

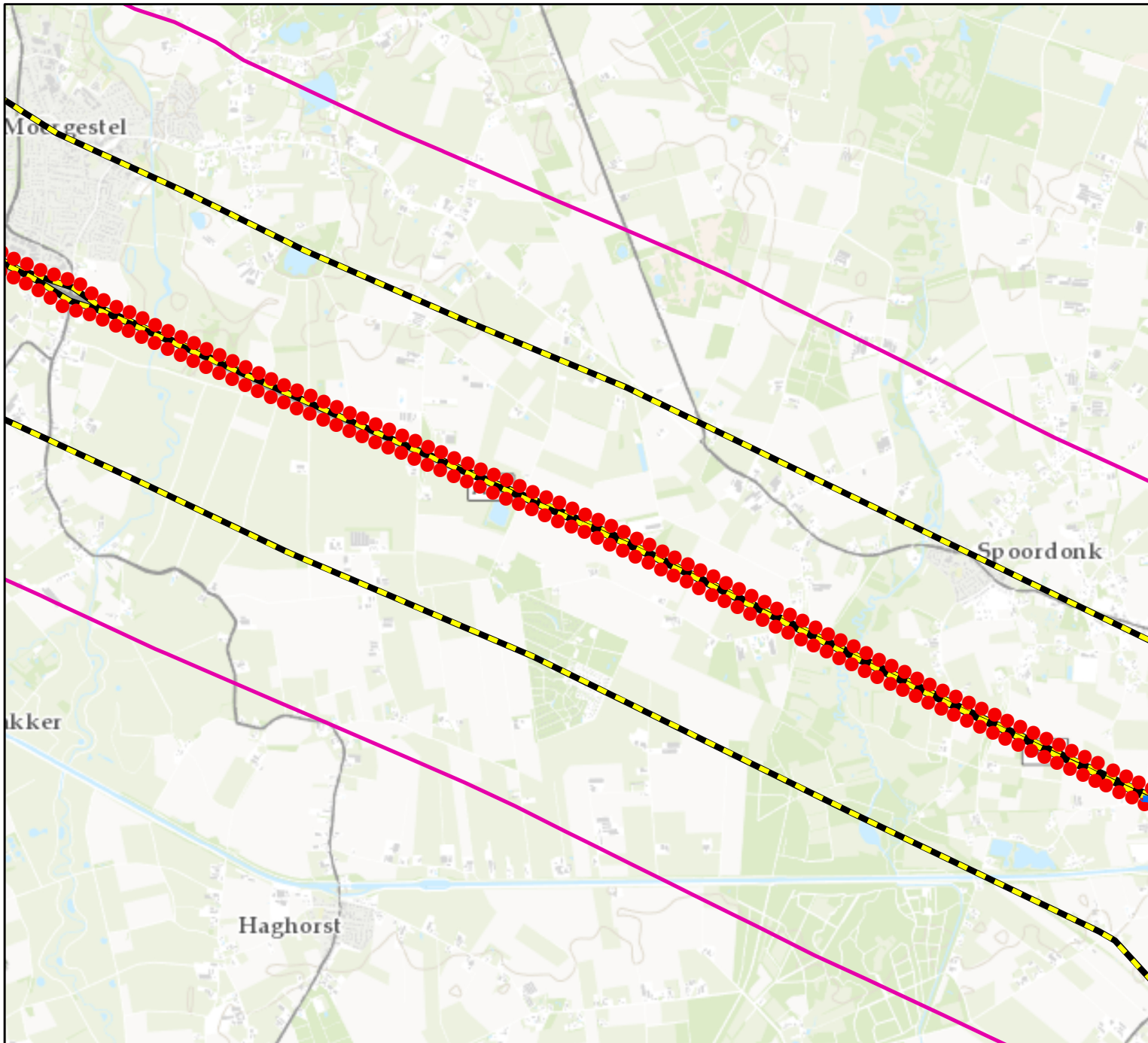
Bijlage IIA. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebied

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

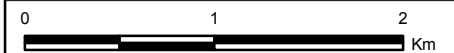


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2

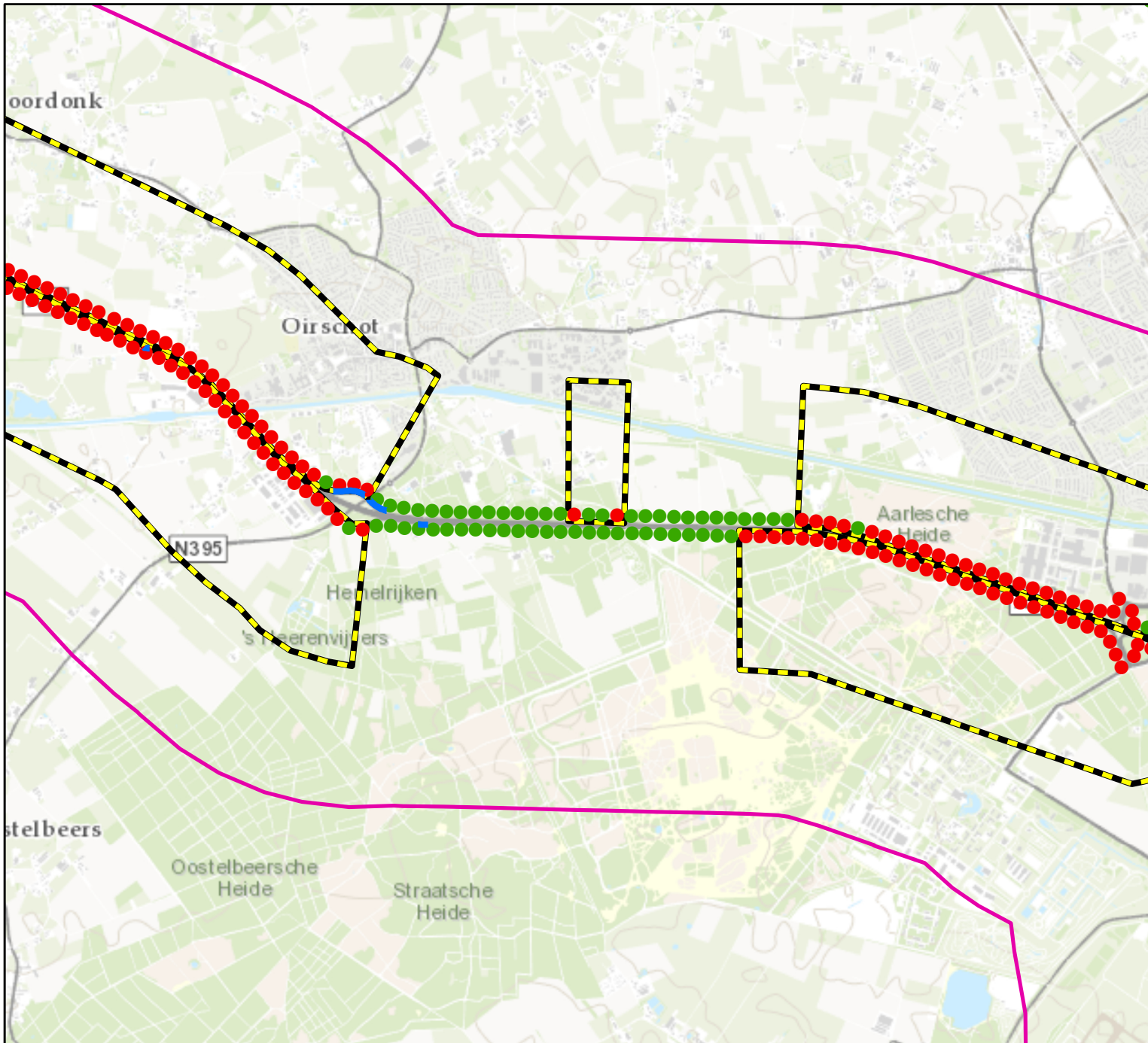
Bijlage IIA. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebied

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

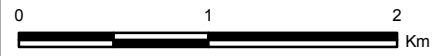


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3

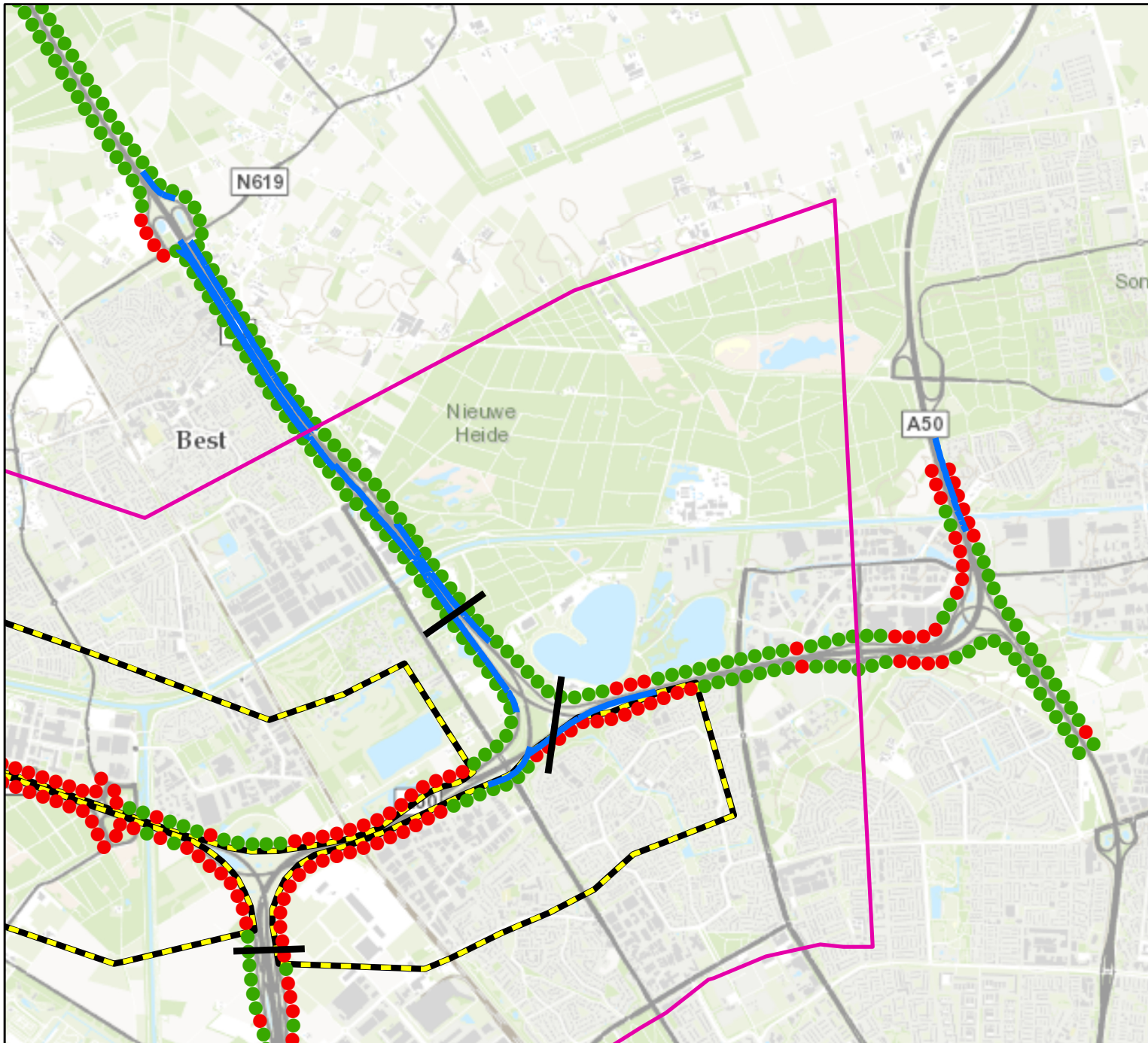
Bijlage IIA. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebied

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

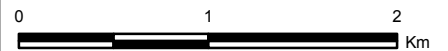
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4**

Bijlage IIA. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

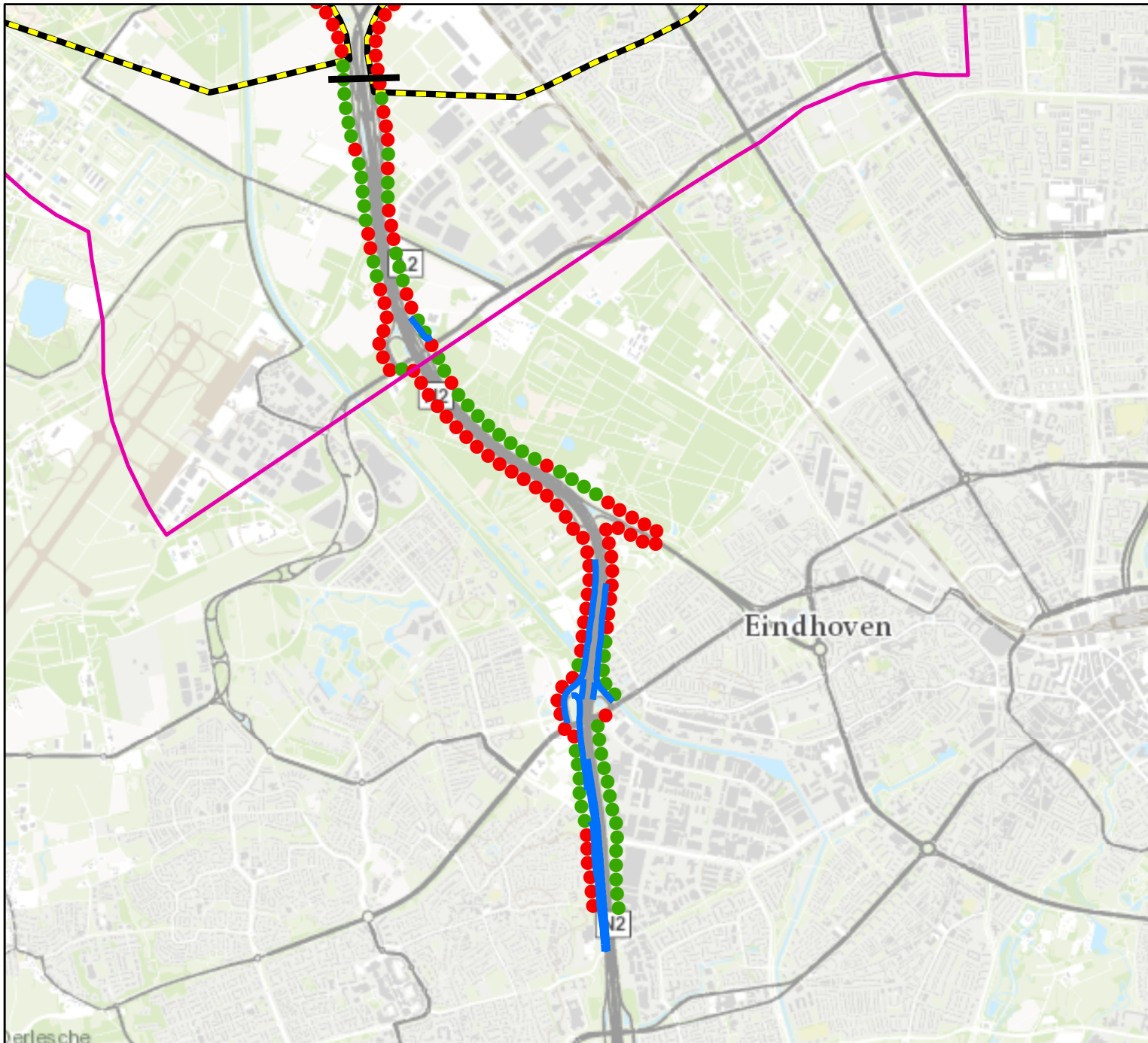
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.







### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebied

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

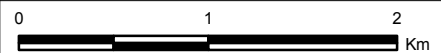


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5

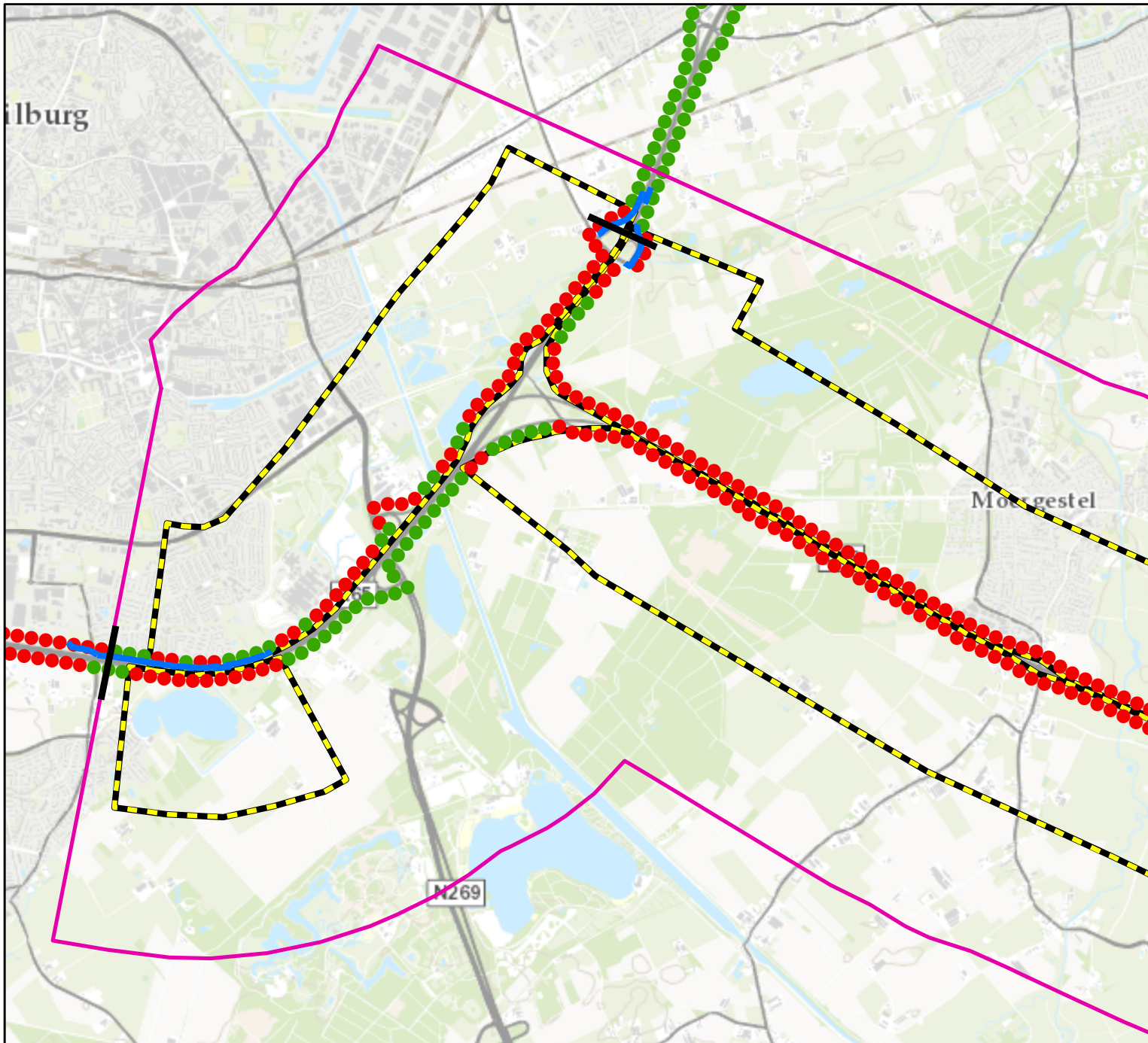
Bijlage IIA. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoekgebieden

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



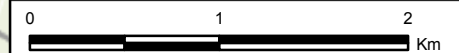
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 1**

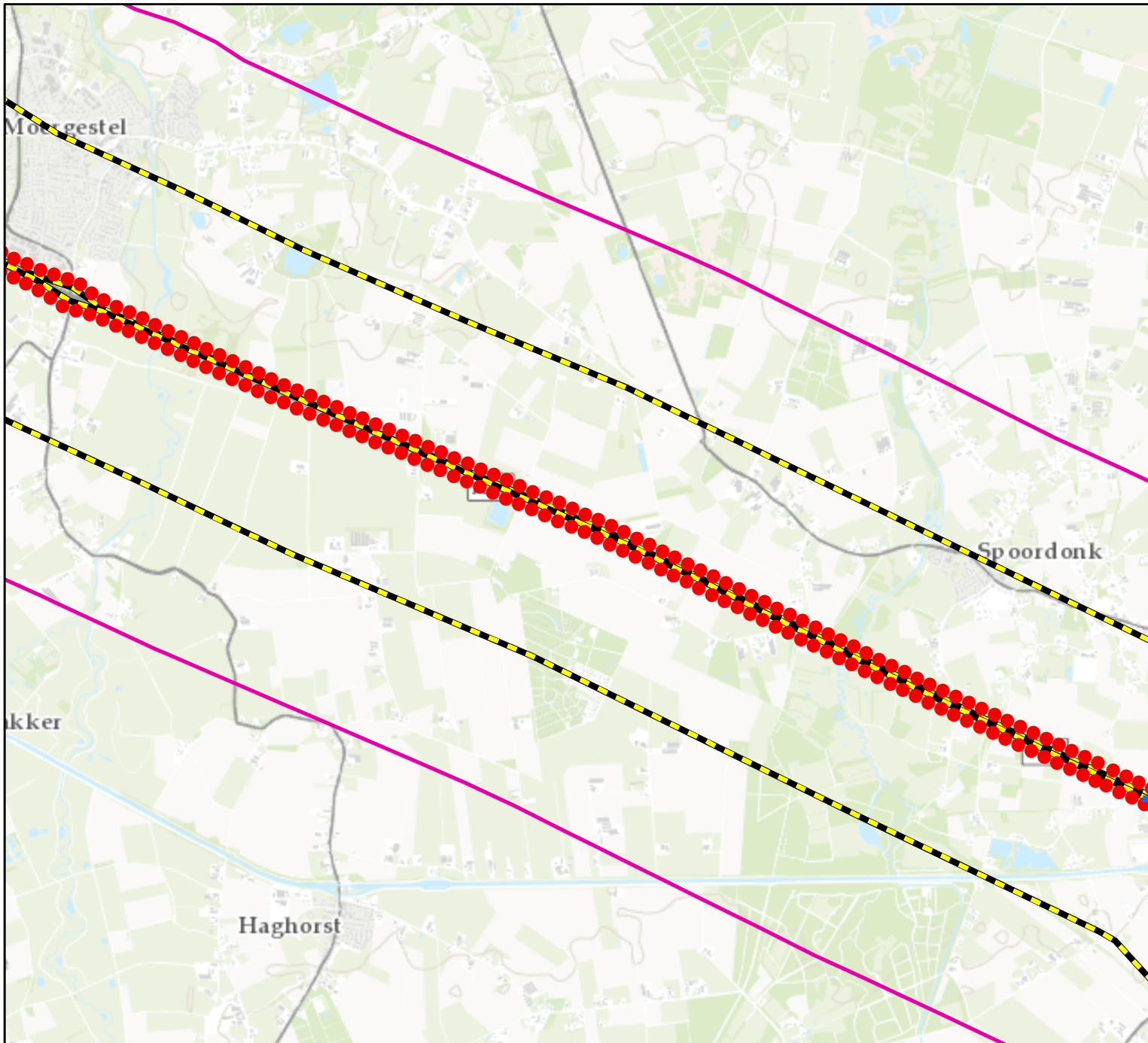
Bijlage IIB. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoekgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 2

