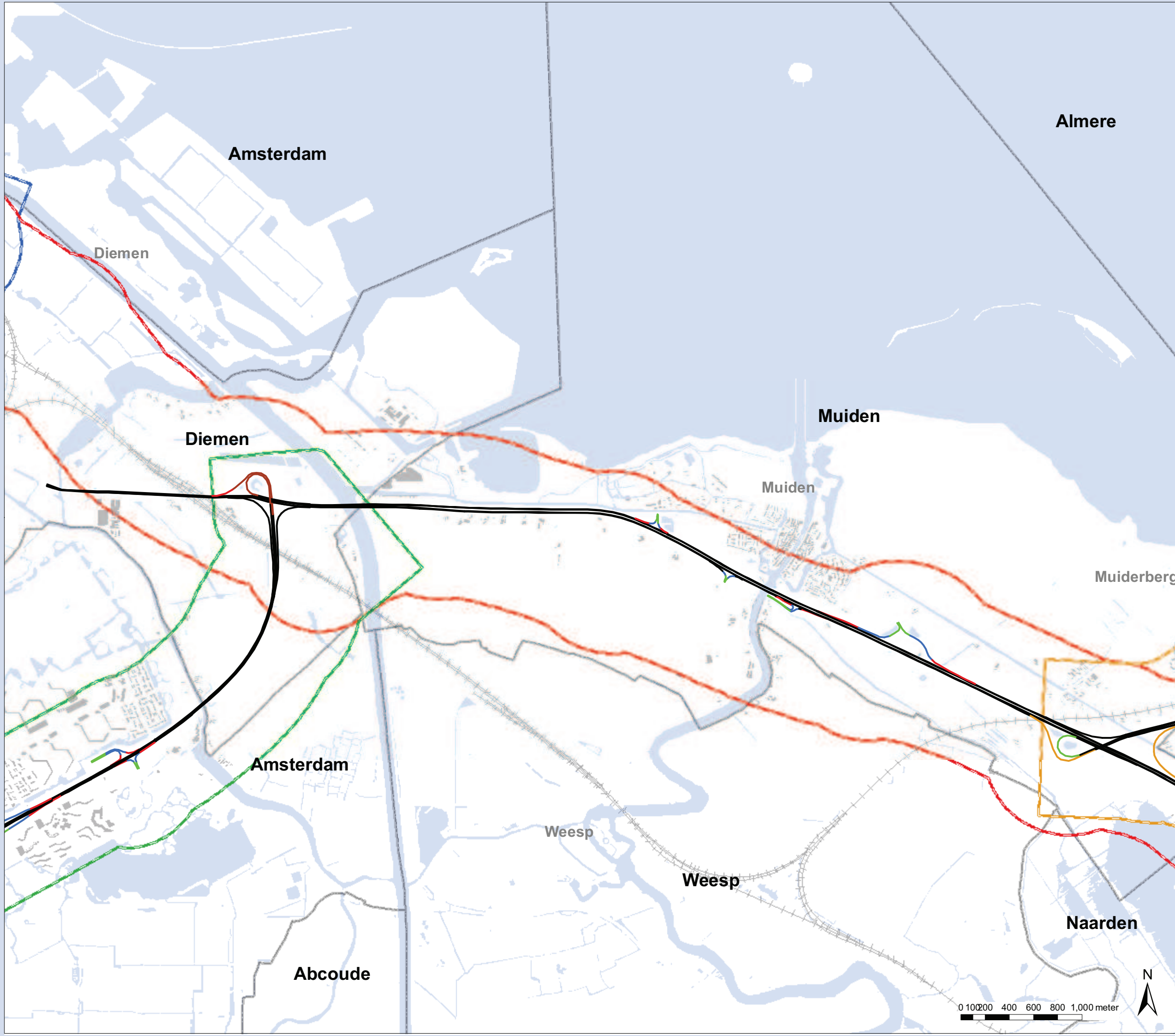

Bijlage 8: Snelheden 1986, 2008, 2010 en 2030



Snelheid 1986
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

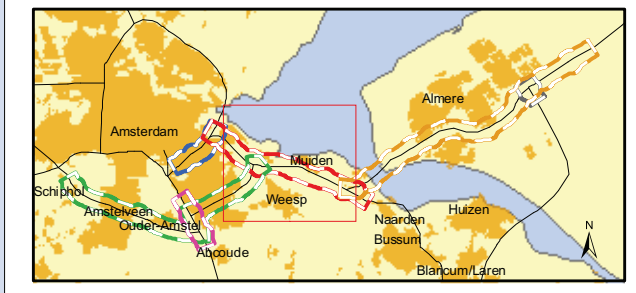
Legenda
Snelheid 1986
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

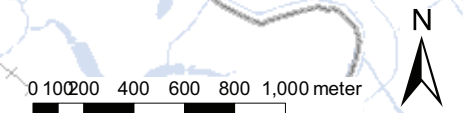
- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

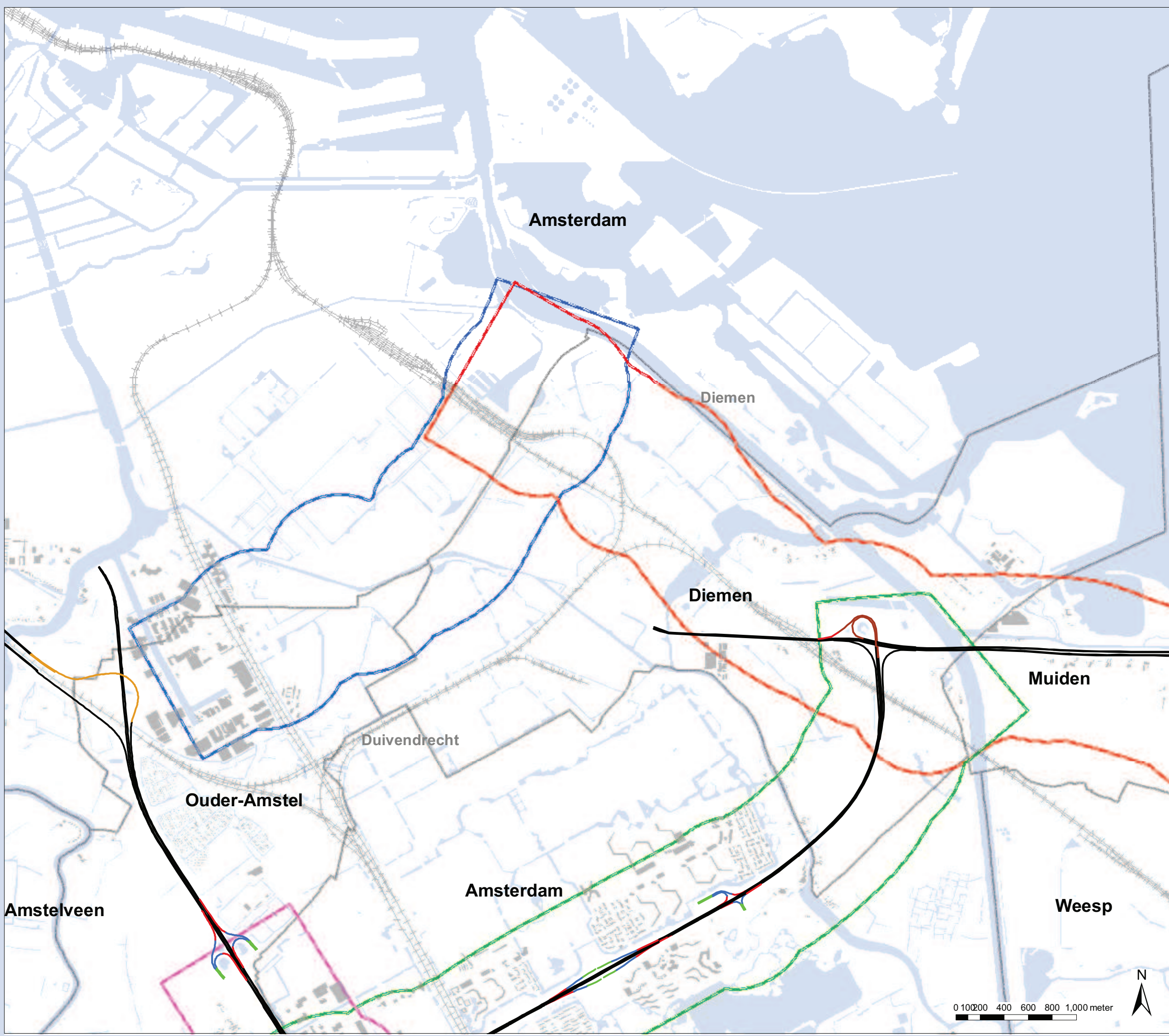


Snelheid 1986
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 1986
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