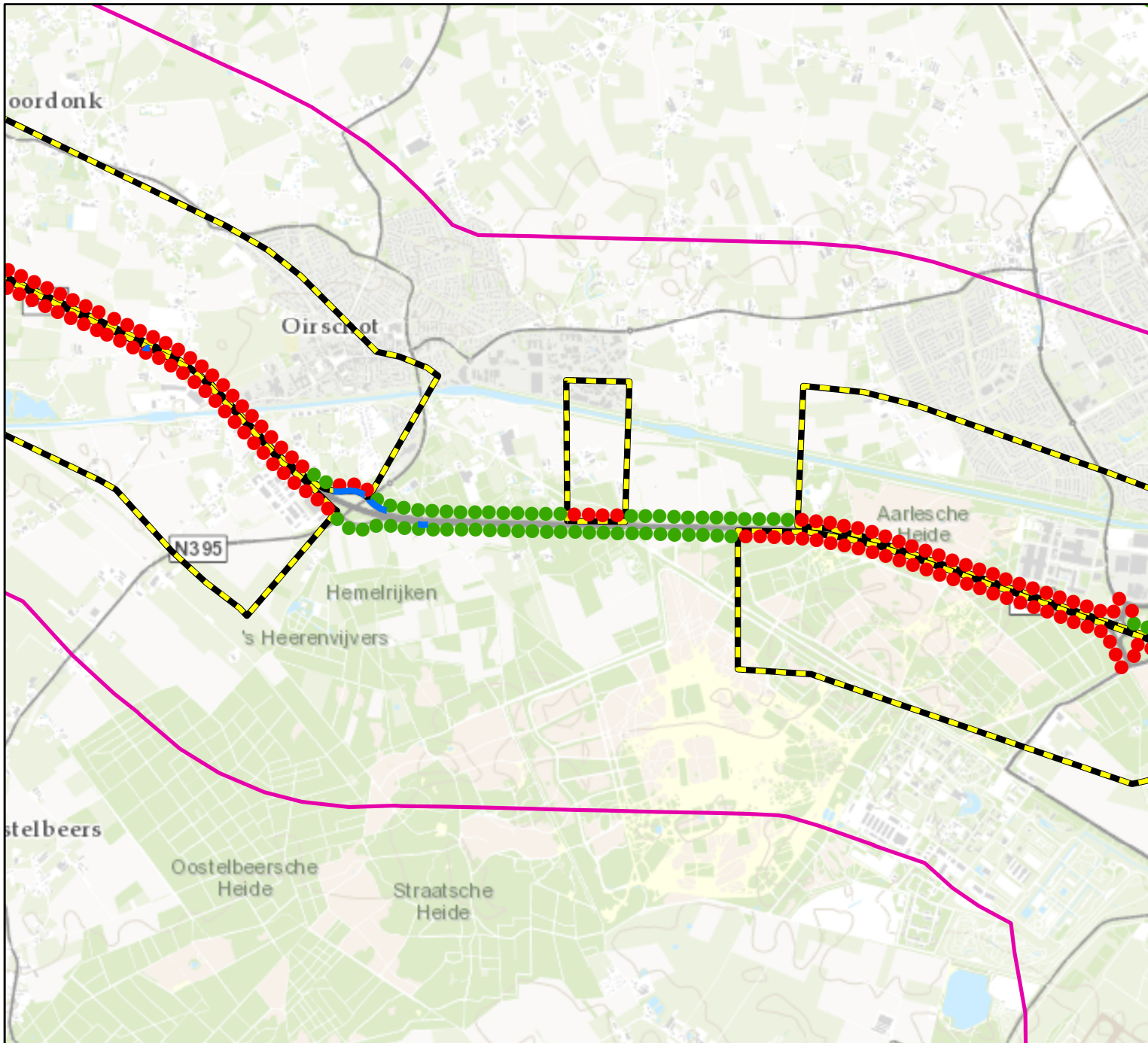
Bijlage IIB. Onderzoek op referentiepunten  
voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





0 1 2  
Km

Status Vrijgave



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoekgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



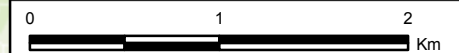
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 3

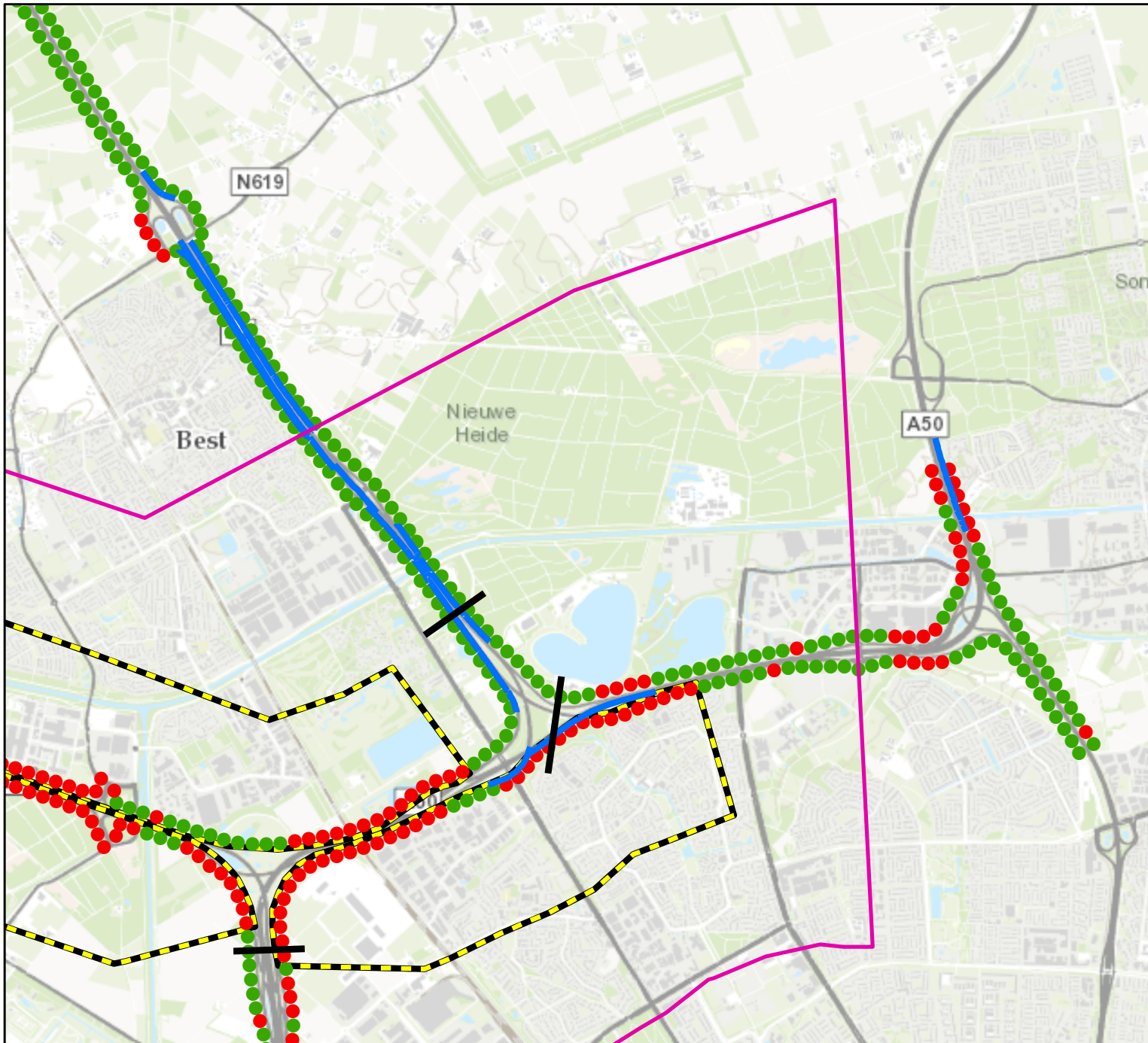
Bijlage IIB. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoekgebieden

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

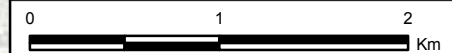


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 4

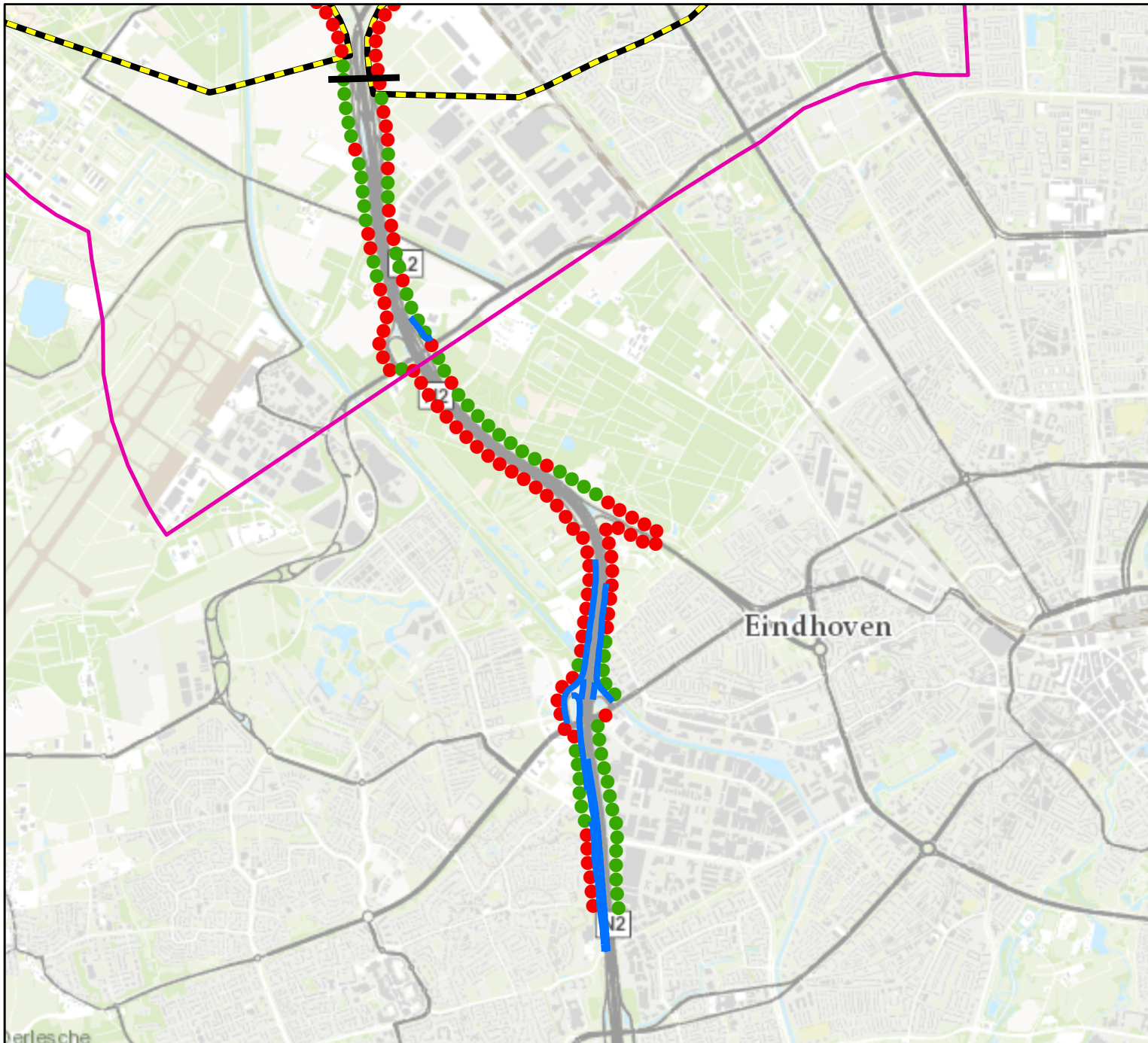
Bijlage IIB. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoekgebieden

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



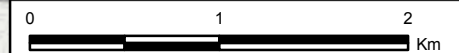
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5**

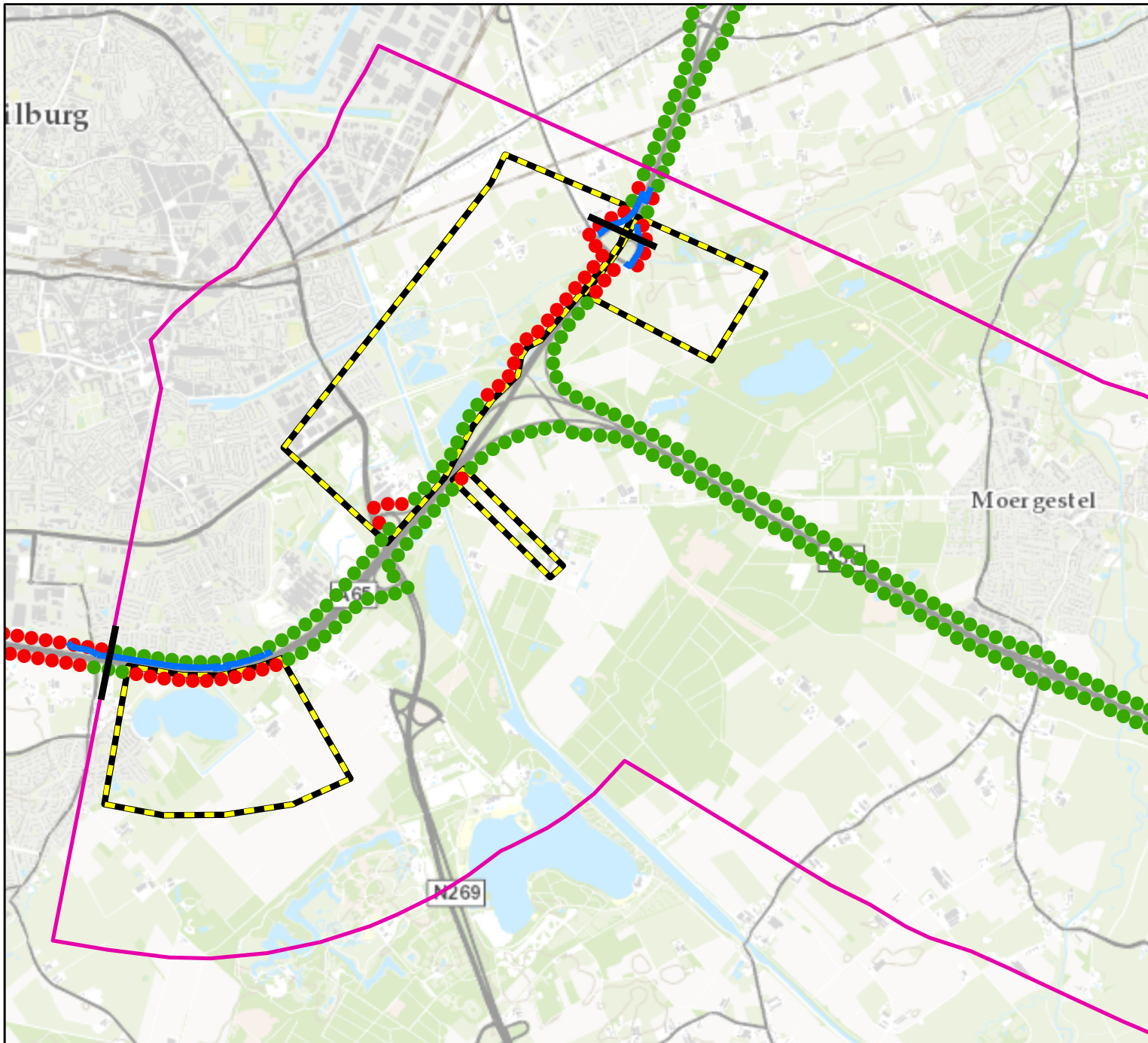
Bijlage IIB. Onderzoek op referentiepunten voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

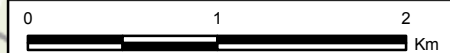


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

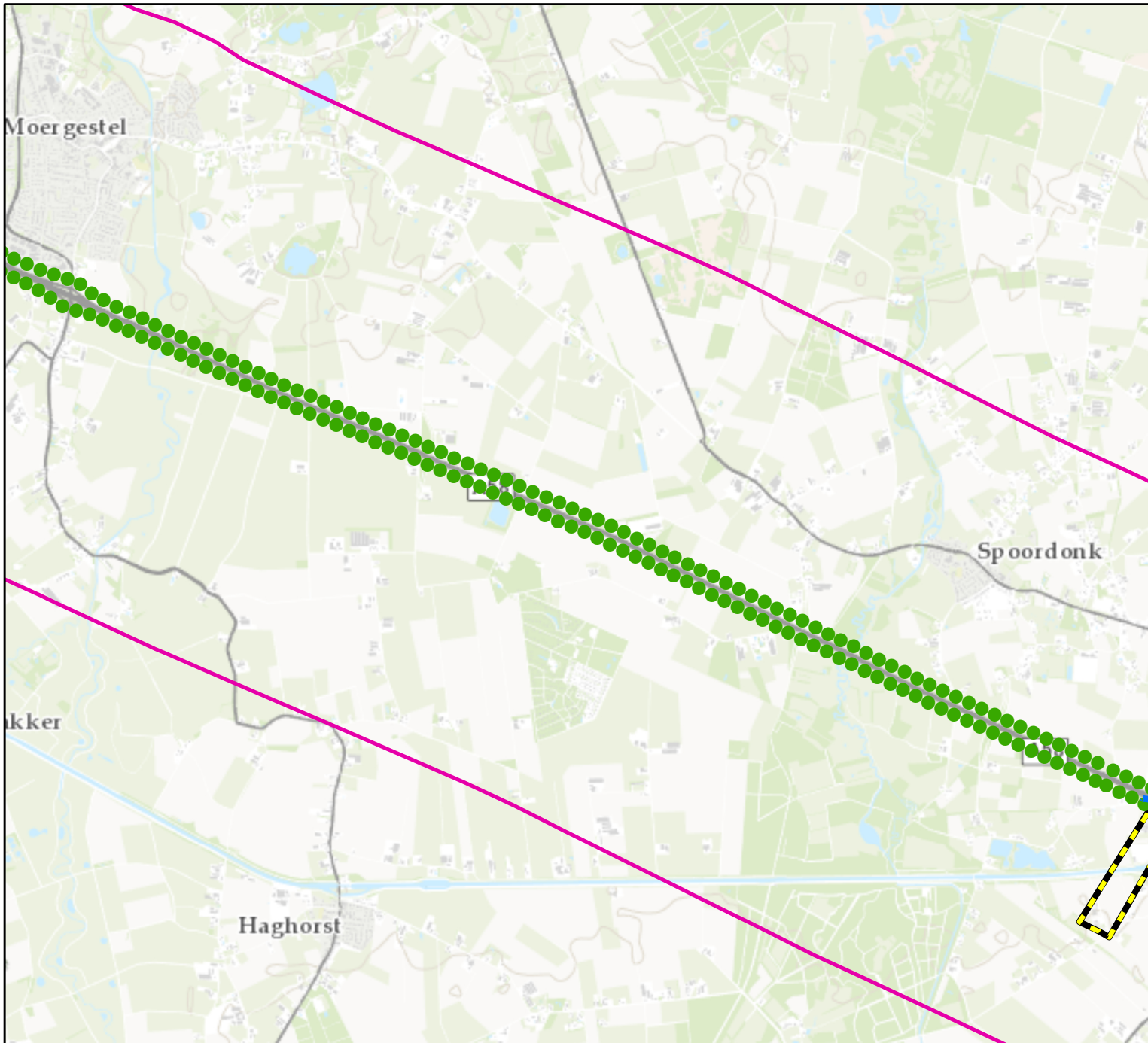
Bijlage IIC. Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

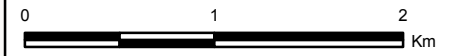


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

Bijlage IIC. Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

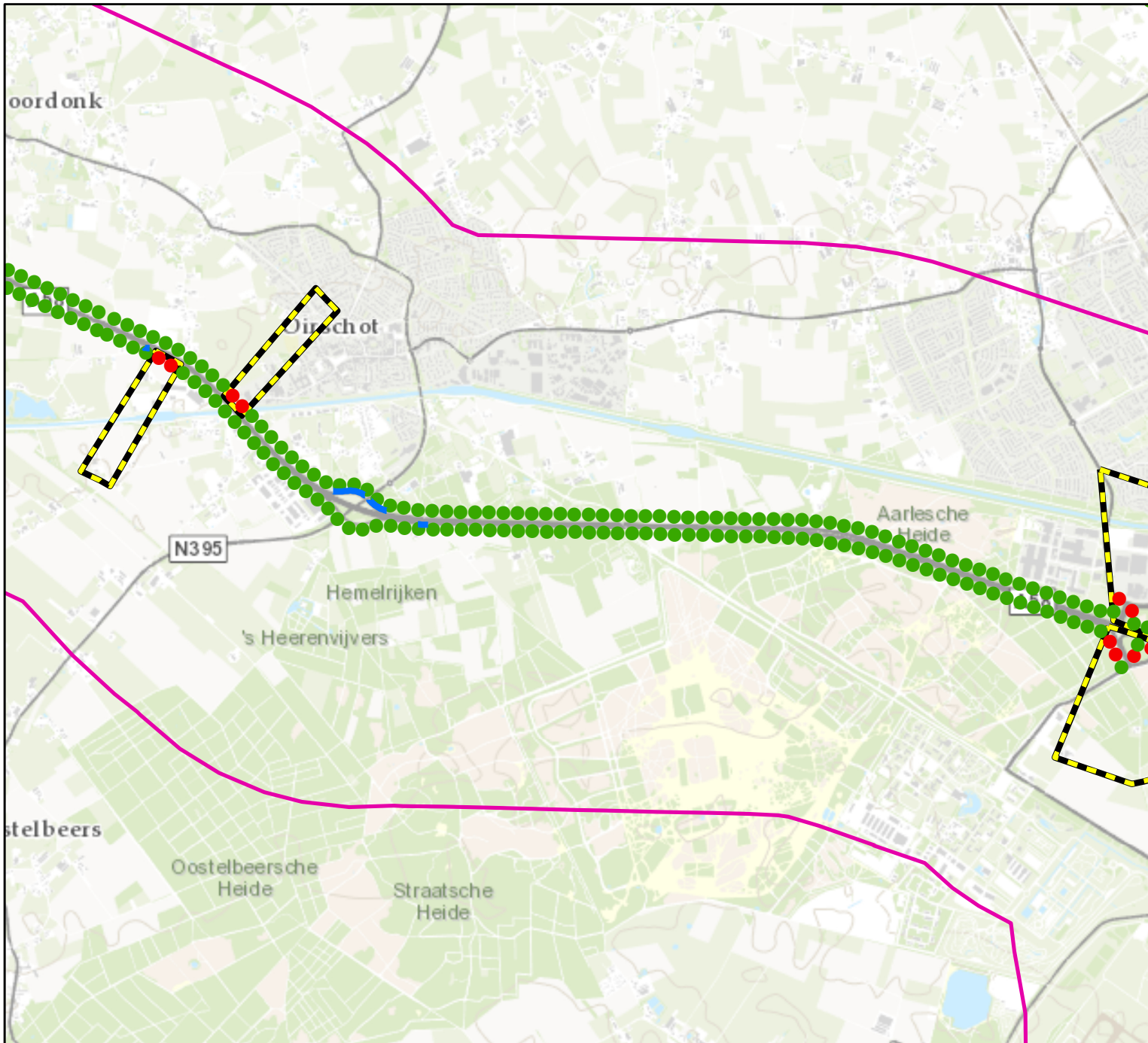
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.







### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebieden

### Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding

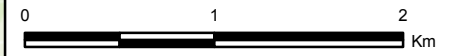


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

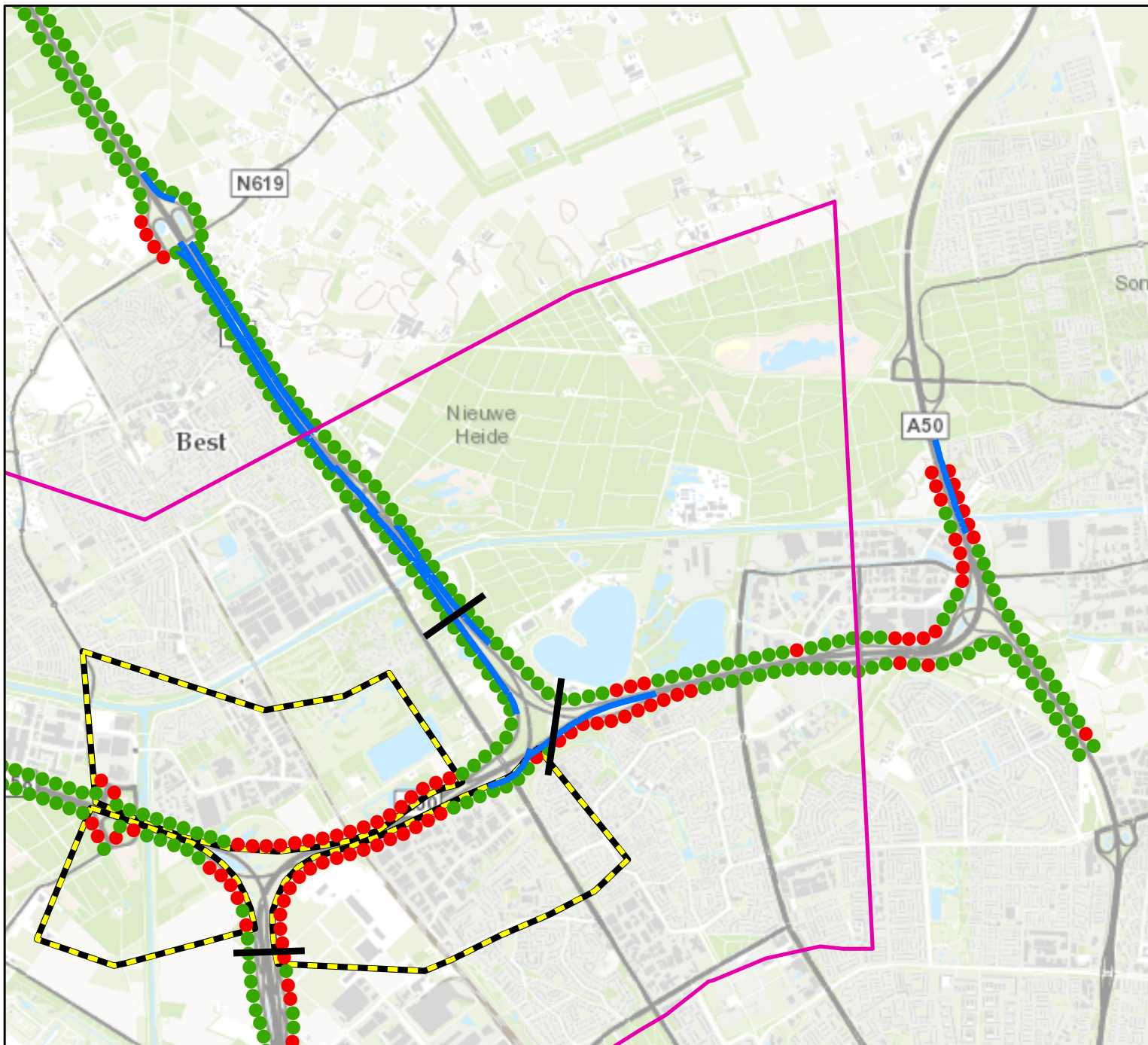
Bijlage IIC. Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000







Status	Vrijgave
--------	----------



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4

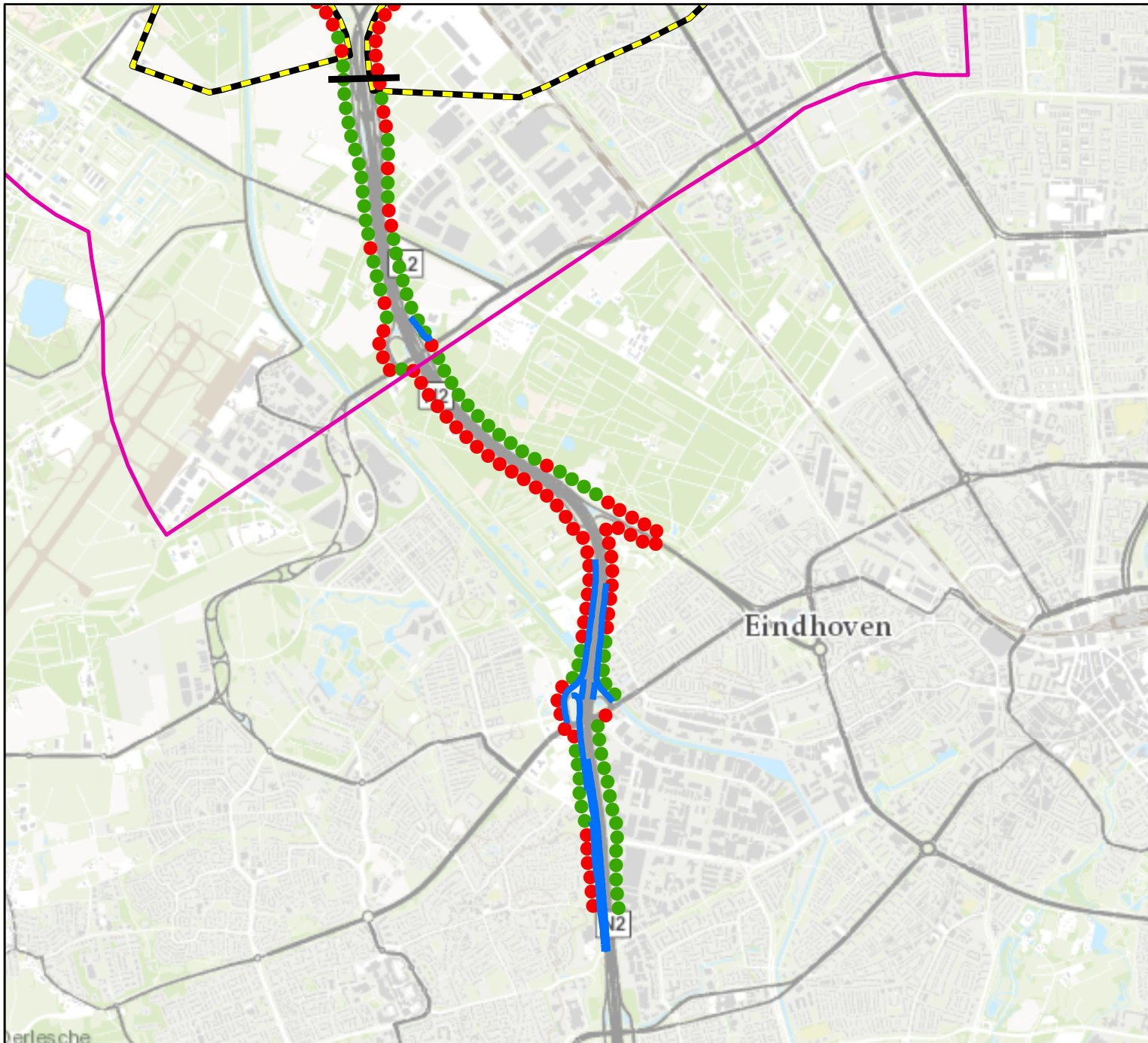
Bijlage IIC. Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





0 1 2  
Km

Status Vrijgave



Doc.nr.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  bestaande schermen en wallen
-  Onderzoeksgebieden

## Referentiepunten

-  geen overschrijding
-  overschrijding



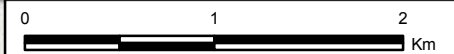
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

A58 Eindhoven - Tilburg Blad 5

Bijlage IIC. Onderzoek op referentiepunten voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

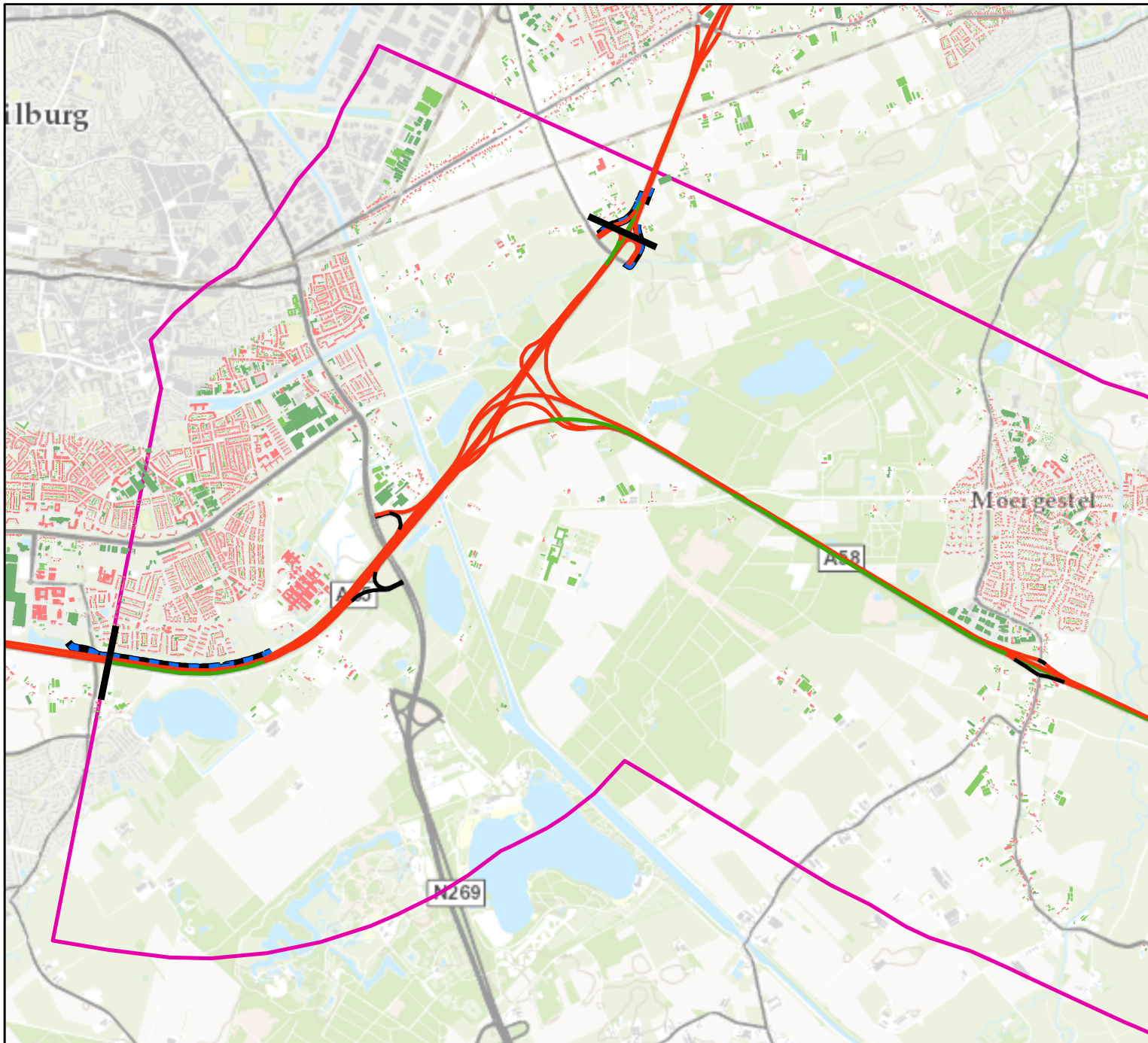
## **Bijlage III Doelmatige maatregelen**

Per uitgewerkte alternatief is een kaart de doelmatige maatregelen binnen de projectgrenzen opgenomen. De kaarten zijn achtereenvolgens:

Bijlage IIIA: Geluidbeperkende maatregelen voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Bijlage IIIB: Geluidbeperkende maatregelen voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken

Bijlage IIIC: Geluidbeperkende maatregelen voor de autonome situatie



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

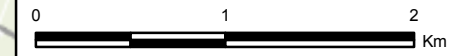


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

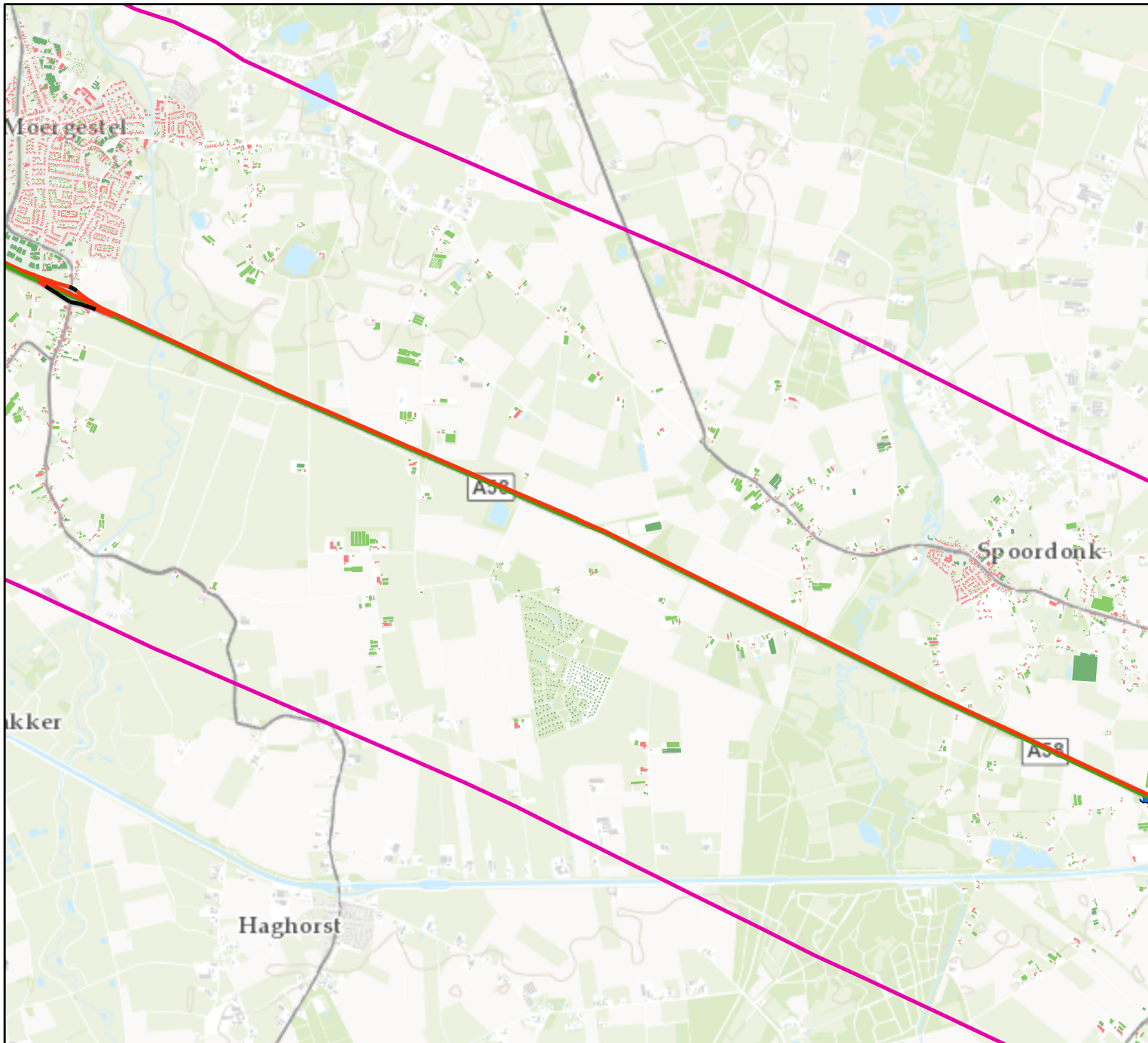
Bijlage III A.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding incl. bronmaatregelen

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Gebouwen geluidgevoelig

-  ja
-  nee

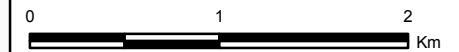


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

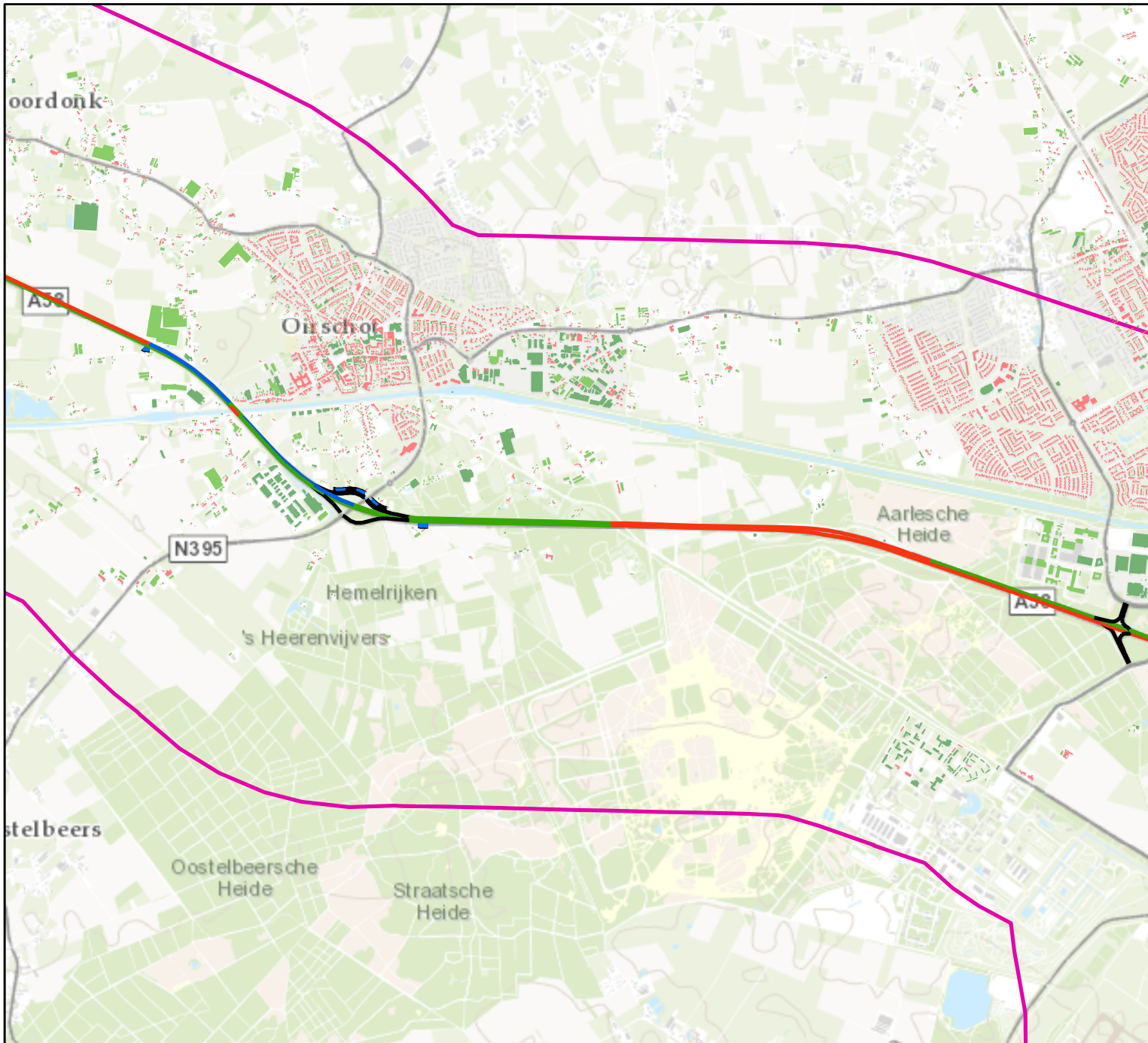
Bijlage III A.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

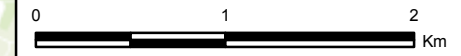


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

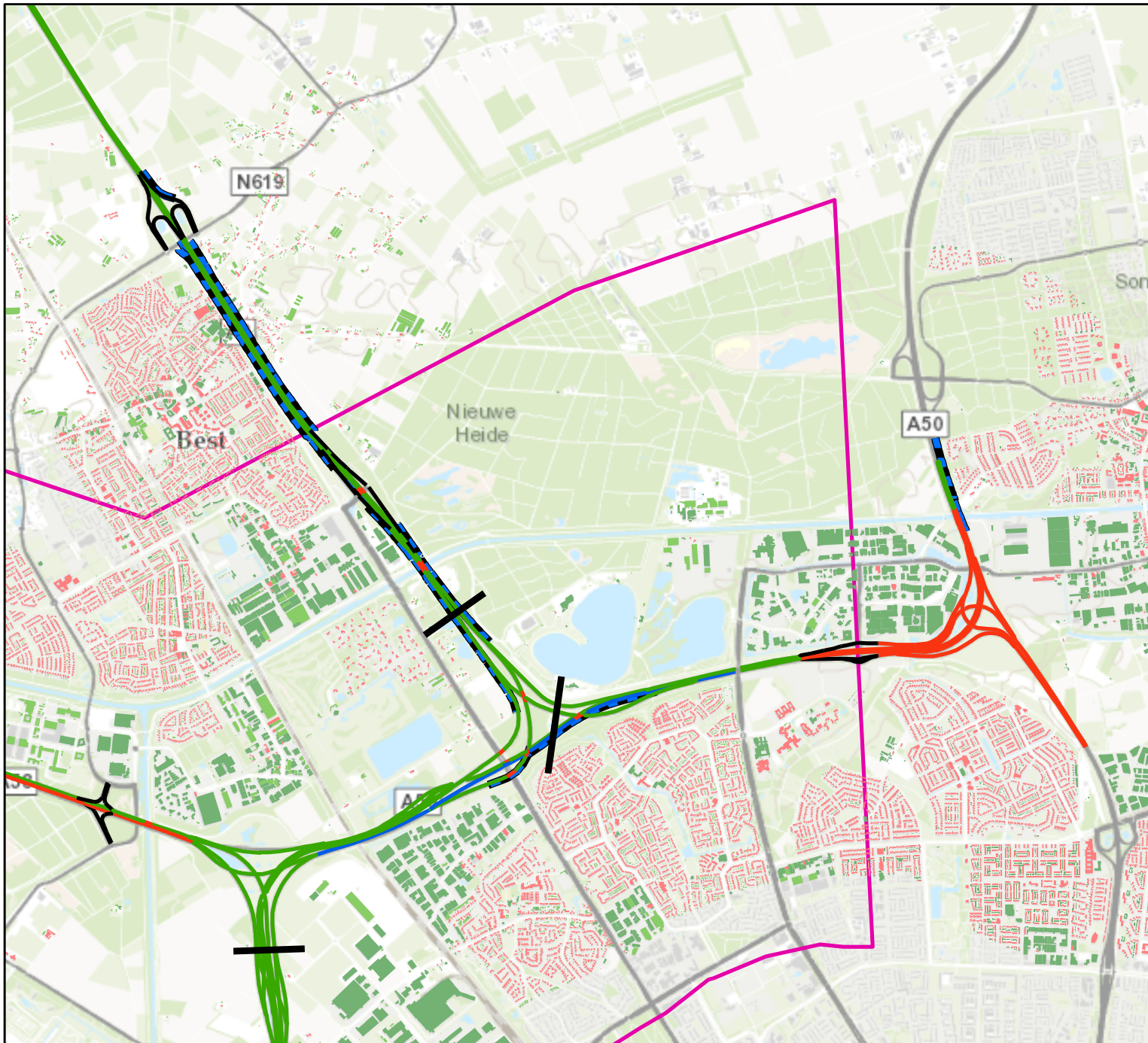
Bijlage III A.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

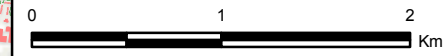


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4**

Bijlage III A.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x3 rijstroken

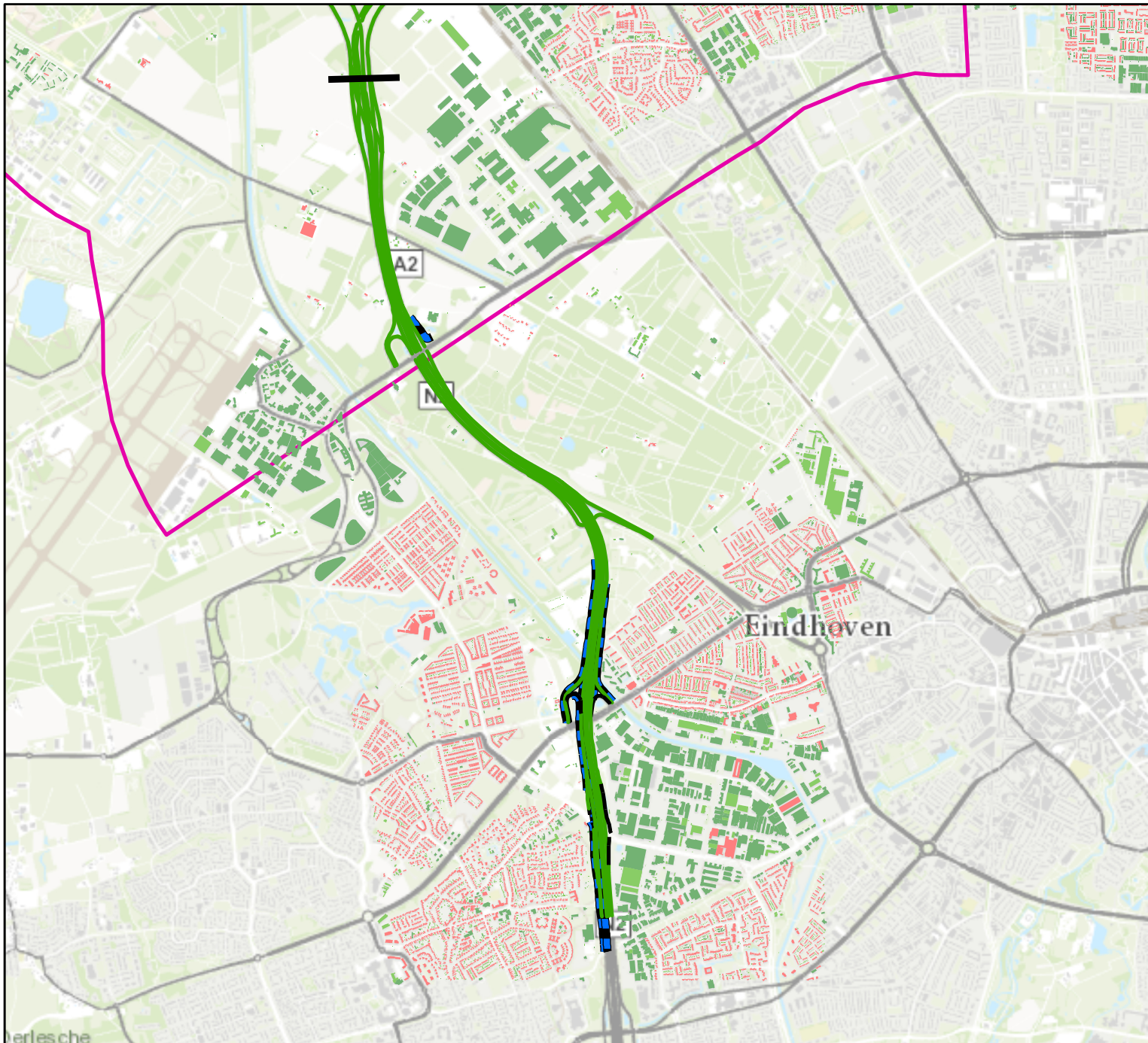
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