Snelheid 1986

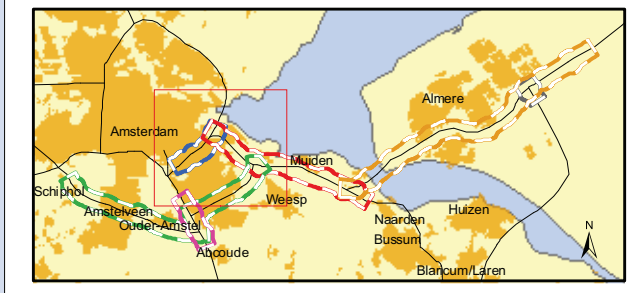
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

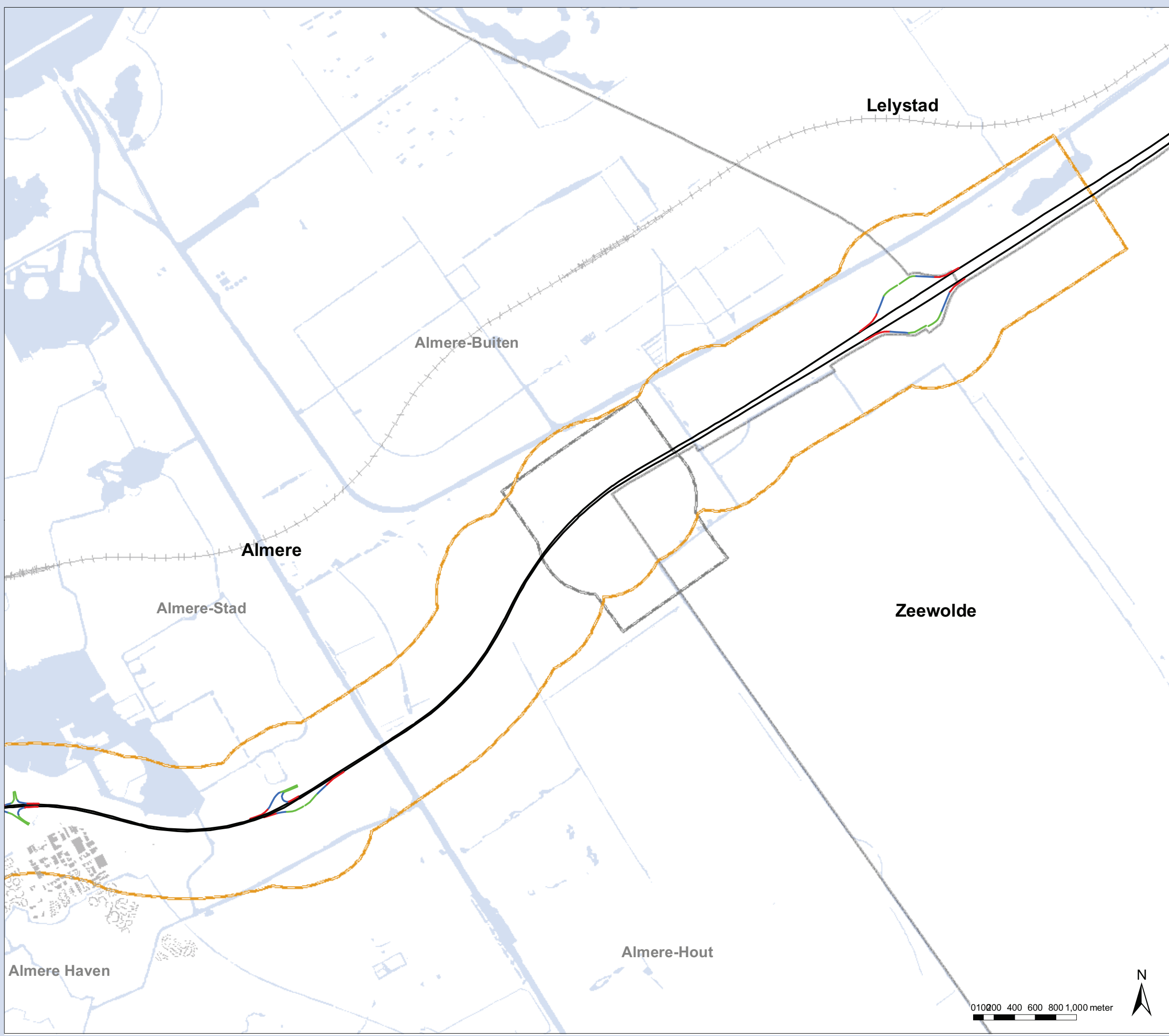


Snelheid 1986
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS
Projectnummer: 271640
Datum: 25-11-2009
Schaal: 1:30,000
Formaat: IsA3
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infraenmilieu@grontmij.nl
 www.grontmij.nl





Snelheid 1986
 Deelproject_A6-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

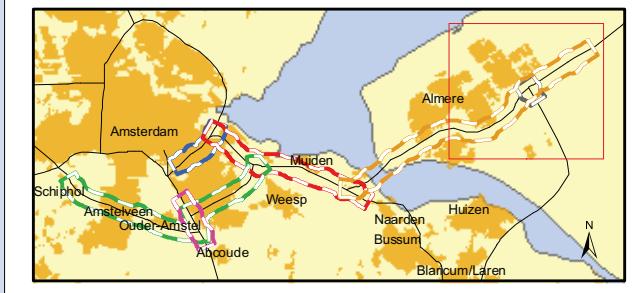
Snelheid 1986
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**



Snelheid 1986
 Deelproject_A6-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS
 Projectnummer: 271640
 Datum: 25-11-2009
 Schaal: 1.35,000
 Formaat: IsA3

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infraenmilieu@grontmij.nl
 www.grontmij.nl

P:\271640\SAA Extern\050 GIS\
 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



Almere Haven

Almere-Hout

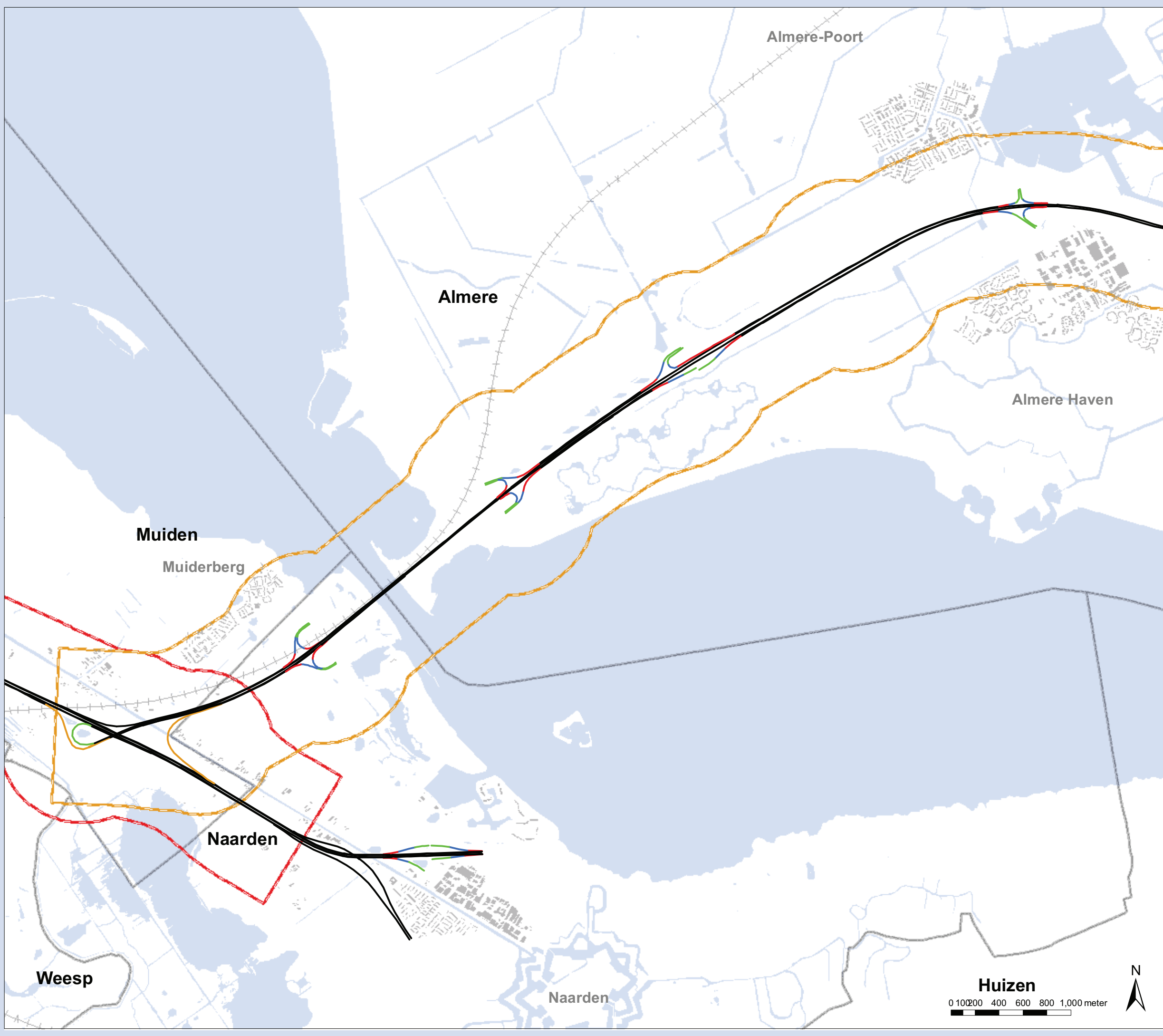
Lelystad

Almere-Buiten

Almere

Almere-Stad

Zeewolde



Snelheid 1986
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

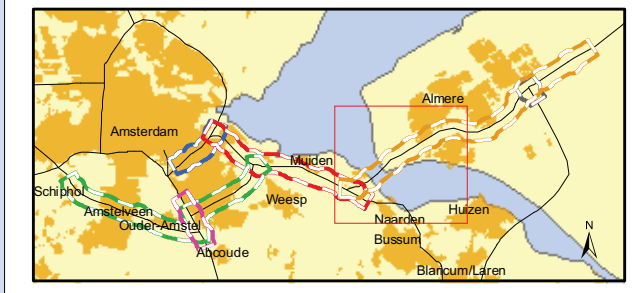
Snelheid 1986
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

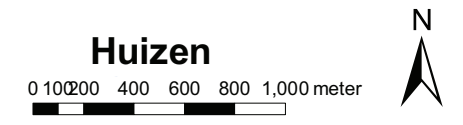
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