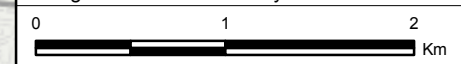


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 5

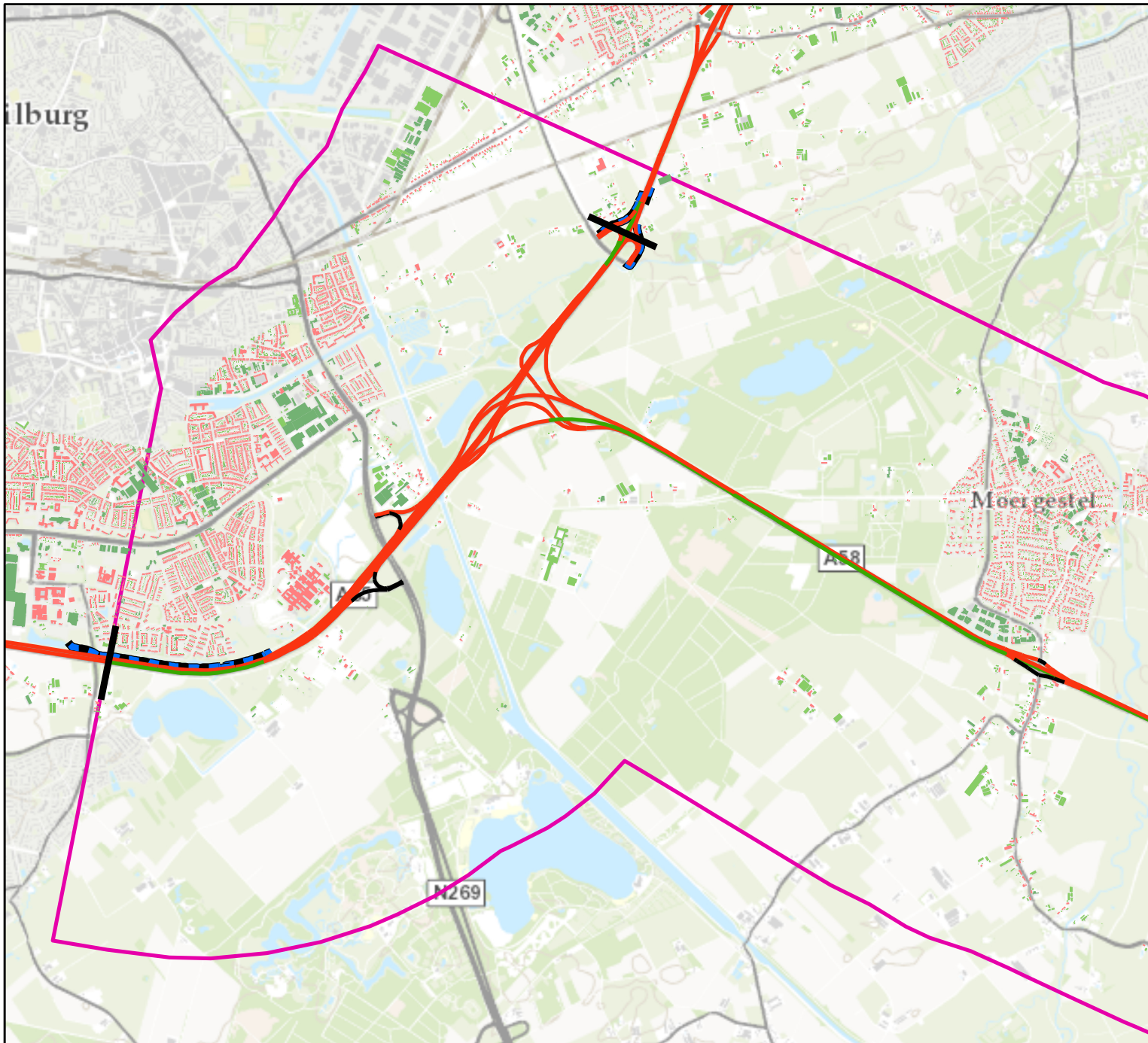
Bijlage III A.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x3 rijstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Bestaande schermen en wallen
- Studiegebied

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

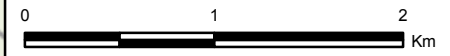


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 1

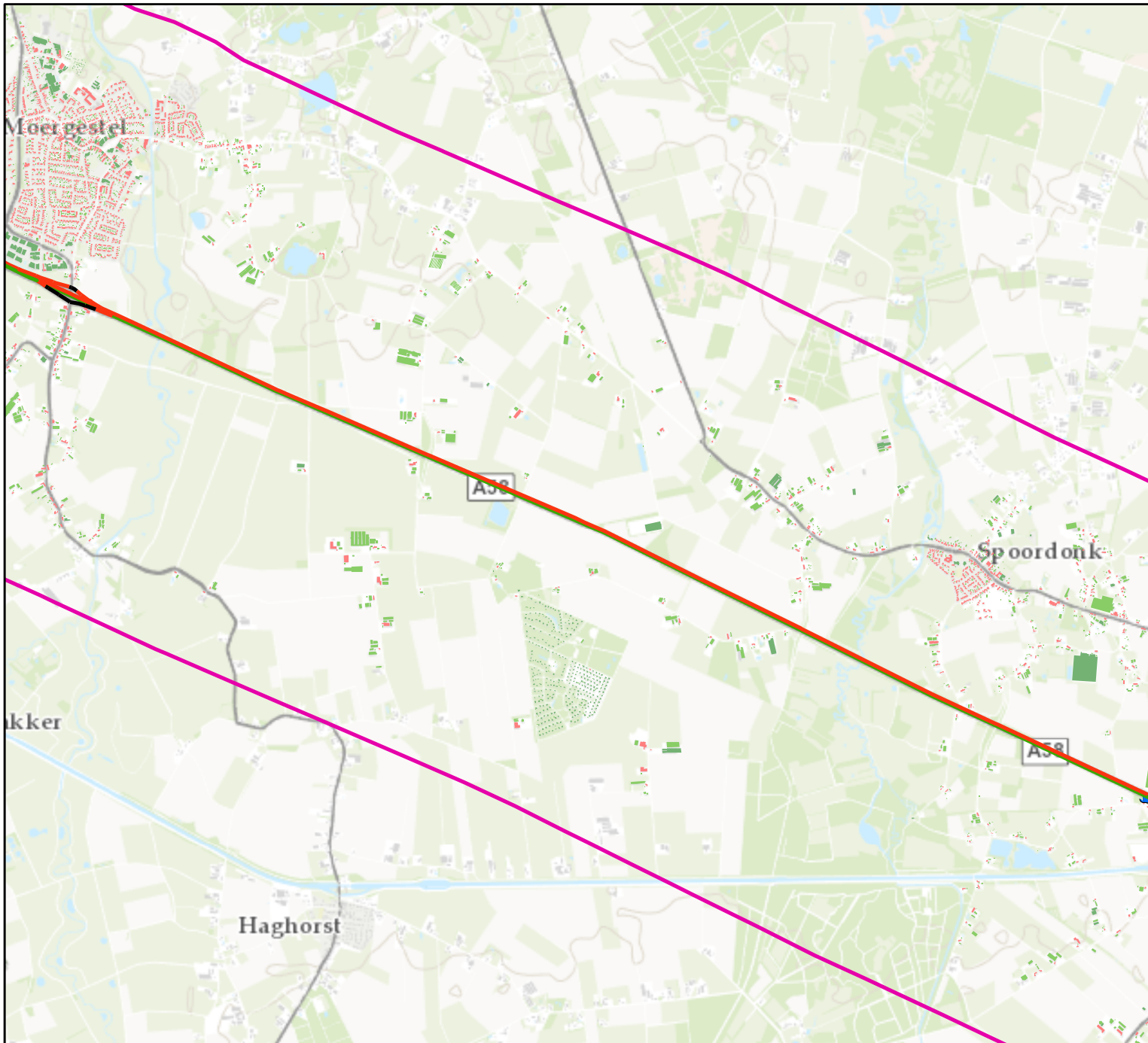
Bijlage III B.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Bestaande schermen en wallen
-  Studiegebied

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

-  ja
-  nee

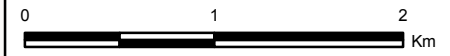


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 2

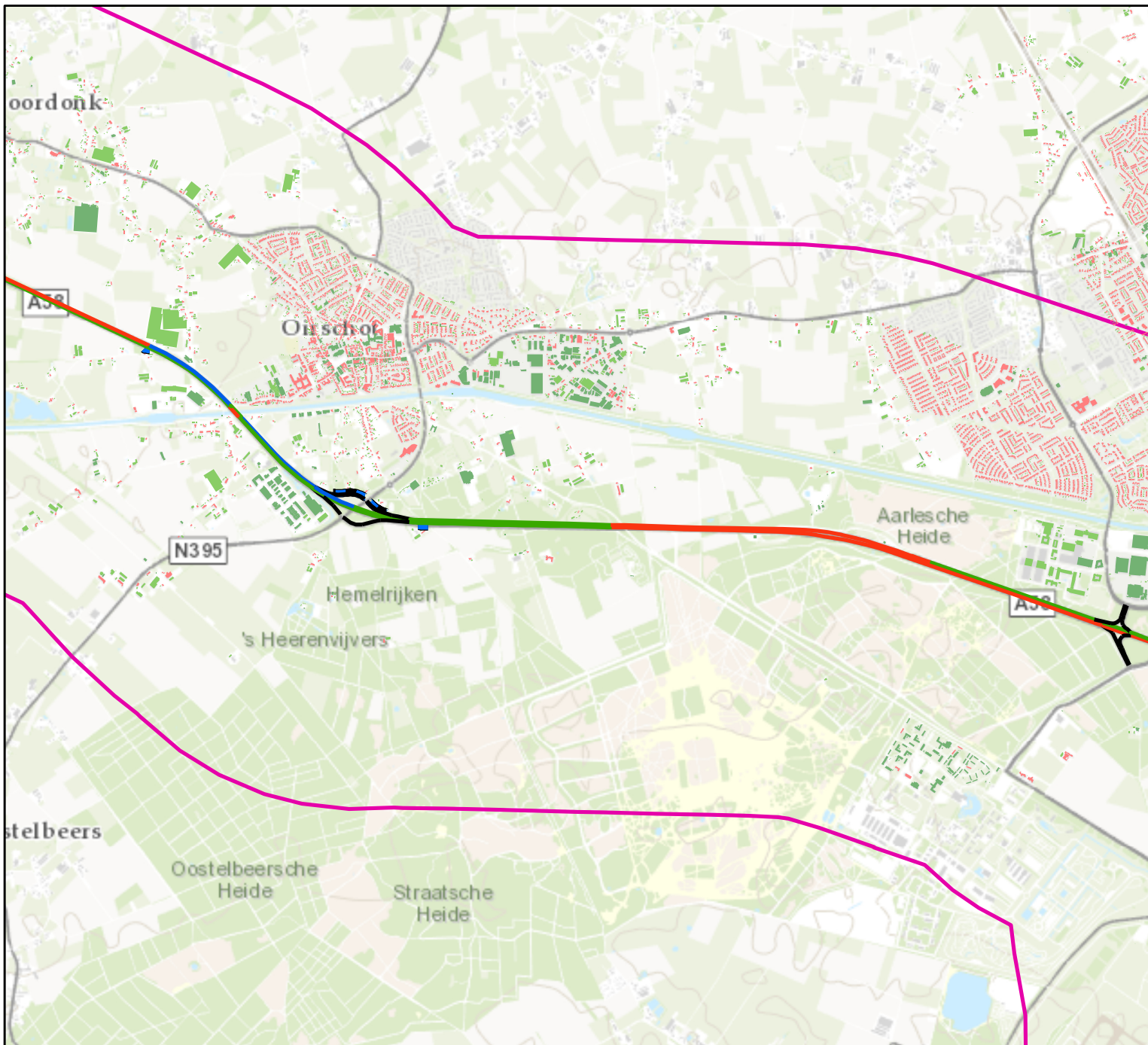
Bijlage III B.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.



**Legenda**

-  Projectgrenzen
-  Bestaande schermen en wallen
-  Studiegebied

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

-  ja
-  nee

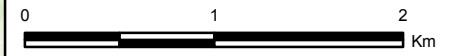


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 3

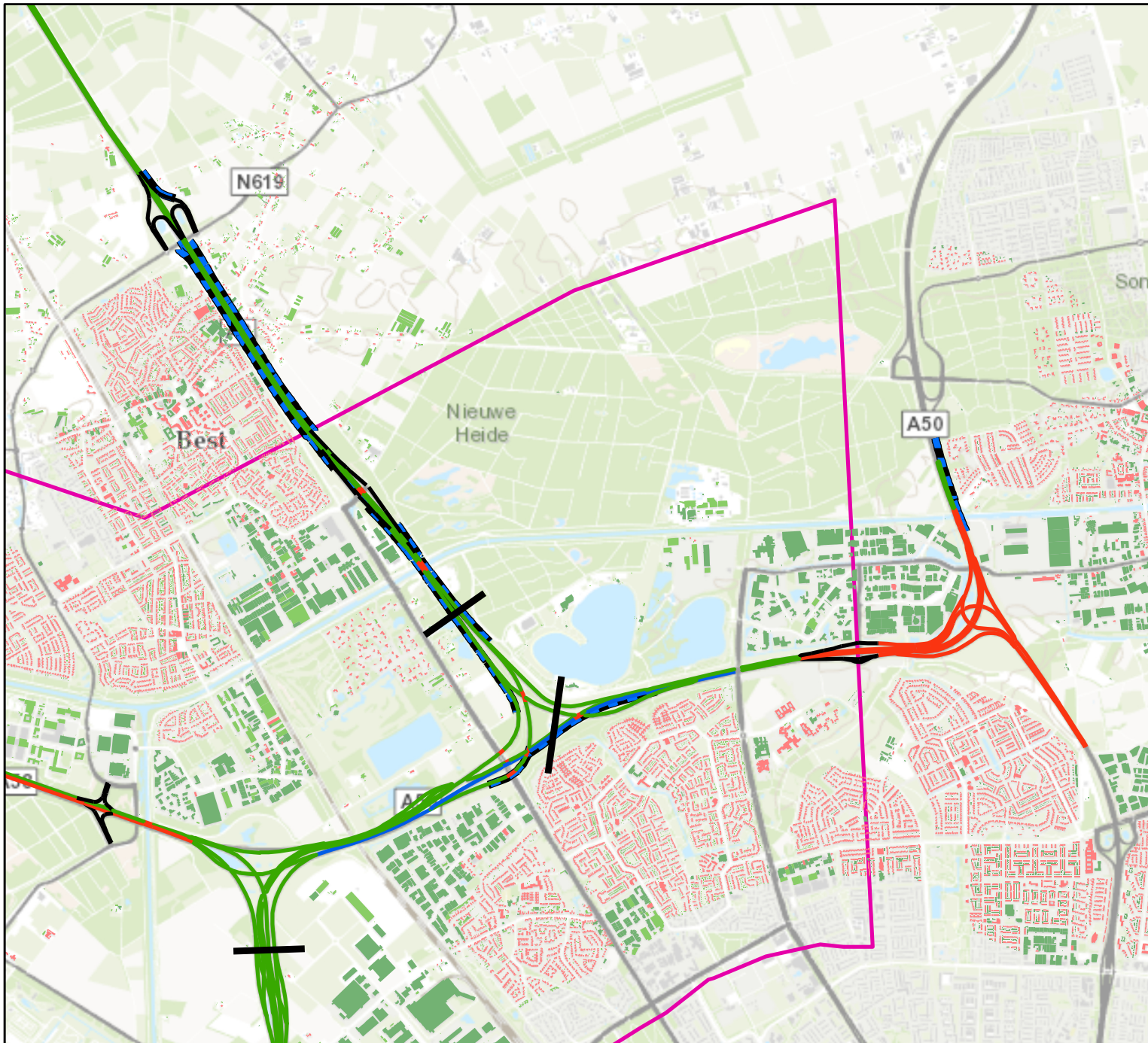
Bijlage III B.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Bestaande schermen en wallen
- Studiegebied

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

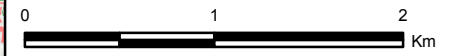


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 4

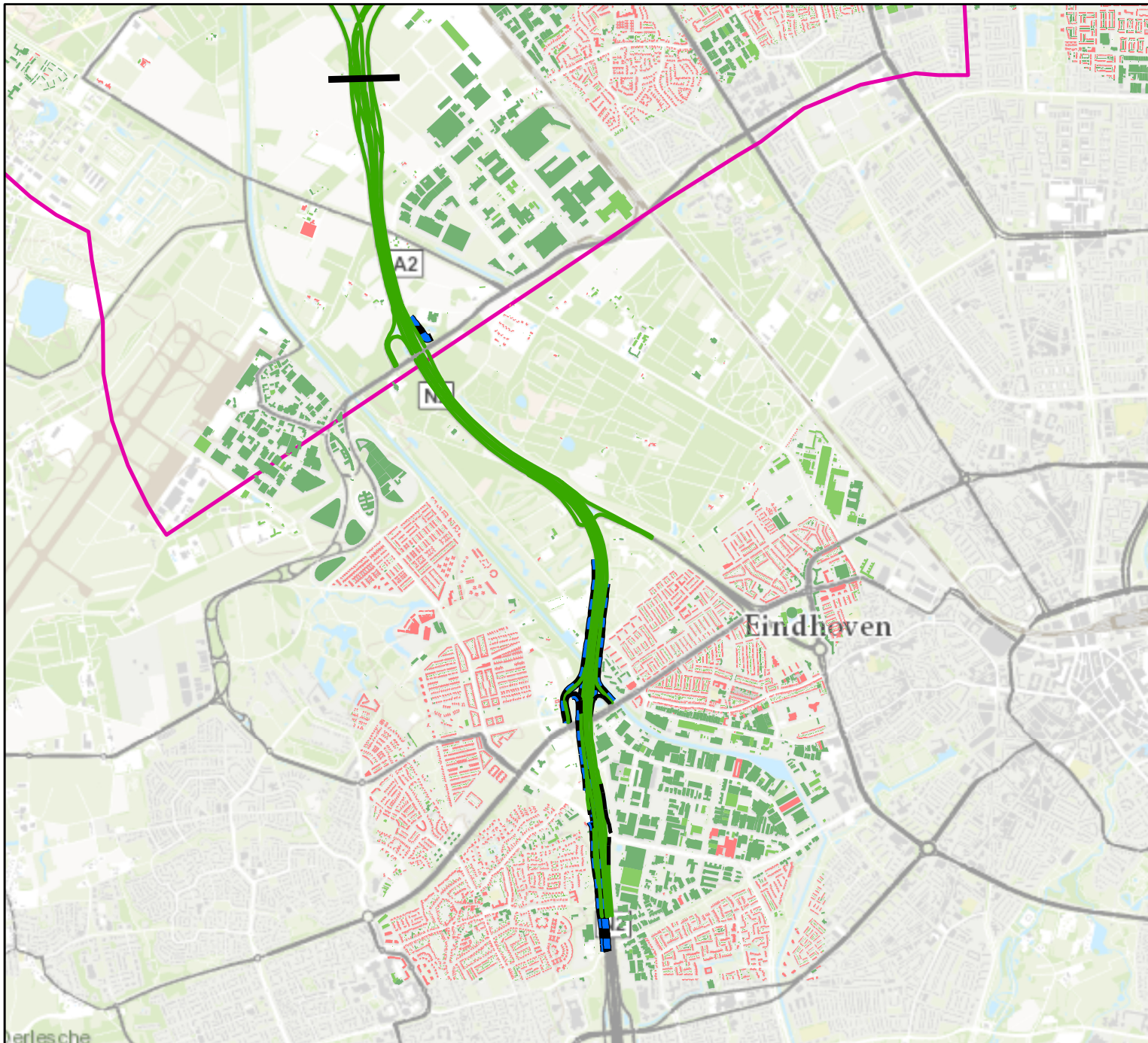
Bijlage III B.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Bestaande schermen en wallen
- Studiegebied

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

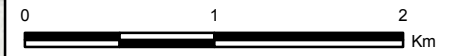


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 5

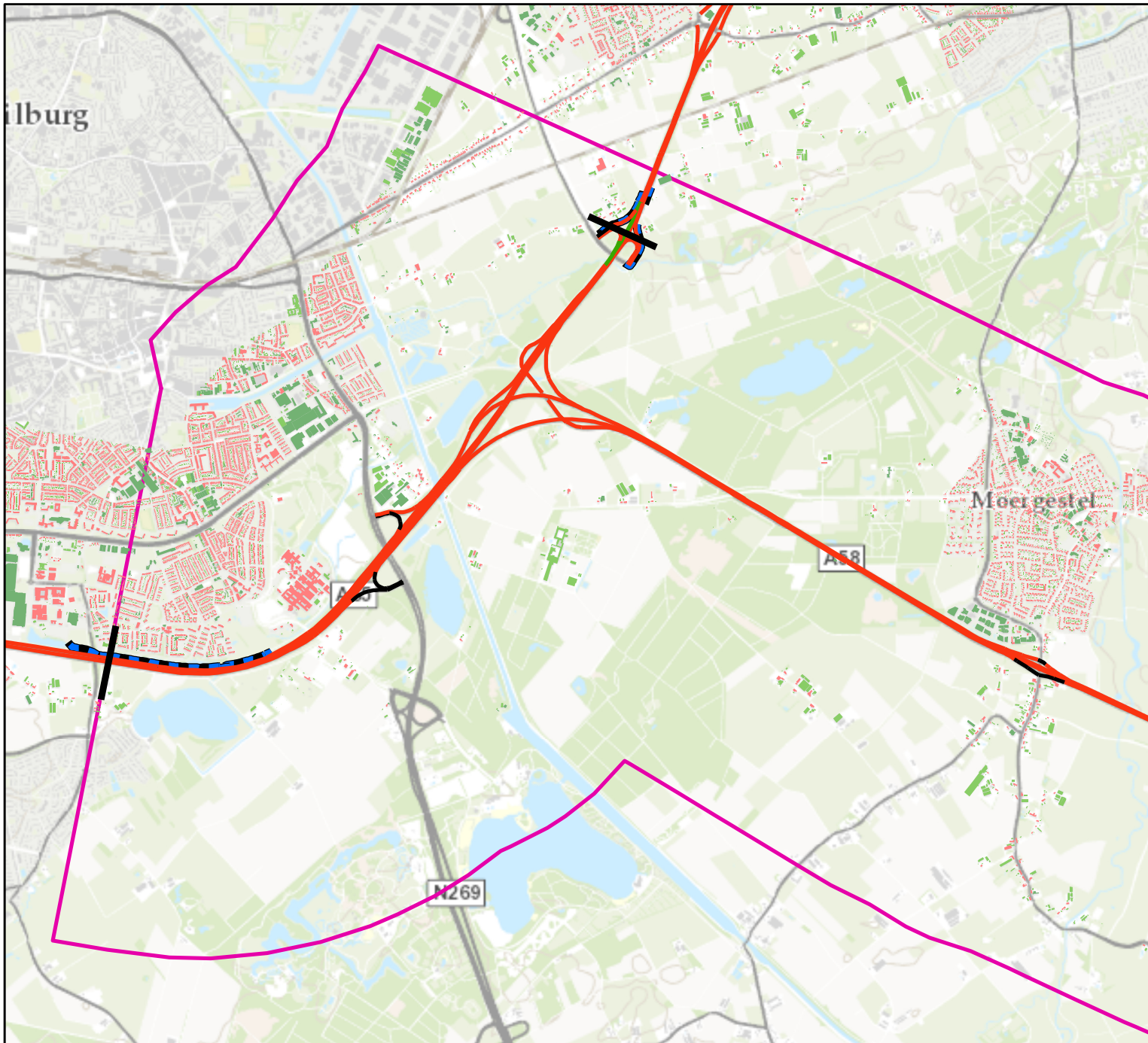
Bijlage III B.  
Geluidmaatregelen voor het  
alternatief met 2x2 met spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