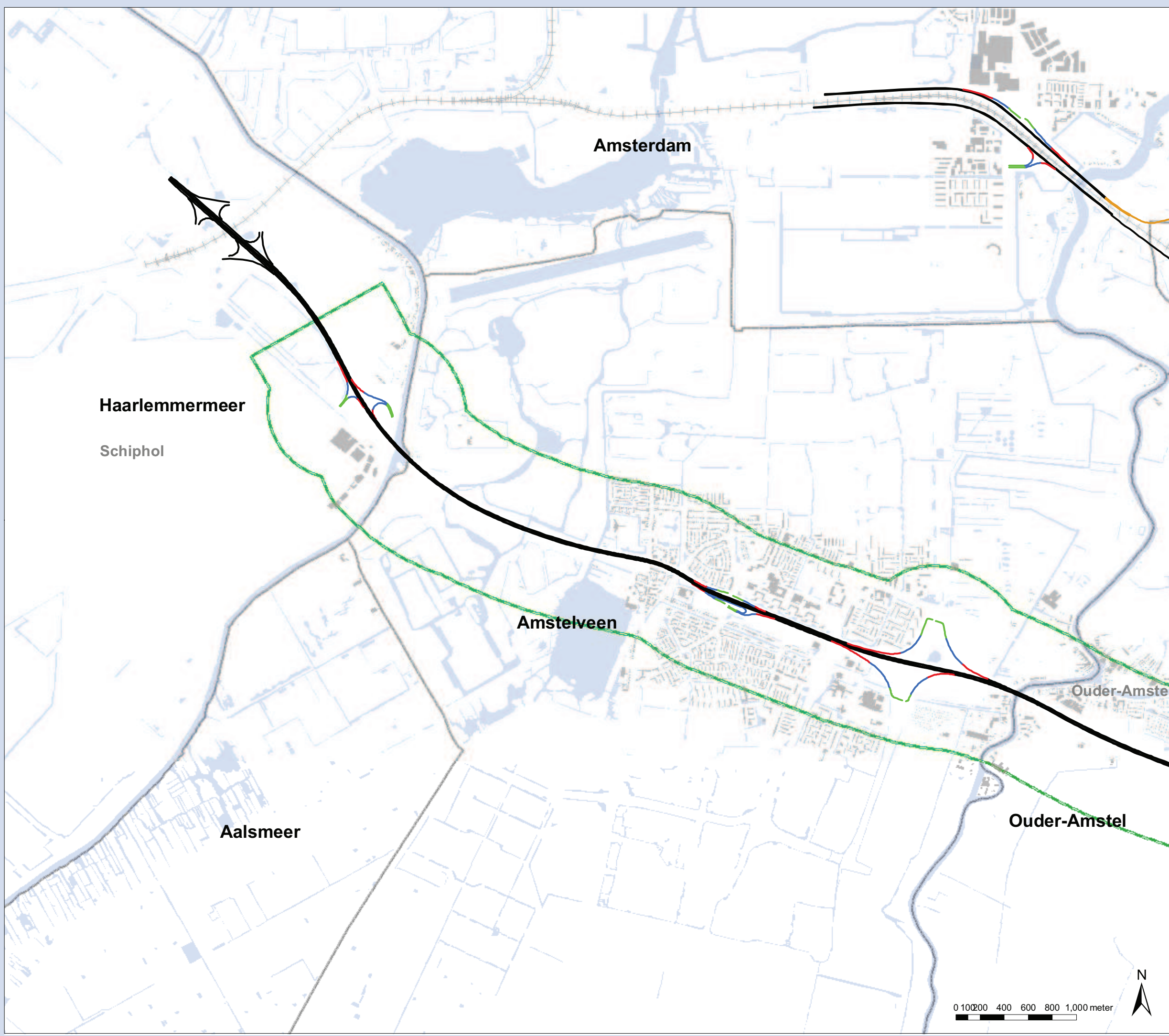


Snelheid 1986
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

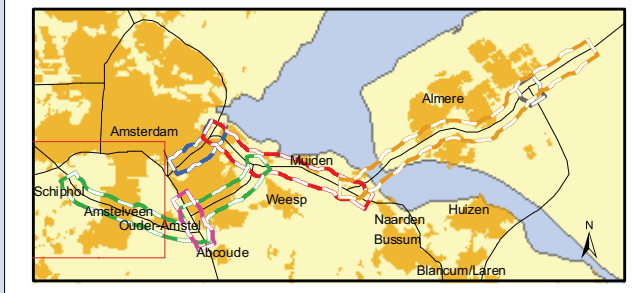
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



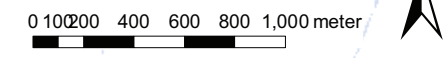


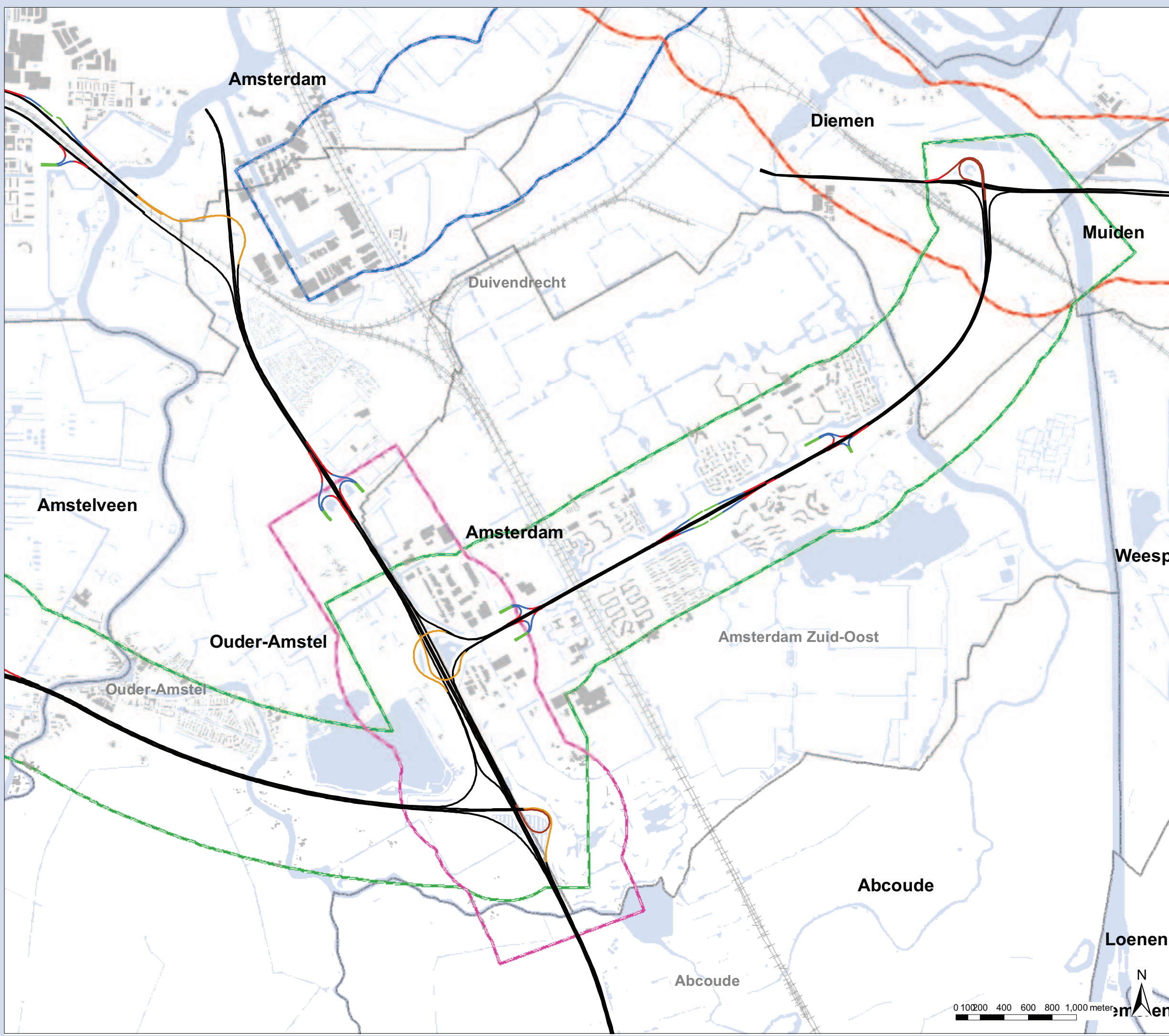
Snelheid 1986
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Snelheid 1986**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 1986**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Snelheid 1986	
Deelproject_A9-A2-krt1	
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere	
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





Snelheid 1986
 Deelproject_A9-A2-kr2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

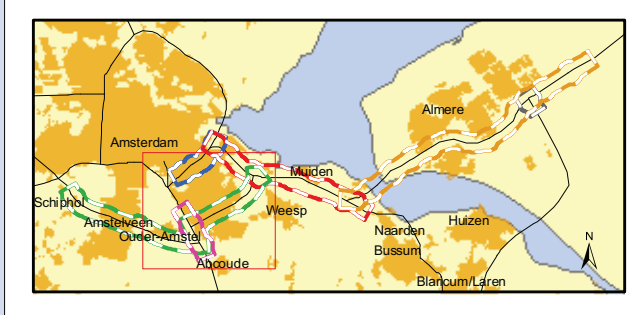
Snelheid 1986
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

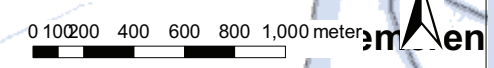
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