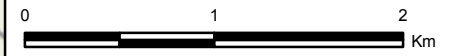


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 1

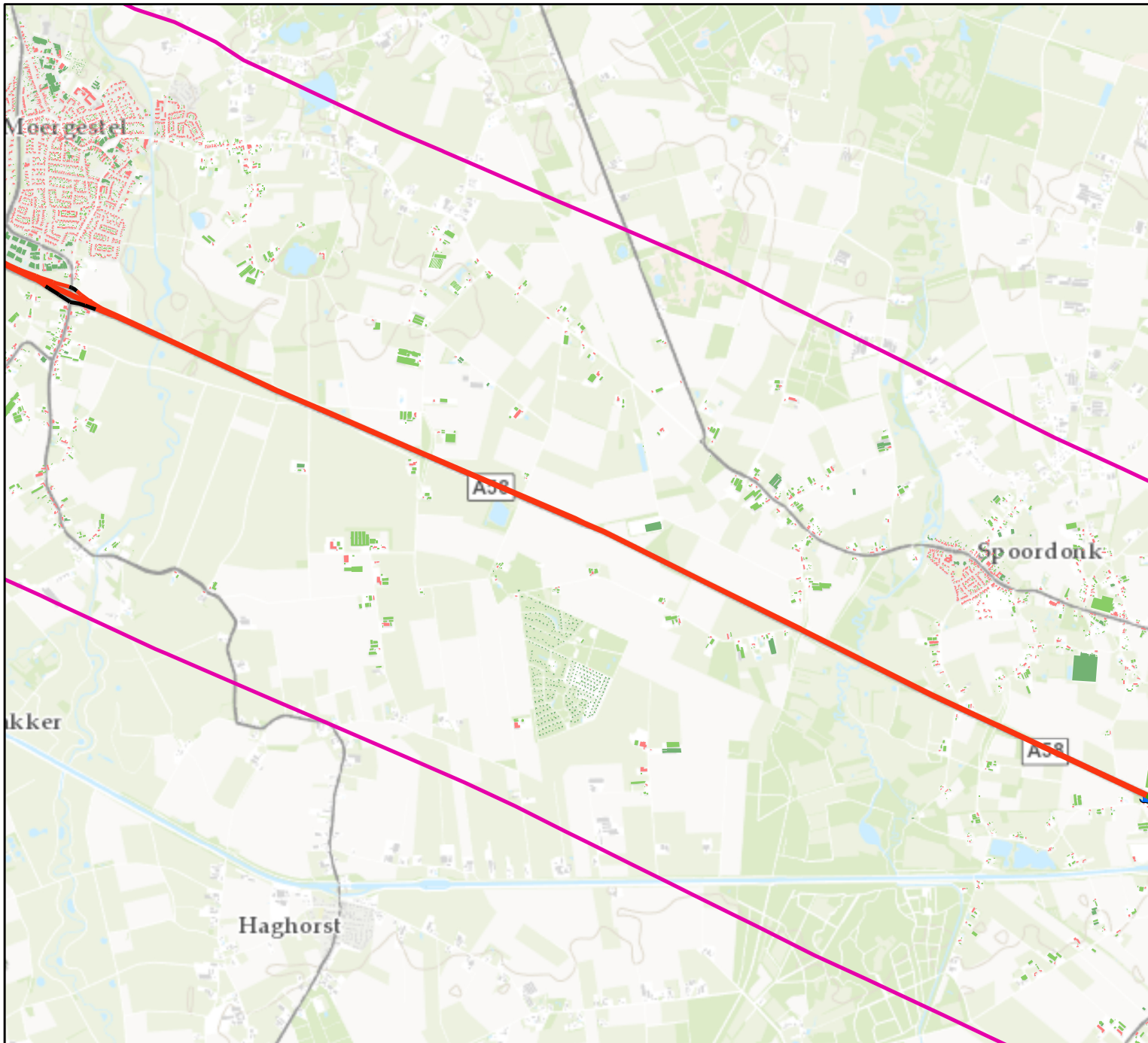
Bijlage III C.  
Geluidmaatregelen voor autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

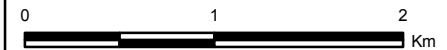


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 2

Bijlage III C.  
Geluidmaatregelen voor autonome situatie

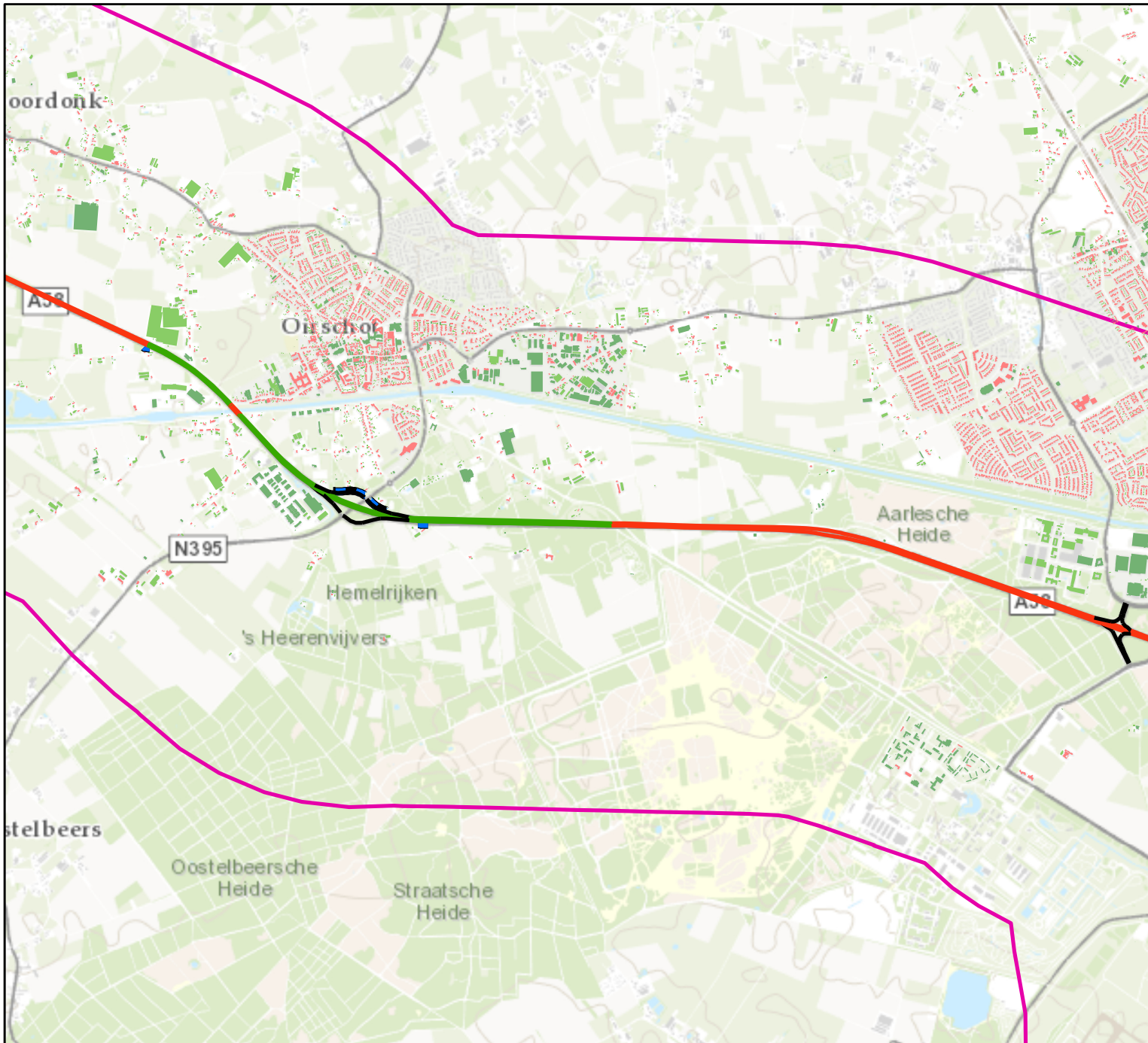
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

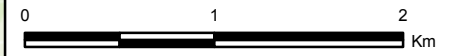


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 3

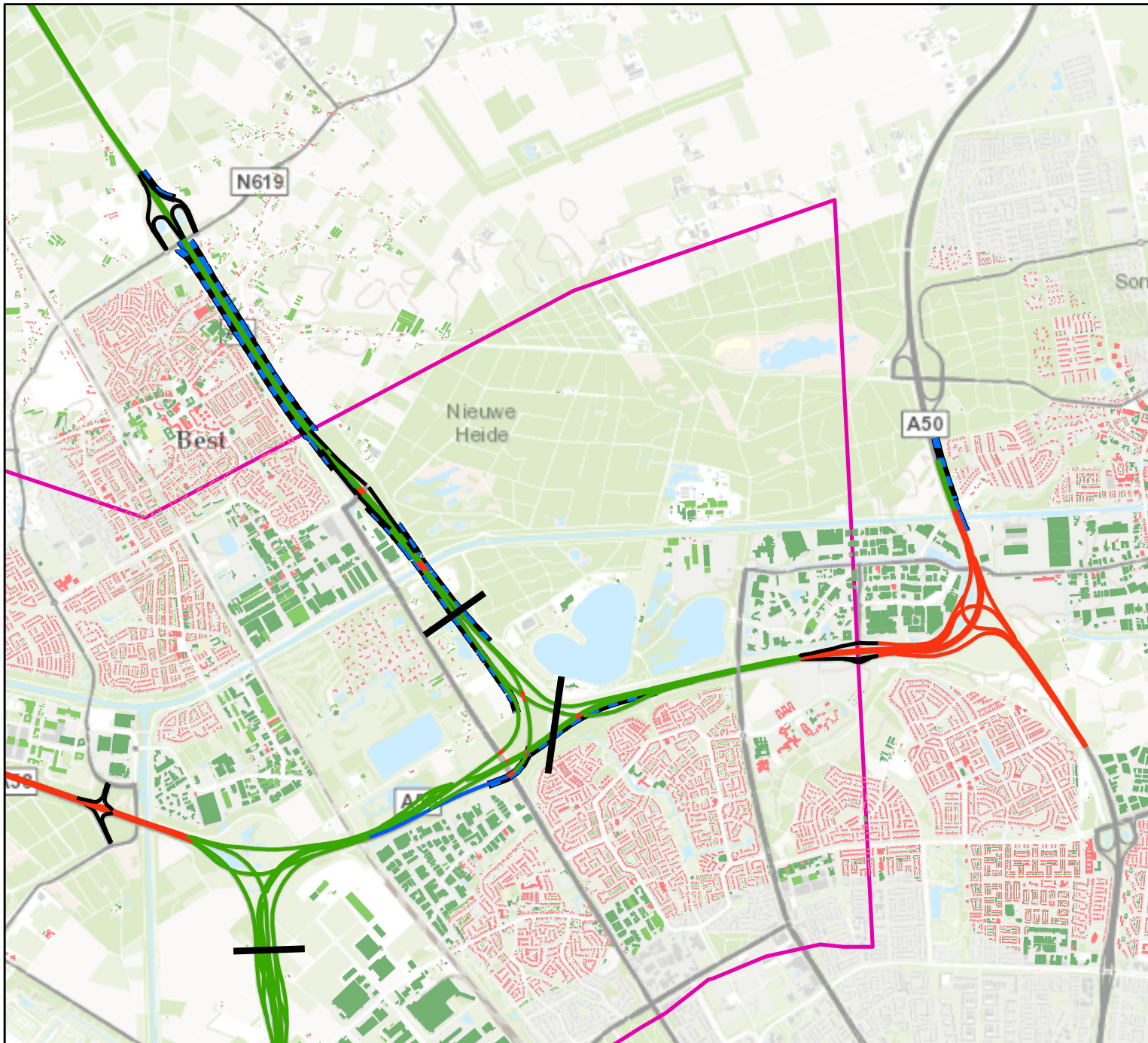
Bijlage III C.  
Geluidmaatregelen voor autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



### Legenda

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

### Gebouwen geluidgevoelig

- ja
- nee

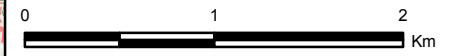


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 4

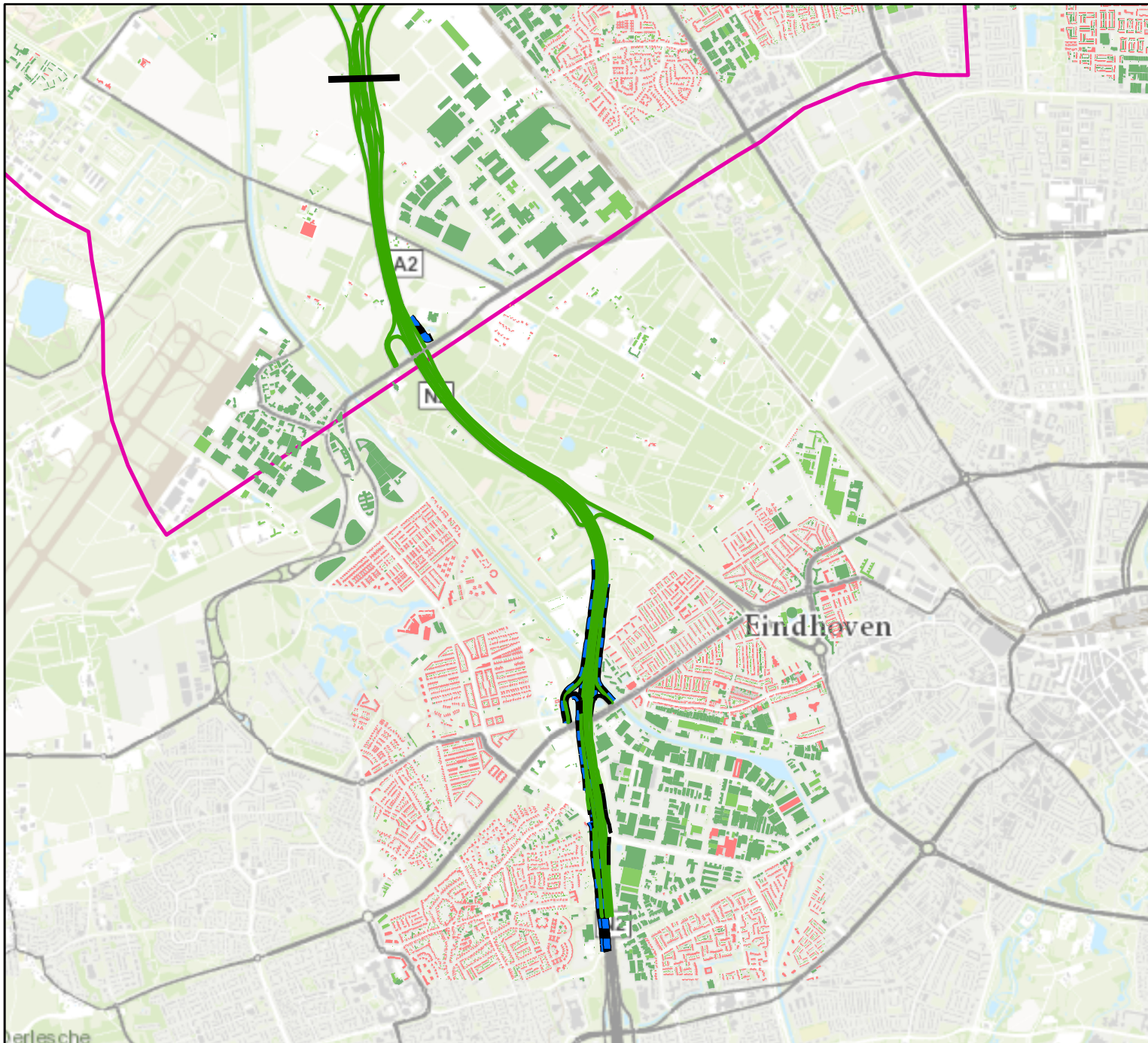
Bijlage III C.  
Geluidmaatregelen voor autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Gebouwen geluidgevoelig**

- ja
- nee

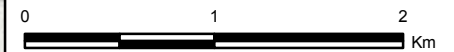


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Tilburg - Eindhoven** Blad 5

Bijlage III C.  
Geluidmaatregelen voor autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

## **Bijlage IV Geluidcontouren vanaf 50 dB**

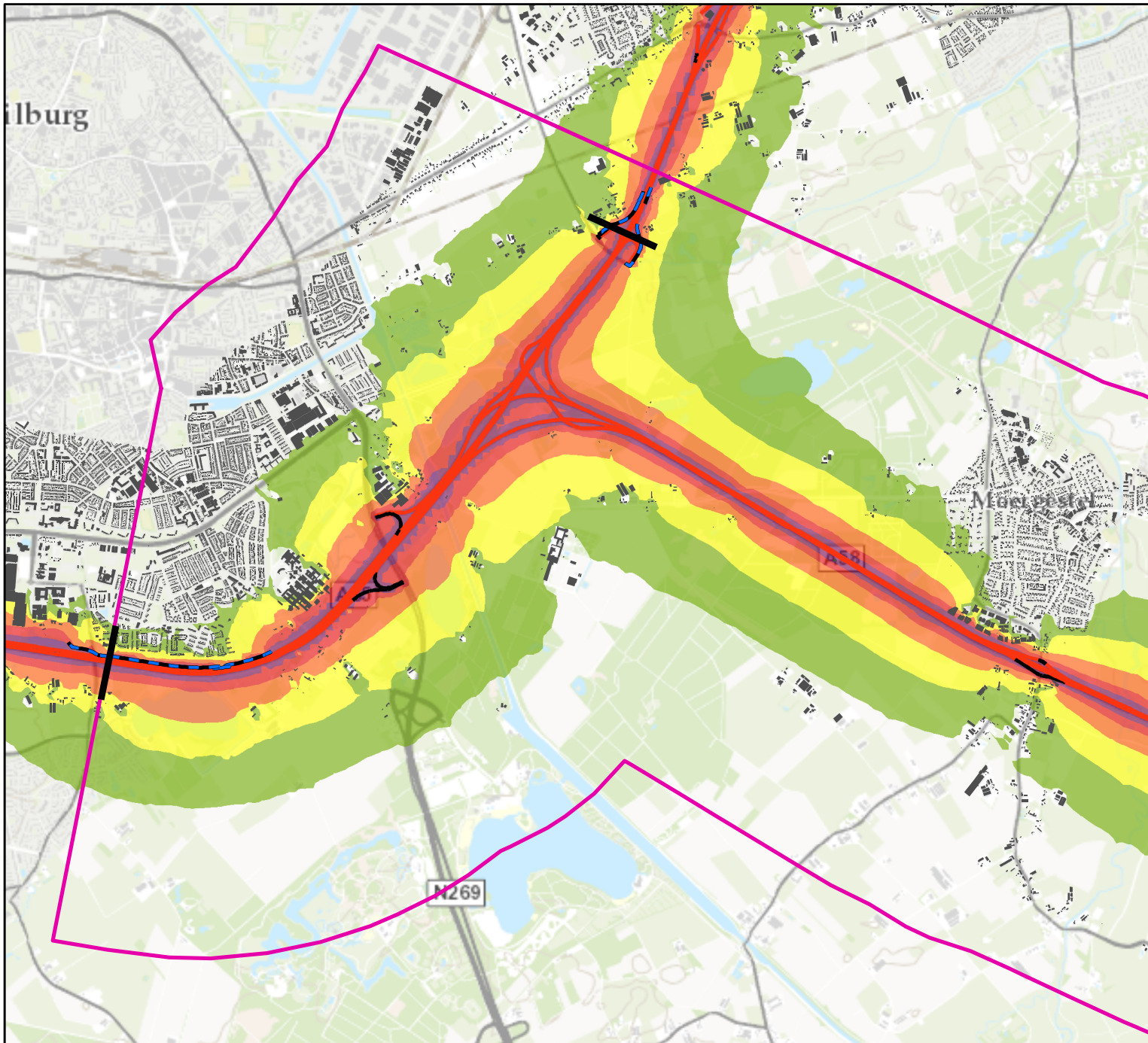
Per uitgewerkt alternatief is een kaart met de geluidcontouren opgenomen van de volgende situaties:

Bijlage IVA: Geluidcontouren voor de registersituatie


Bijlage IVB: Geluidcontouren voor het alternatief met 2x3 rijstroken

Bijlage IVC: Geluidcontouren voor het alternatief met 2x2 met spitsstroken






Bijlage IVD: Geluidcontouren voor de autonome situatie



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverharding registersituatie**
-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

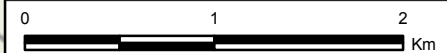


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

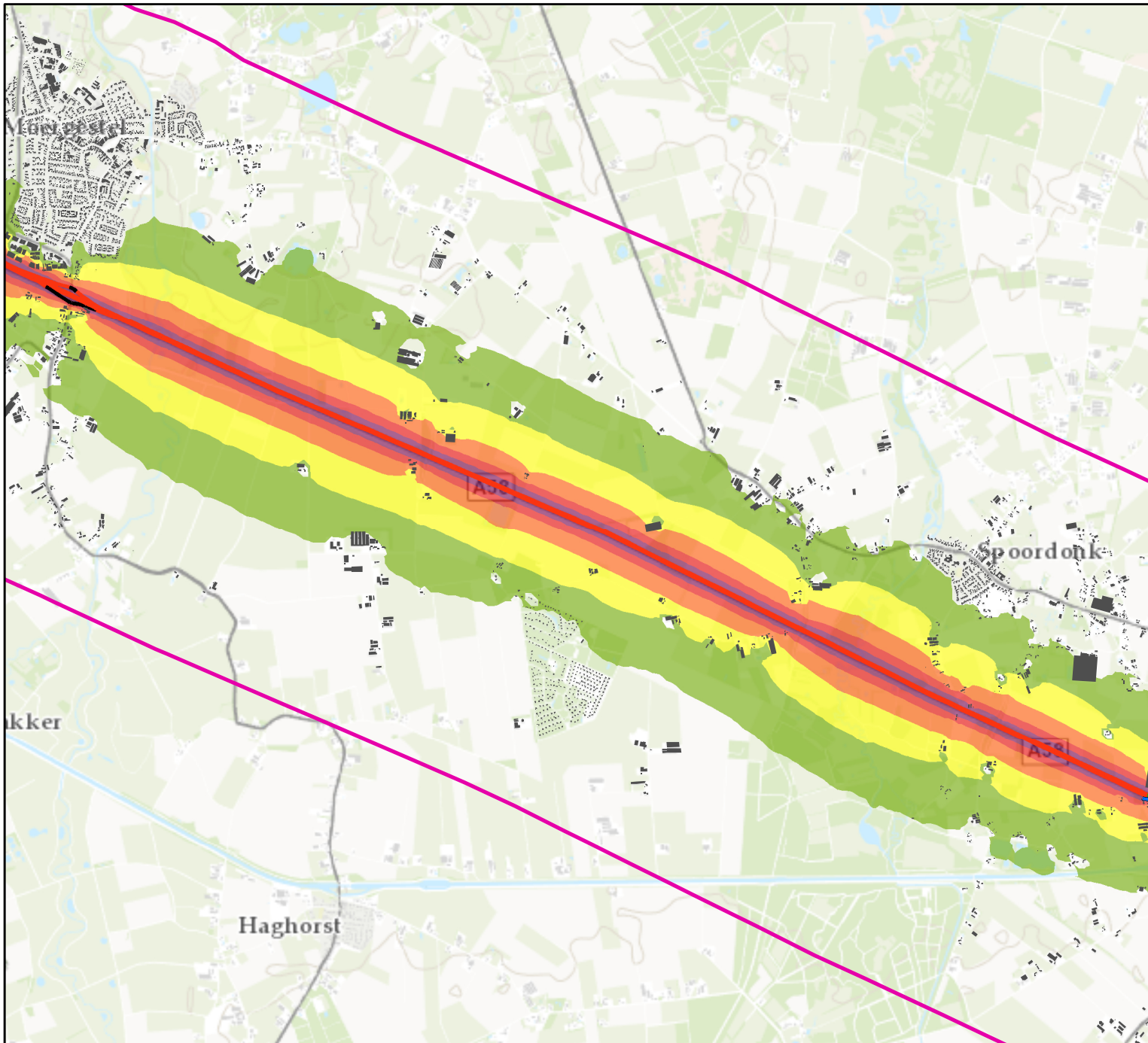
Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.








## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding registersituatie

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

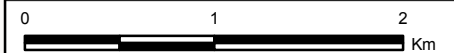


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

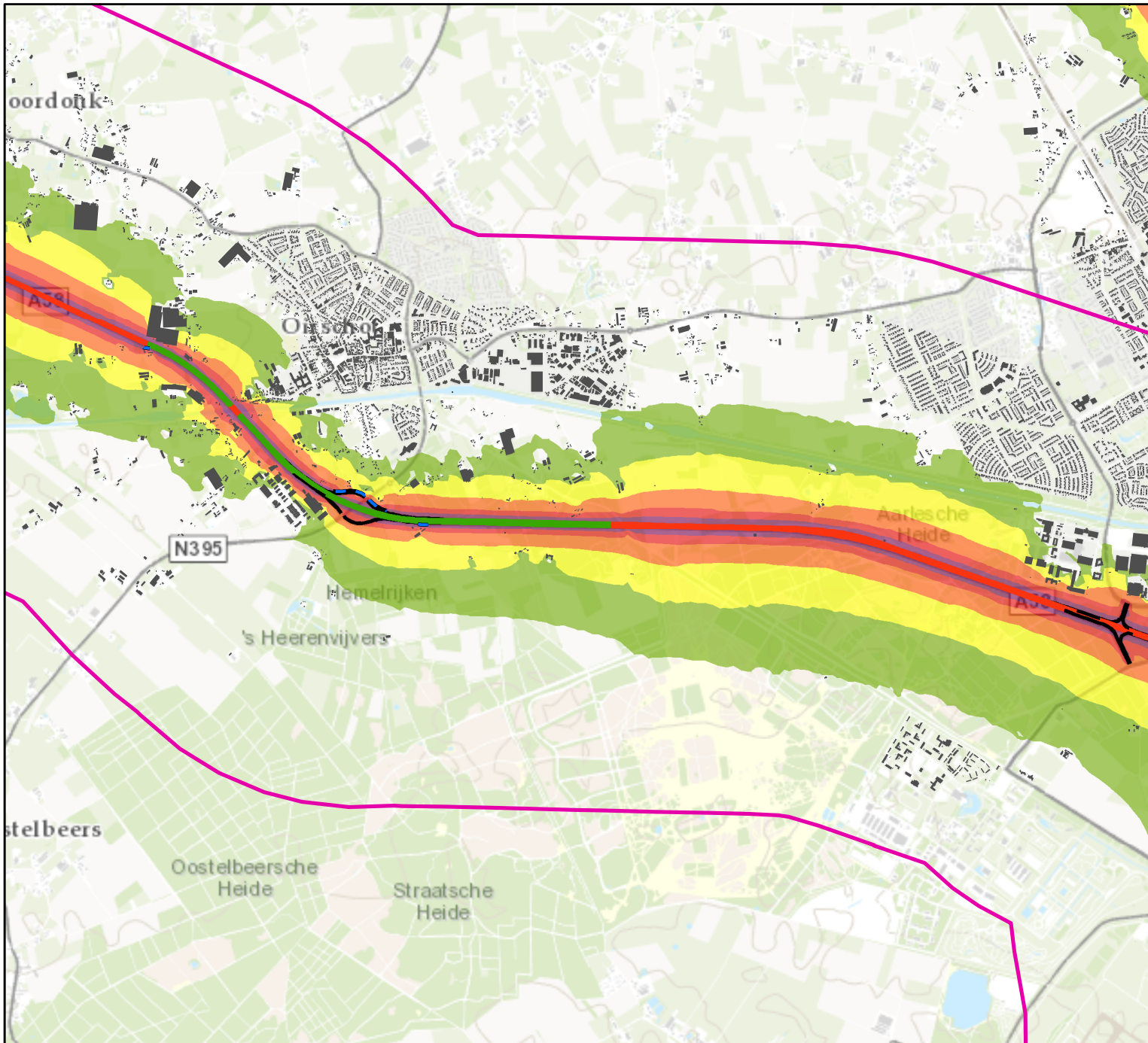
Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000















Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverharding registersituatie**
-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB
- Contouren register**
-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

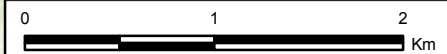


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

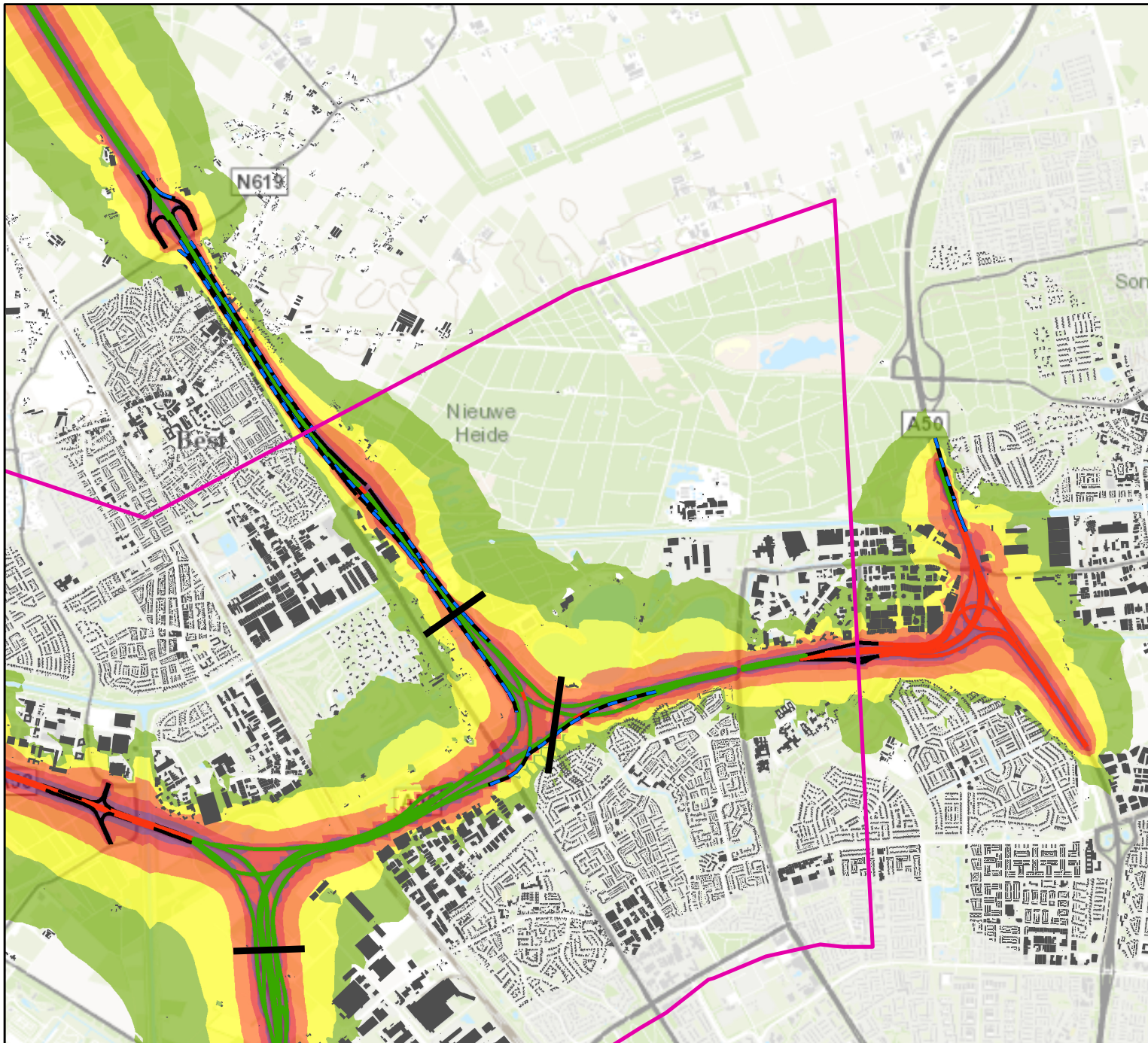
Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



## Legenda

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding registersituatie

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

### Contouren register

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

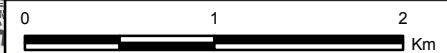


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 4

Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

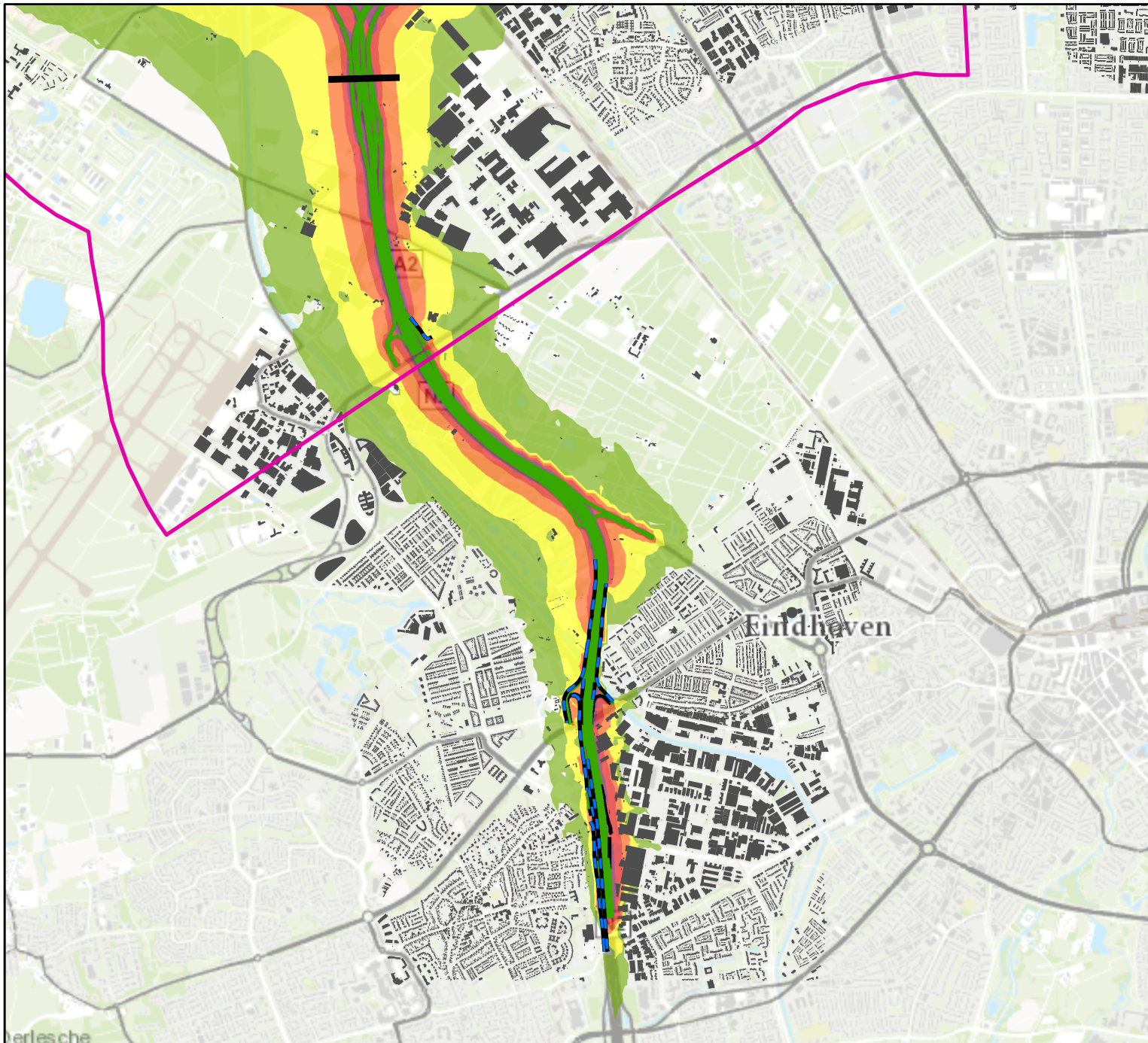
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.










## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverharding registersituatie**
-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

## Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

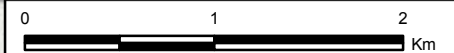


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 5

Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

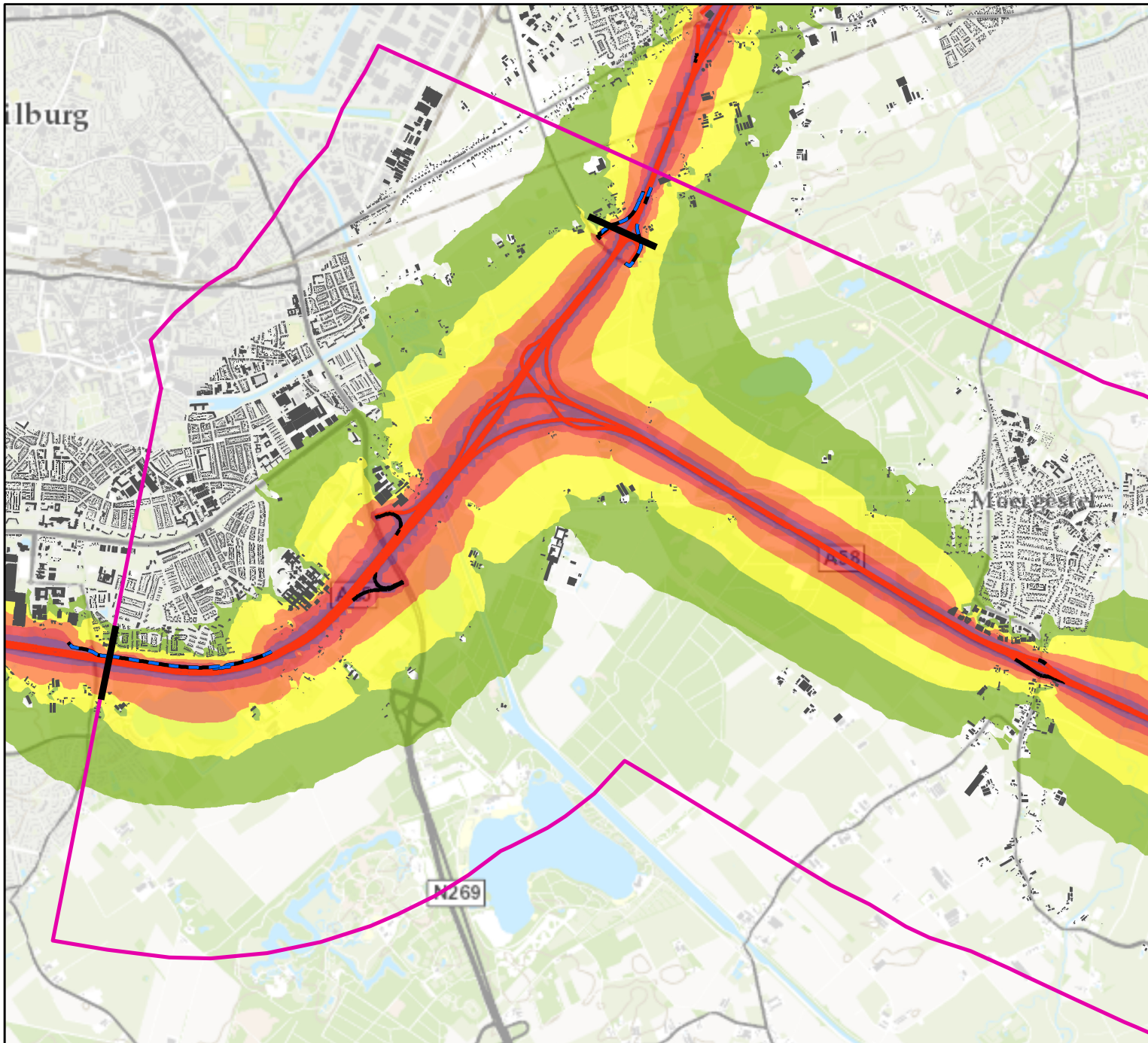
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





Copyright Movares B.V.








### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding registersituatie

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

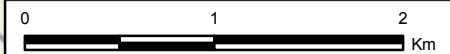


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

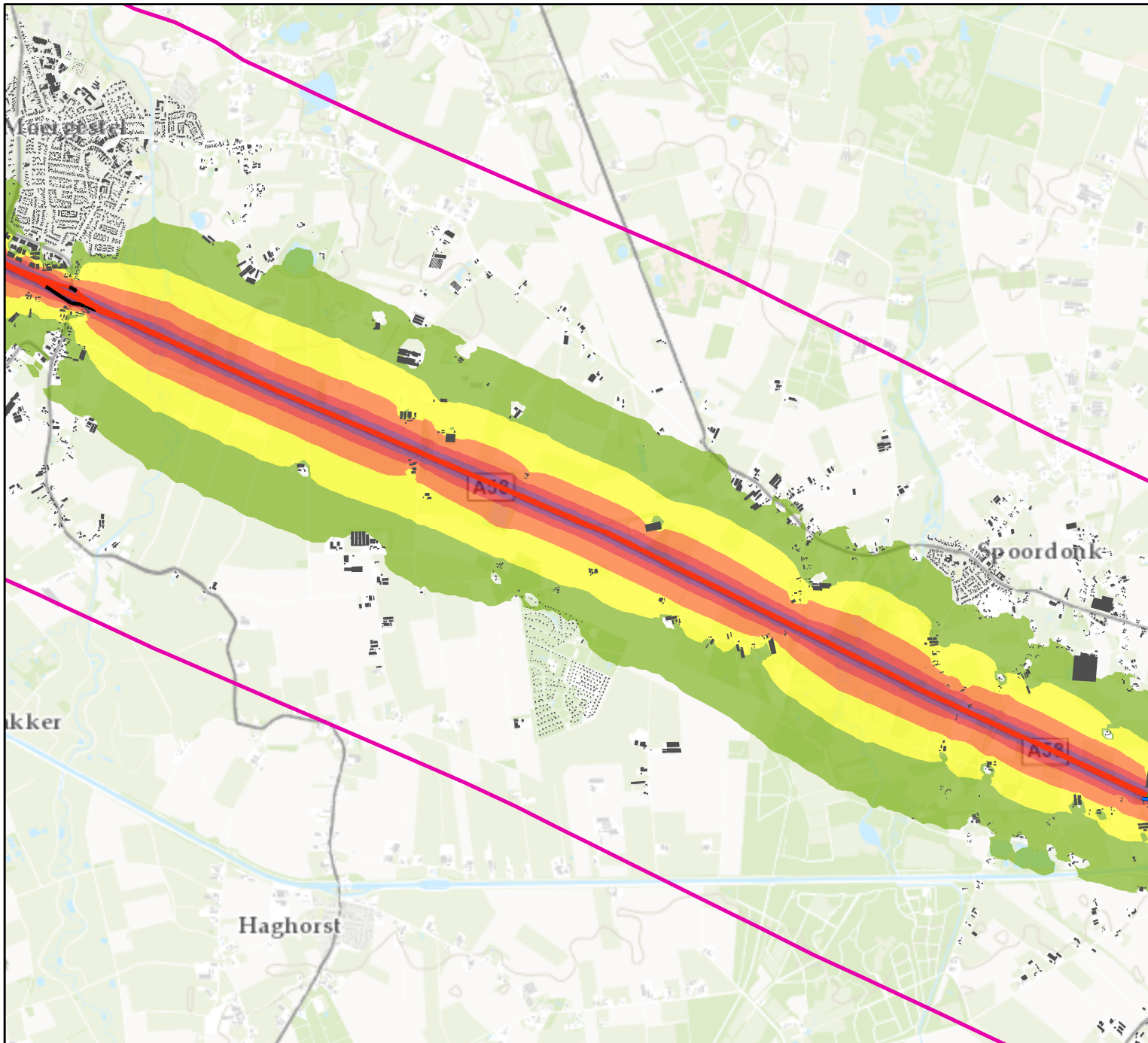
Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



## Legenda

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding registersituatie

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

### Contouren register

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

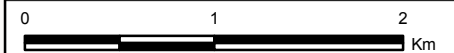
**Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

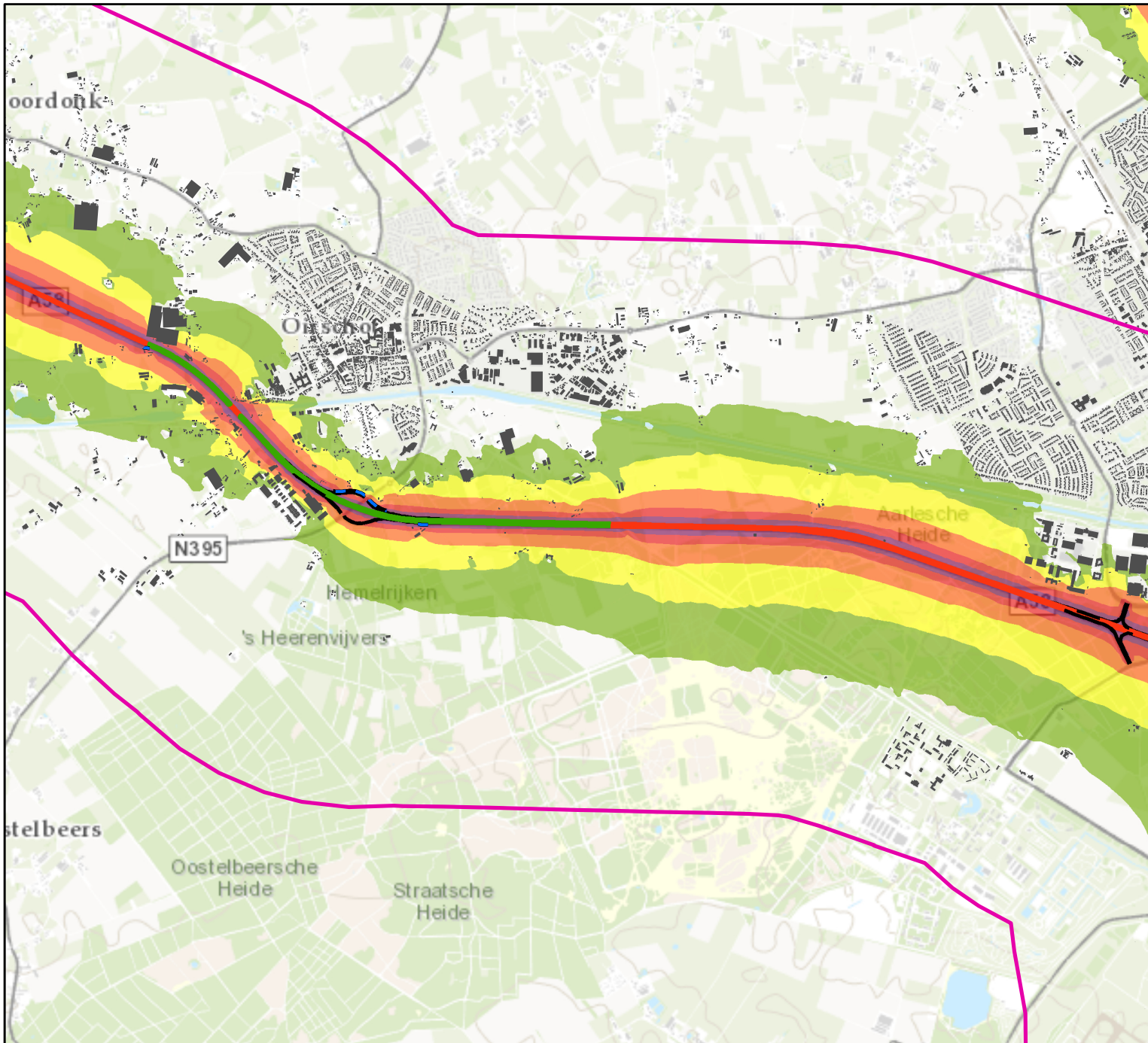
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000















Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

Copyright Movares B.V.



### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverharding registersituatie**
-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB
- Contouren register**
-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

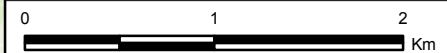


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

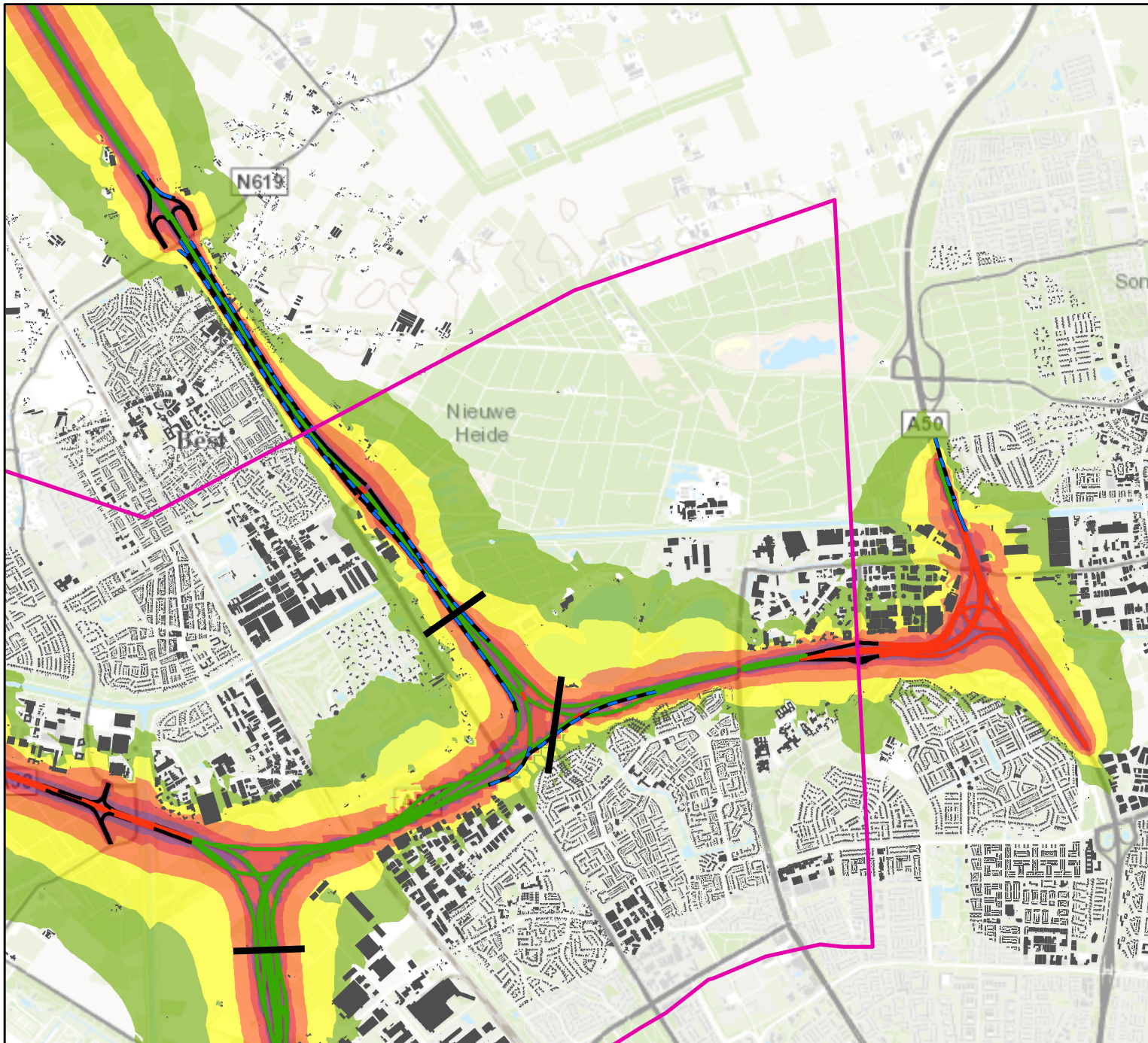
Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.








## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen

### Wegdekverharding registersituatie

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

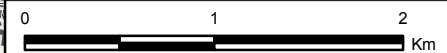
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 4

Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

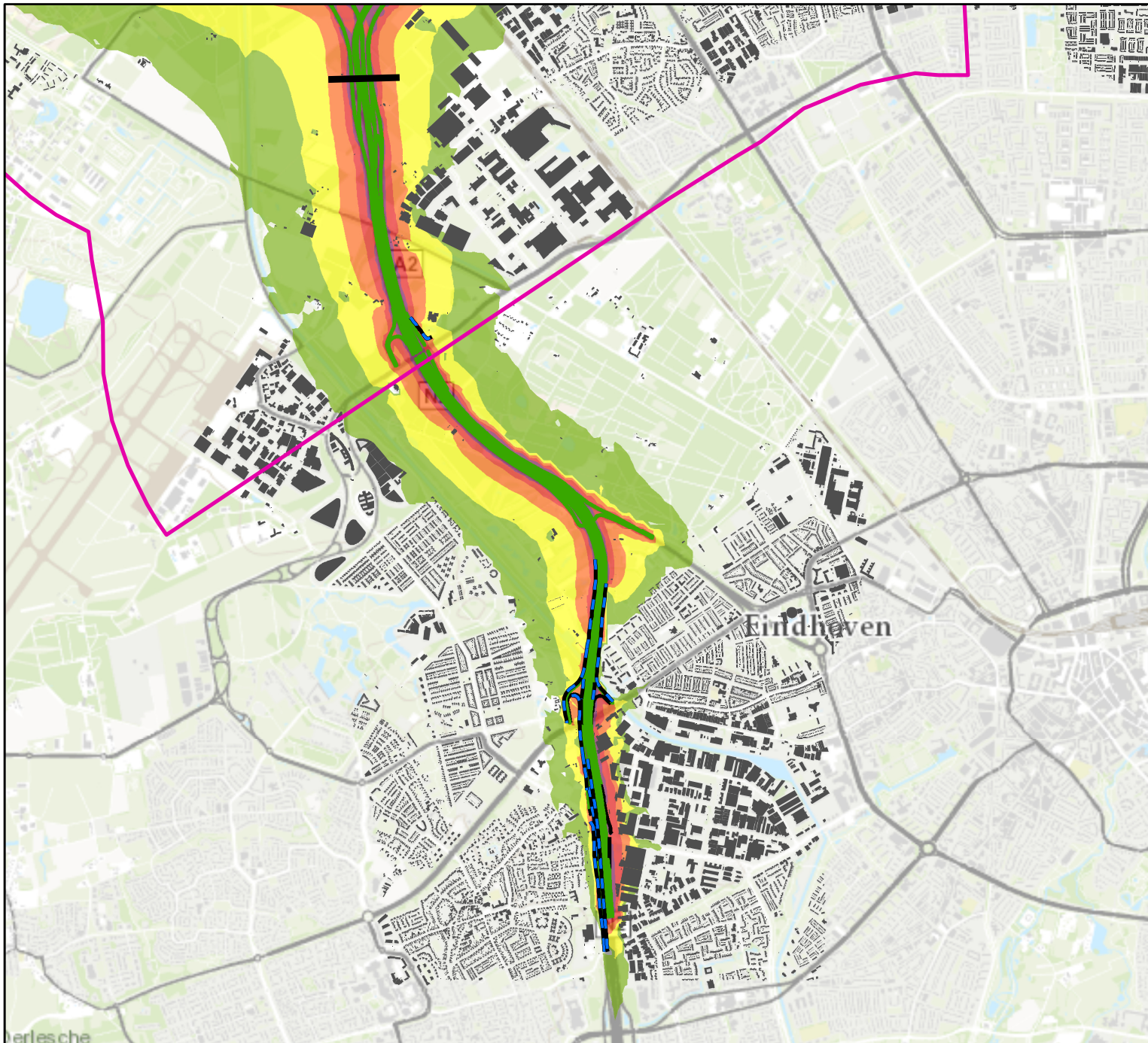
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000





Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.






Copyright Movares B.V.



## Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverharding registersituatie**
-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

## Contouren register

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

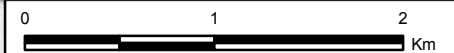
 **Movares**

Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 5

Bijlage IVA. Geluidscontouren  
voor register situatie

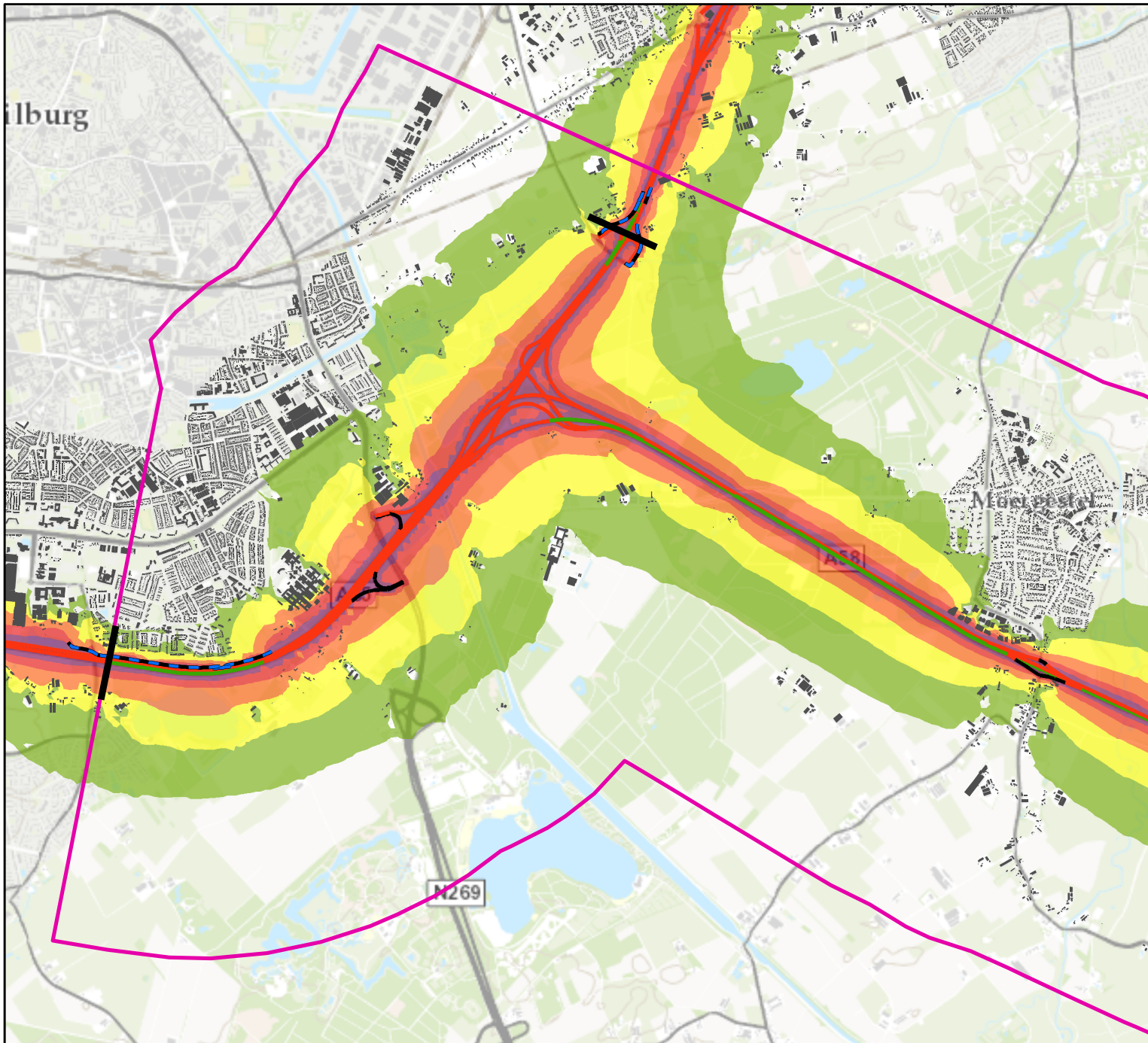
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

Copyright Movares B.V.



- Legenda**
- Projectgrenzen
  - ▭ Studiegebied
  - Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**
- Tweelaags ZOAB fijn
  - Dicht asfalt beton (DAB)
  - Tweelaags ZOAB
  - ZOAB
- Contouren na maatregelen**
- 50 tot 55 dB
  - 55 tot 60 dB
  - 60 tot 65 dB
  - 65 tot 70 dB
  - meer dan 70 dB

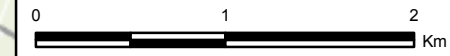


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

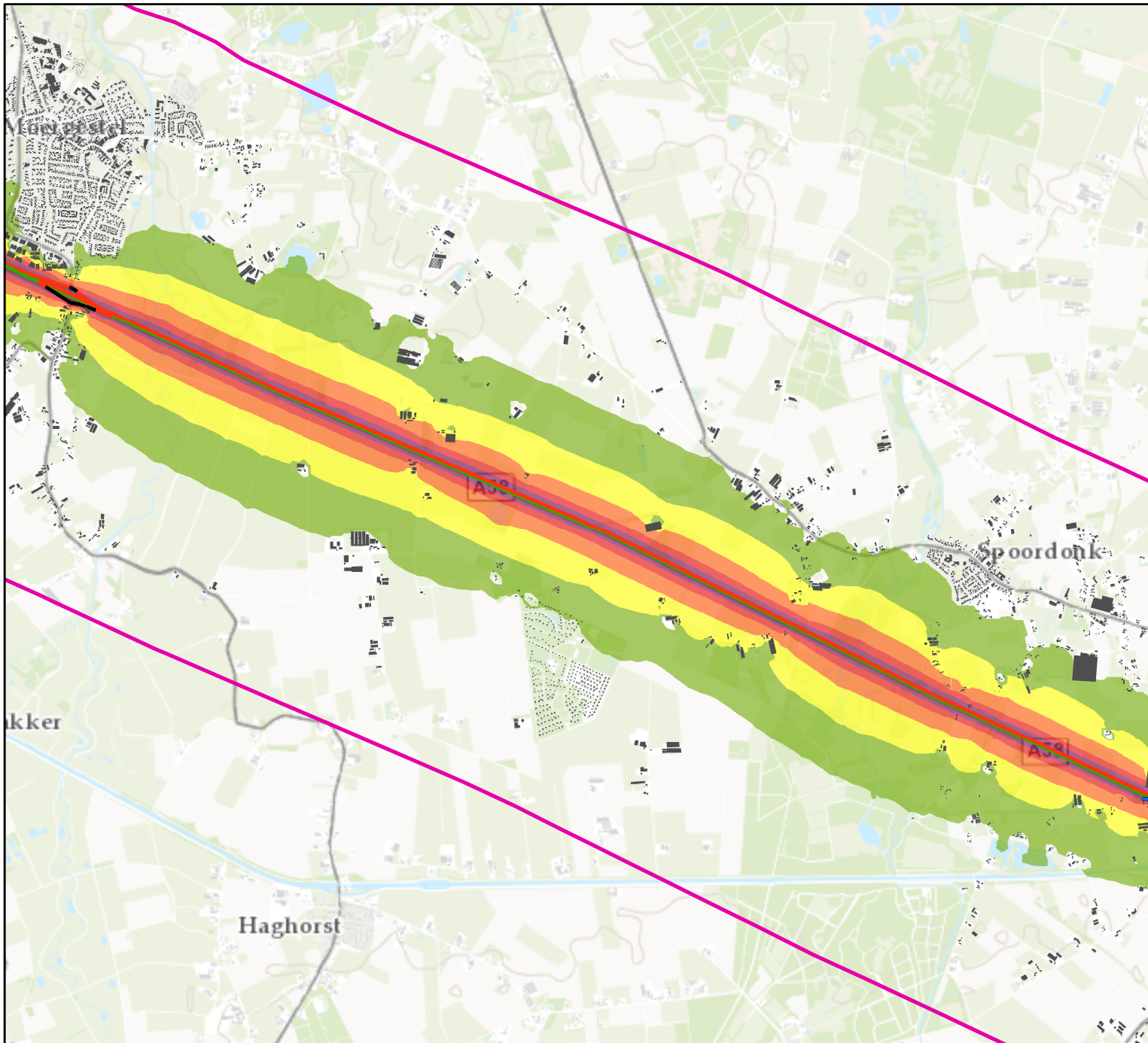
Bijlage IVC. Geluidscontouren  
voor het alternatief 2x2 spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



- Legenda**
- Projectgrenzen
  - Studiegebied
  - Bestaande schermen en wallen
- Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**
- Tweelaags ZOAB fijn
  - Dicht asfalt beton (DAB)
  - Tweelaags ZOAB
  - ZOAB
- Contouren na maatregelen**
- 50 tot 55 dB
  - 55 tot 60 dB
  - 60 tot 65 dB
  - 65 tot 70 dB
  - meer dan 70 dB

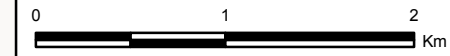


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

Bijlage IVC. Geluidscontouren  
voor het alternatief 2x2 spitsstroken

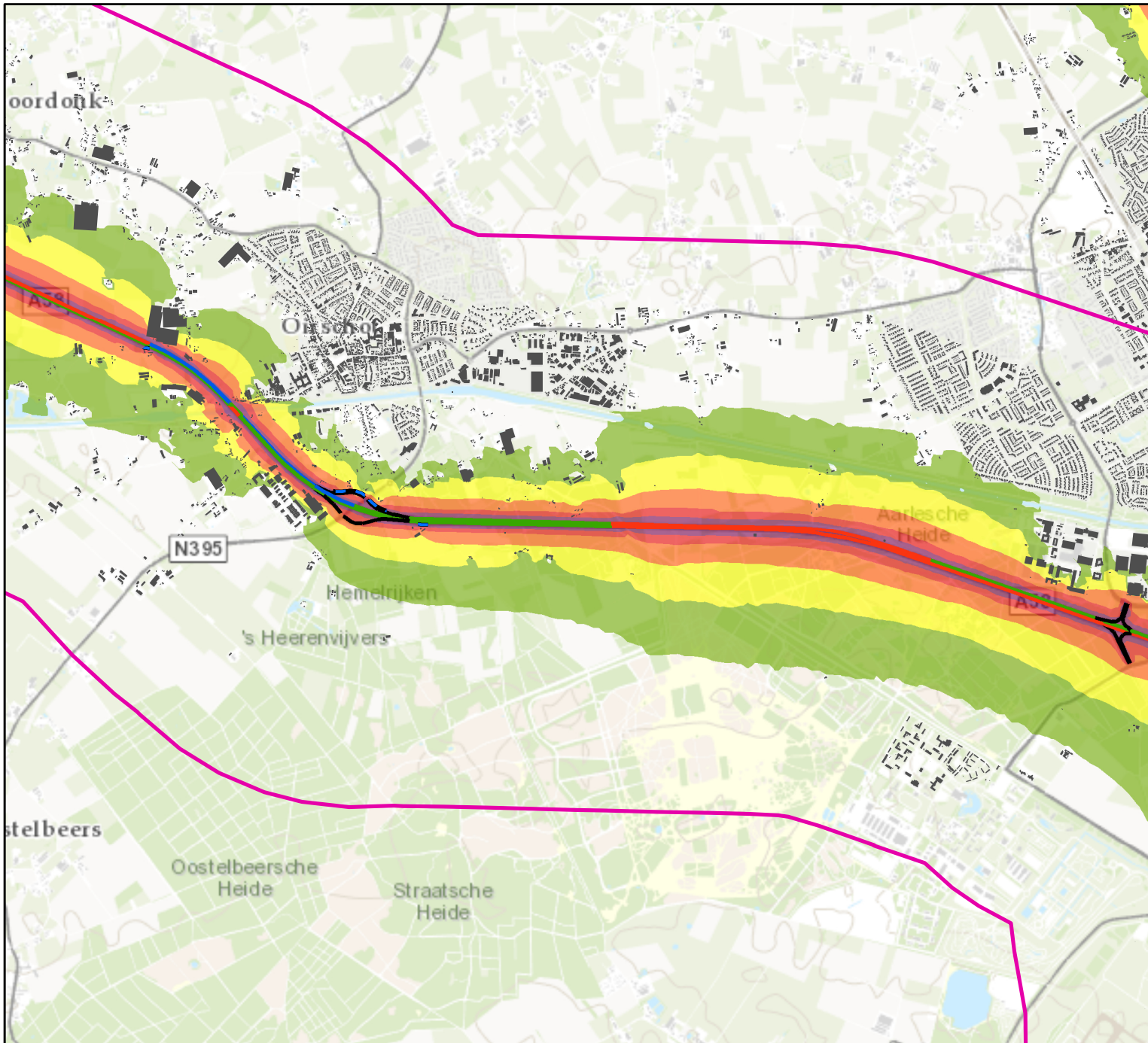
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.





**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

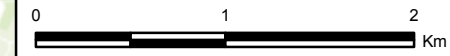


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

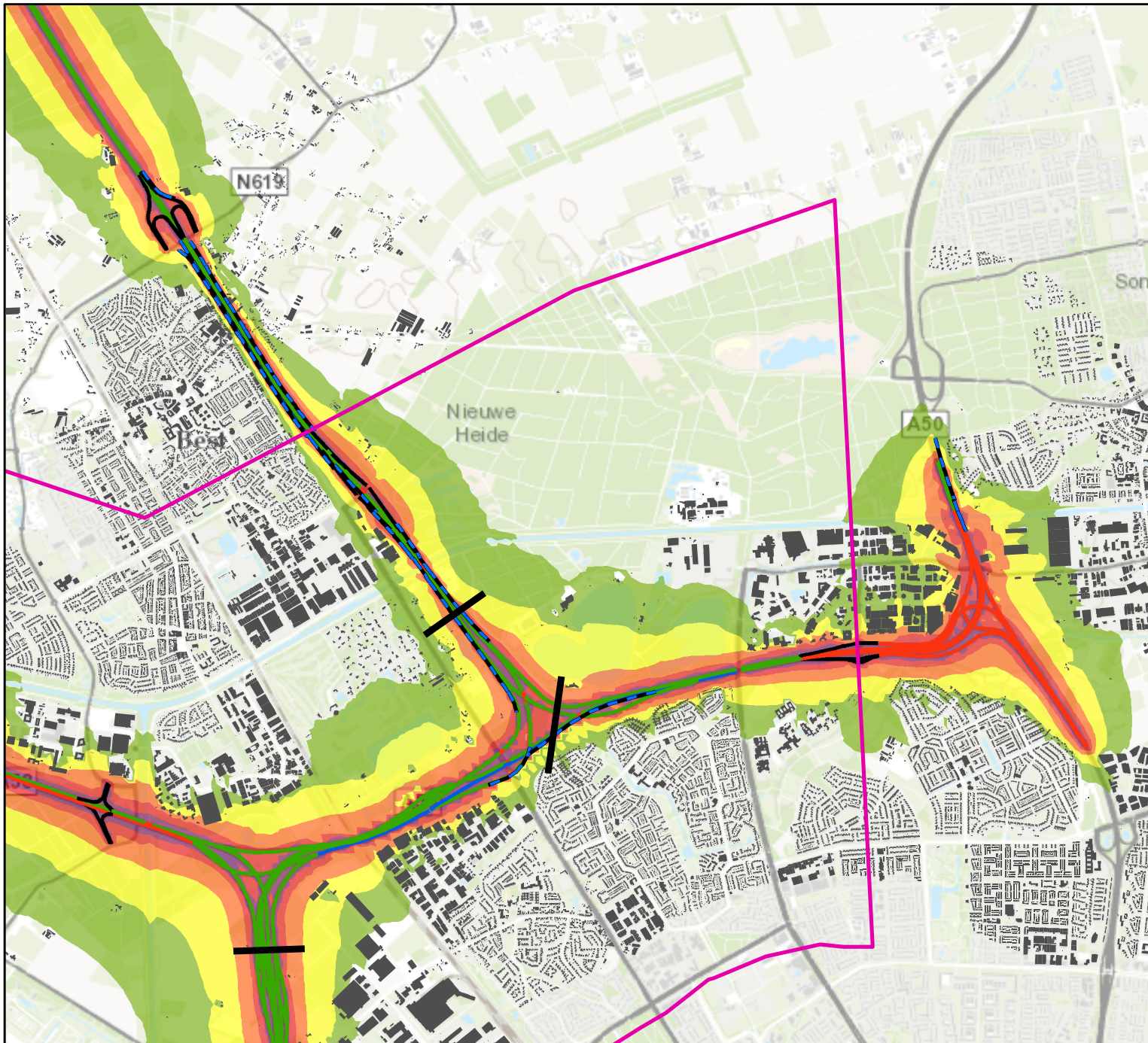
Bijlage IVC. Geluidscontouren  
voor het alternatief 2x2 spitsstroken

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- ▭ Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

N

**Movares**  
Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 4

Bijlage IVC. Geluidscontouren voor het alternatief 2x2 spitsstroken

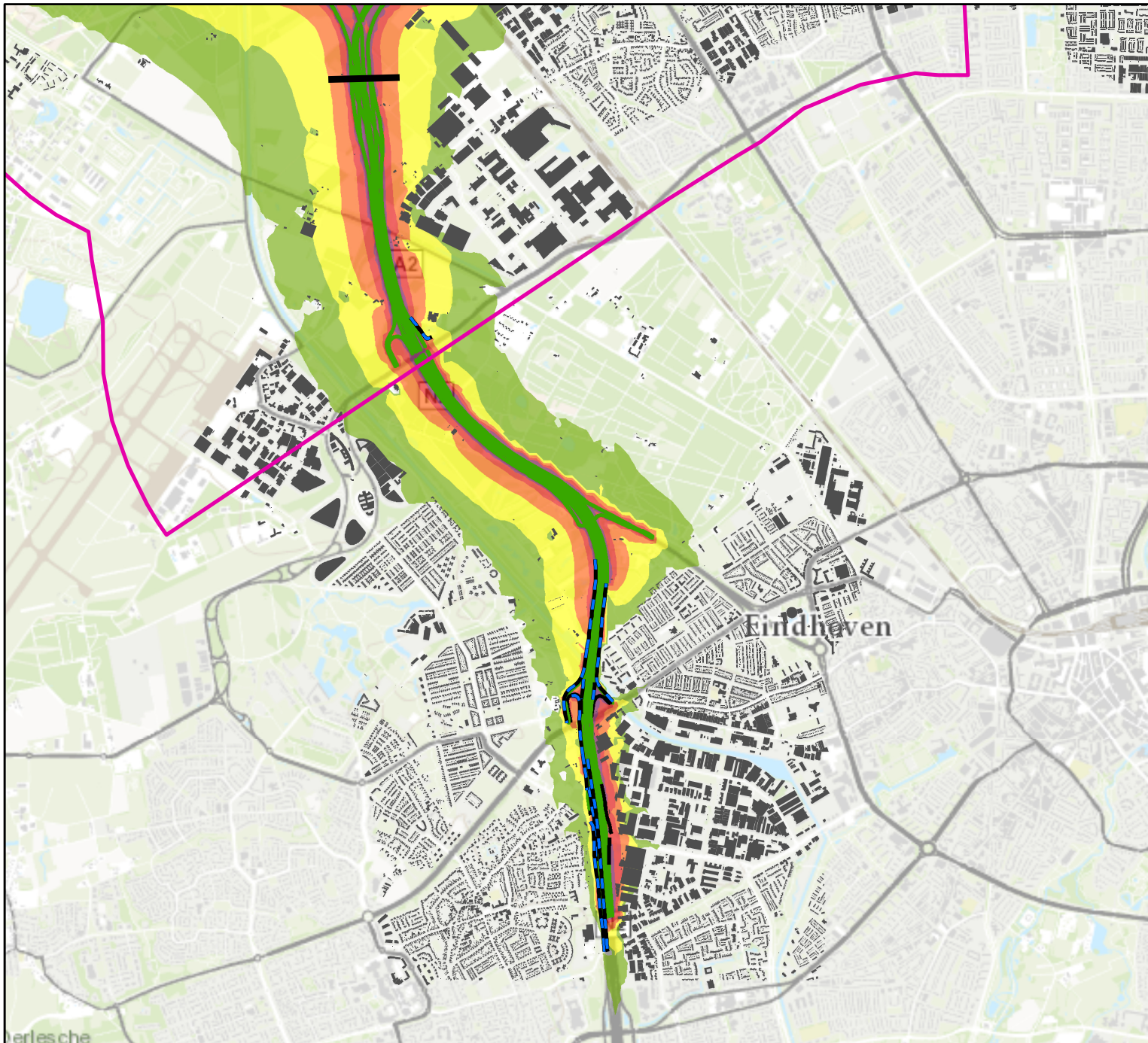
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000

0 1 2 Km

Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

Copyright Movares B.V.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegdekverhardingen incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

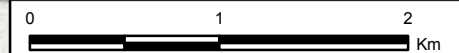


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 5

Bijlage IVC. Geluidscontouren  
voor het alternatief 2x2 spitsstroken

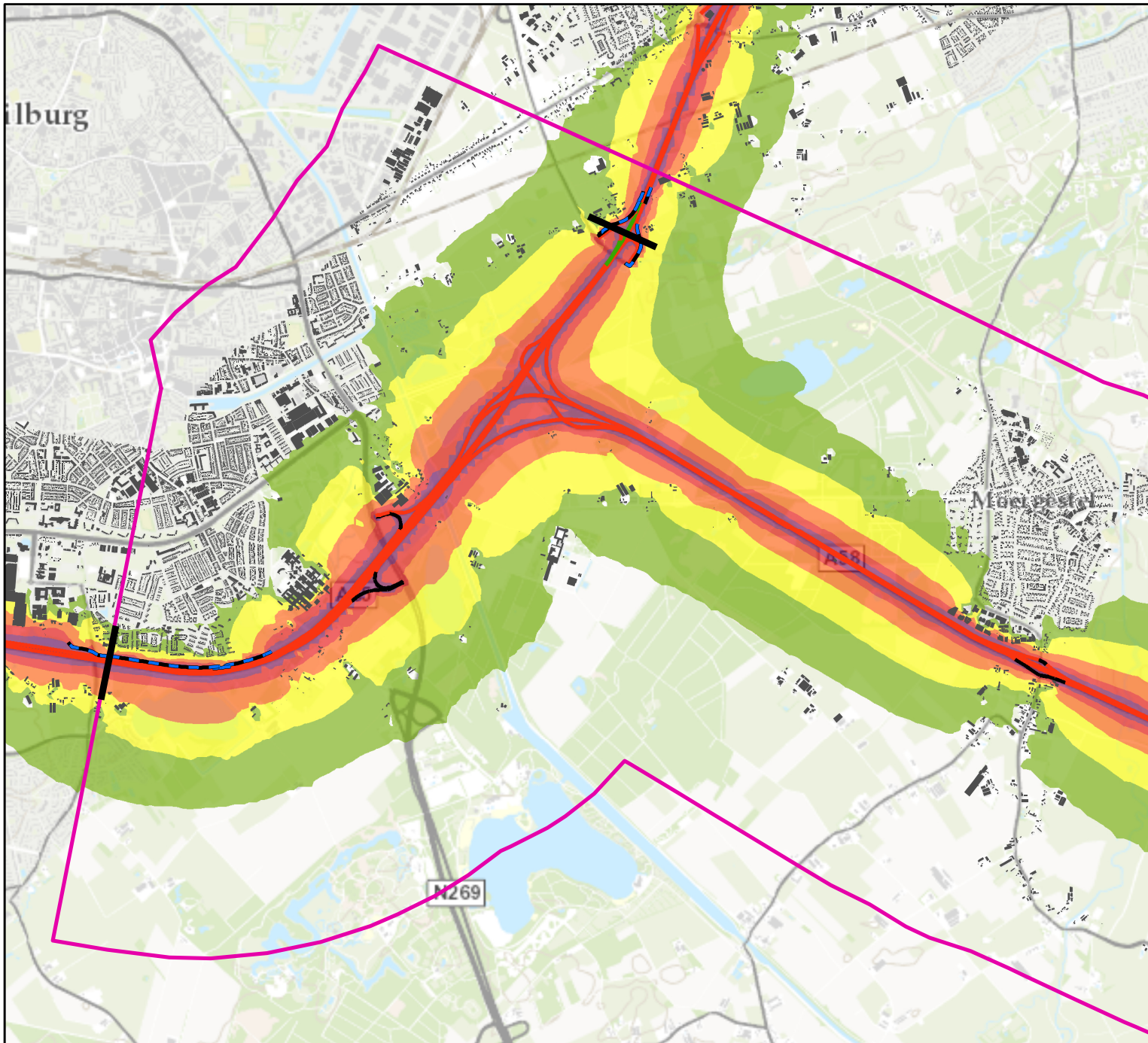
Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.

Copyright Movares B.V.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegvakverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

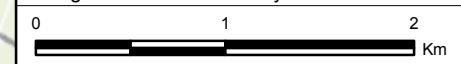


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 1

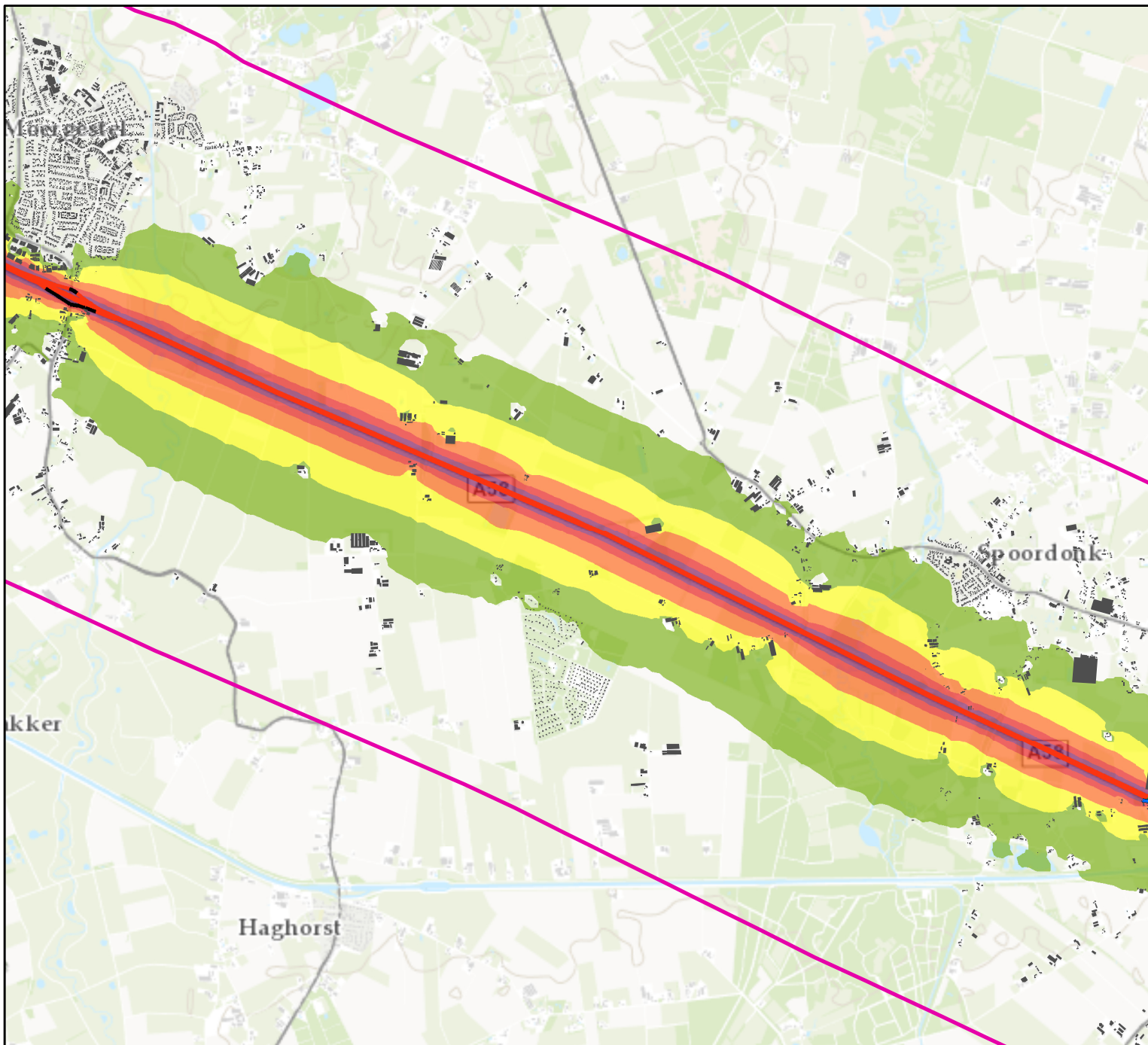
Bijlage IVD. Geluidscontouren  
voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000






Status	Vrijgave
--------	----------





Doc.nr.








### Legenda

-  Projectgrenzen
-  Studiegebied
-  Bestaande schermen en wallen

### Wegvakverharding incl. bronmaatregelen

-  Tweelaags ZOAB fijn
-  Dicht asfalt beton (DAB)
-  Tweelaags ZOAB
-  ZOAB

### Contouren na maatregelen

-  50 tot 55 dB
-  55 tot 60 dB
-  60 tot 65 dB
-  65 tot 70 dB
-  meer dan 70 dB

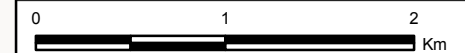


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 2

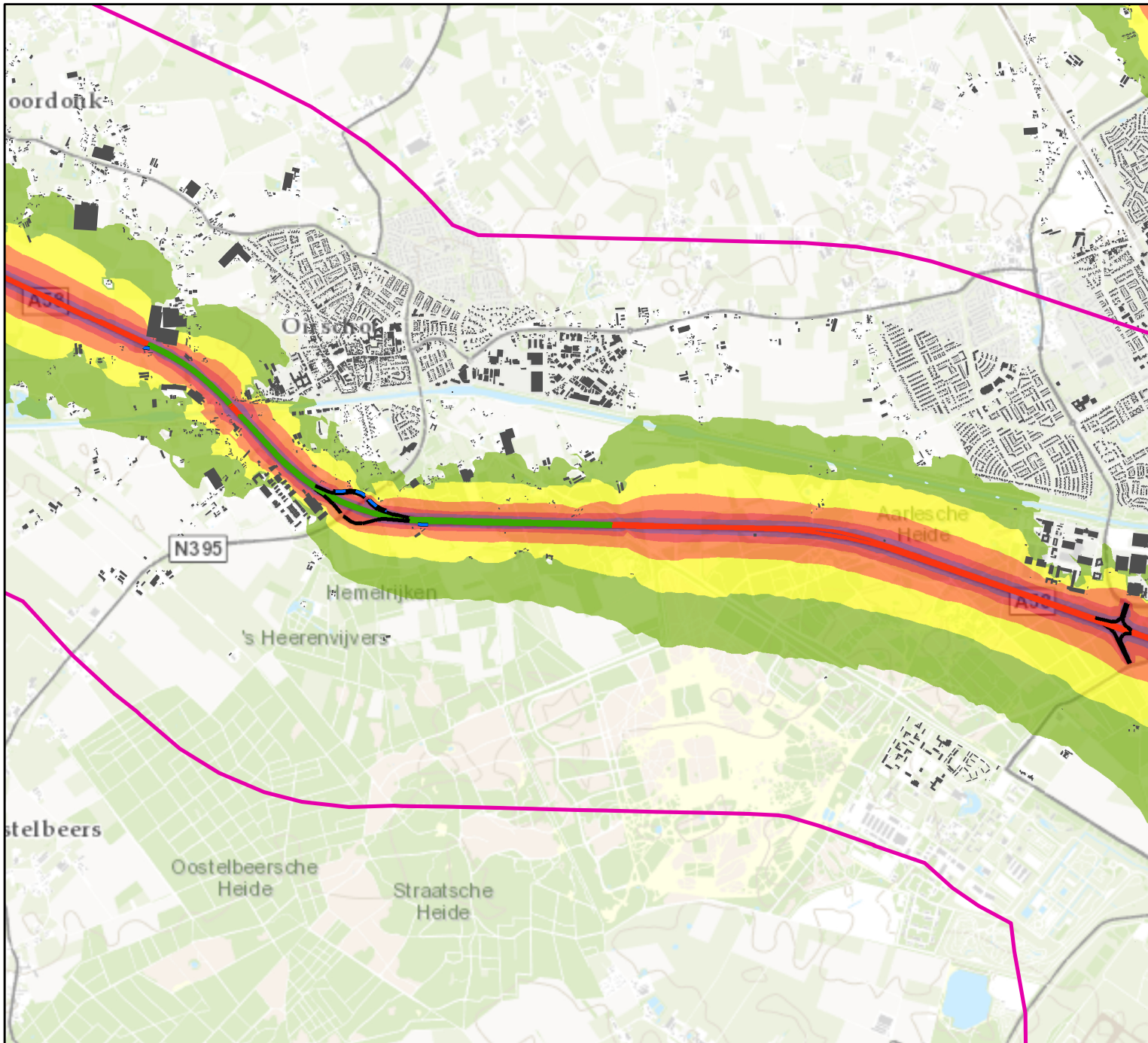
Bijlage IVD. Geluidscontouren  
voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegvakverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

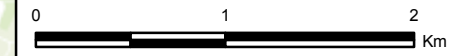


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 3

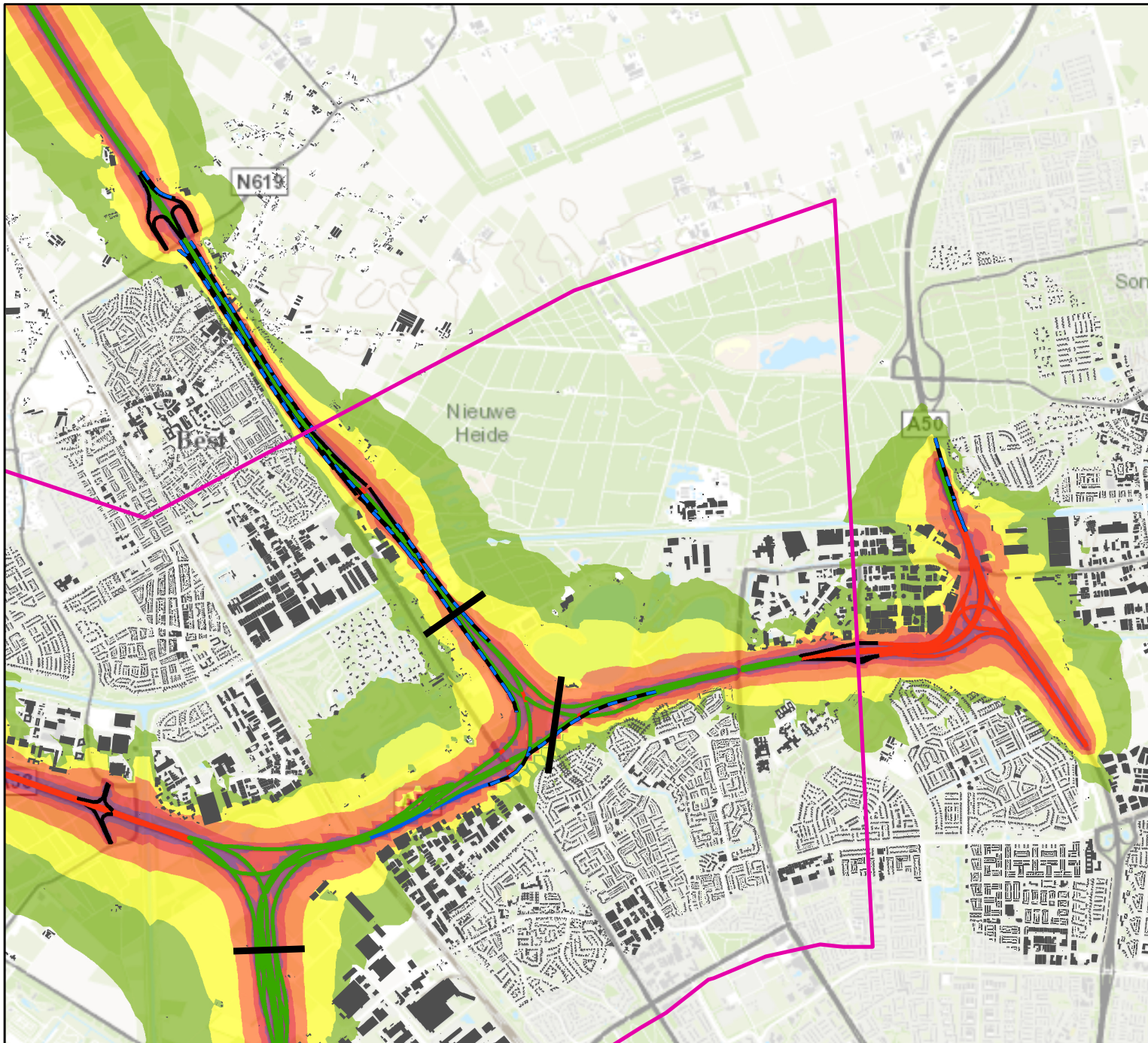
Bijlage IVD. Geluidscontouren  
voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- ▭ Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegvakverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

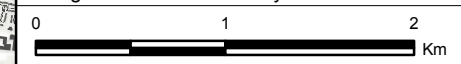


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg Blad 4**

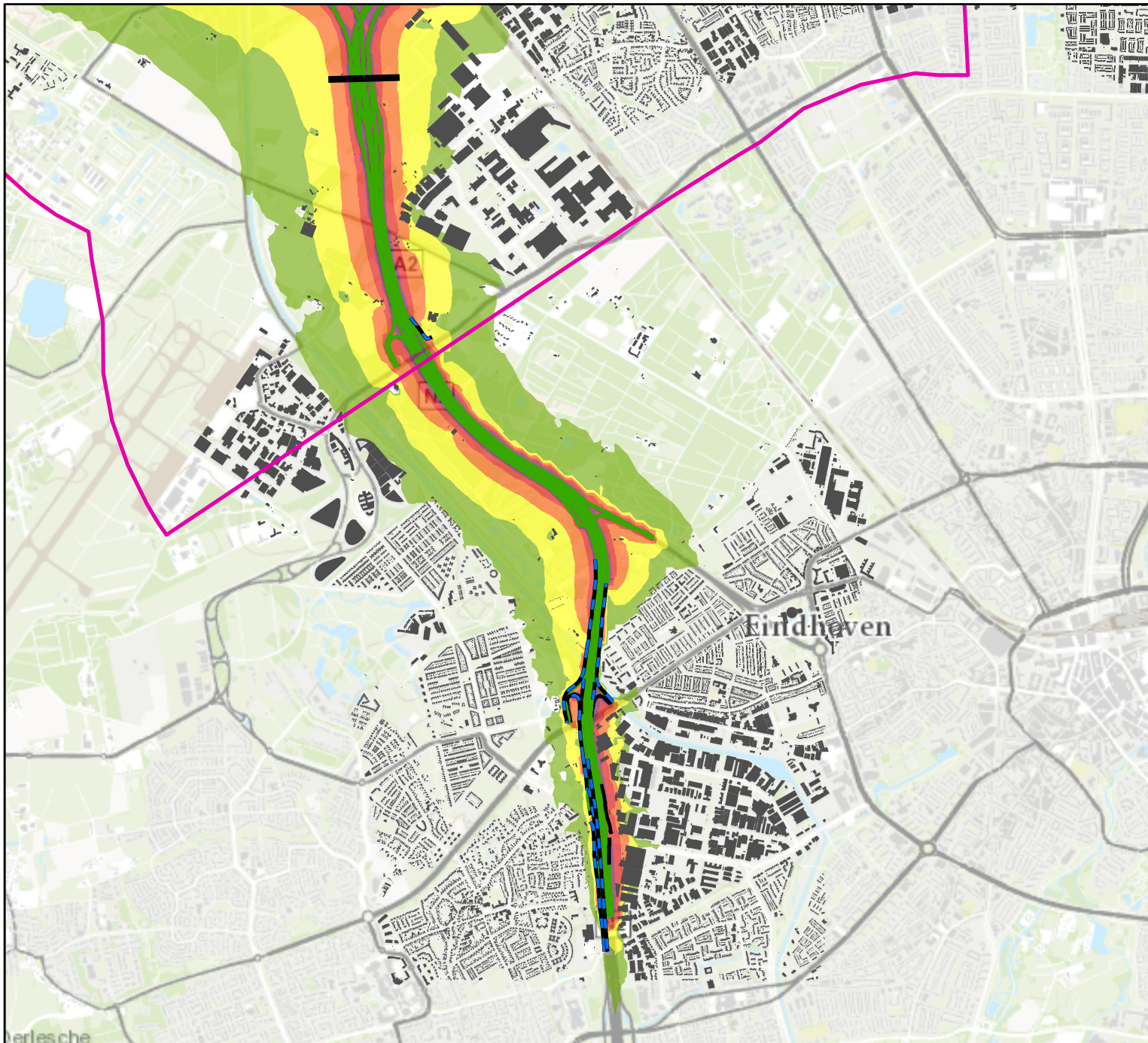
Bijlage IVD. Geluidscontouren voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr.



**Legenda**

- Projectgrenzen
- Studiegebied
- Bestaande schermen en wallen

**Wegvakverharding incl. bronmaatregelen**

- Tweelaags ZOAB fijn
- Dicht asfalt beton (DAB)
- Tweelaags ZOAB
- ZOAB

**Contouren na maatregelen**

- 50 tot 55 dB
- 55 tot 60 dB
- 60 tot 65 dB
- 65 tot 70 dB
- meer dan 70 dB

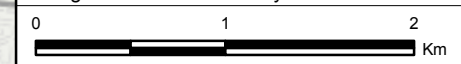


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

**A58 Eindhoven - Tilburg** Blad 5

Bijlage IVD. Geluidscontouren  
voor de autonome situatie

Auteur	K. Thieme	Datum	29-01-2015
Bedrijfsonderdeel		Formaat	A4 liggend
Geografische Informatie Systemen		Schaal	1 : 40000



Status	Vrijgave
--------	----------

Doc.nr. Copyright Movares B.V.