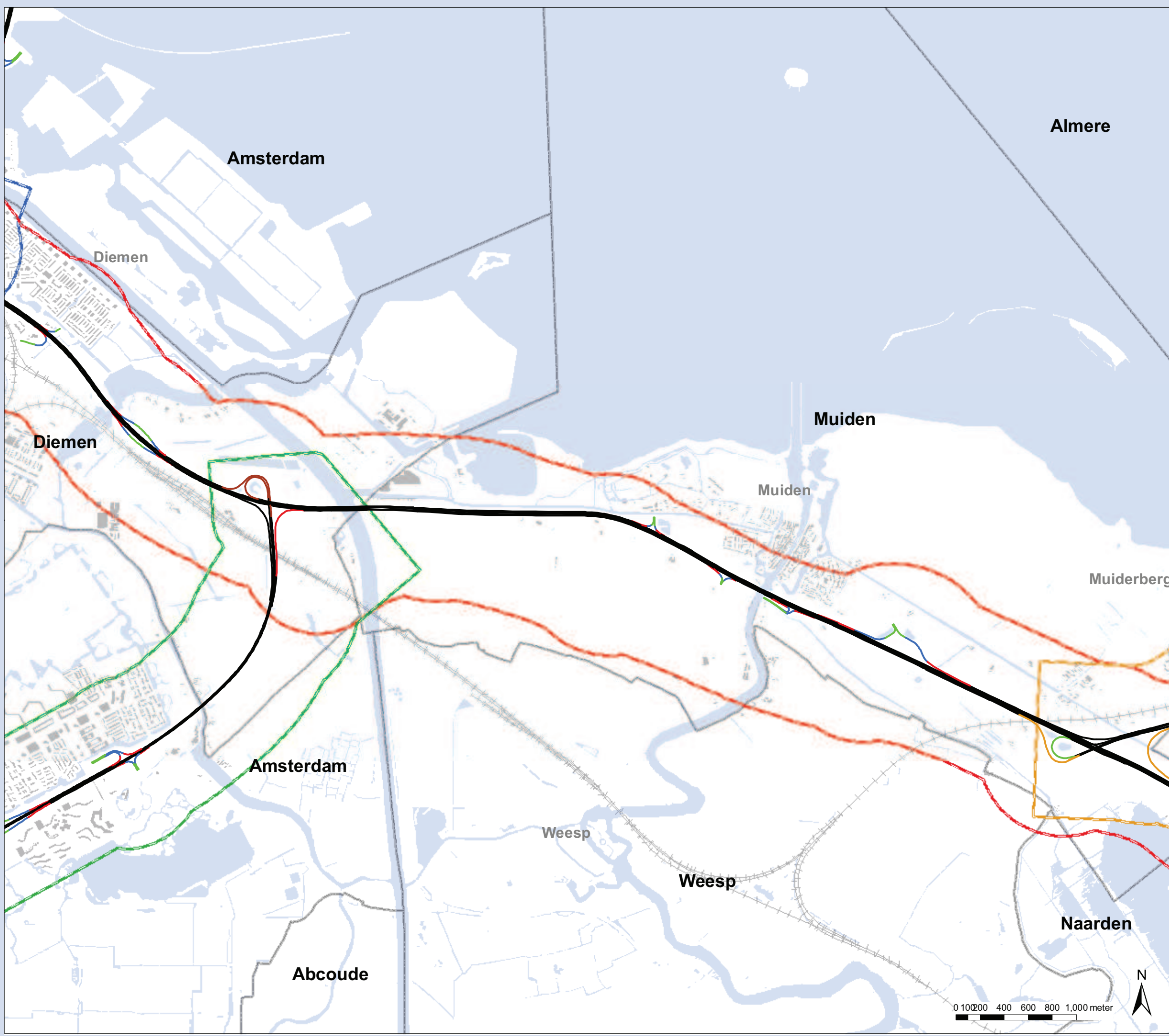


Snelheid 1986
 Deelproject_A9-A2-kr2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2008
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

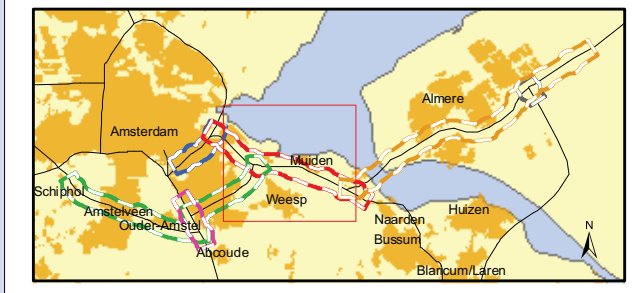
Legenda
Snelheid 2008
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2008

OnderzoeksgebiedenSAA

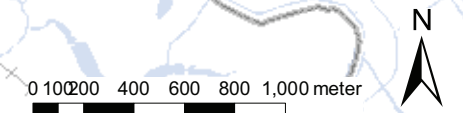
- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

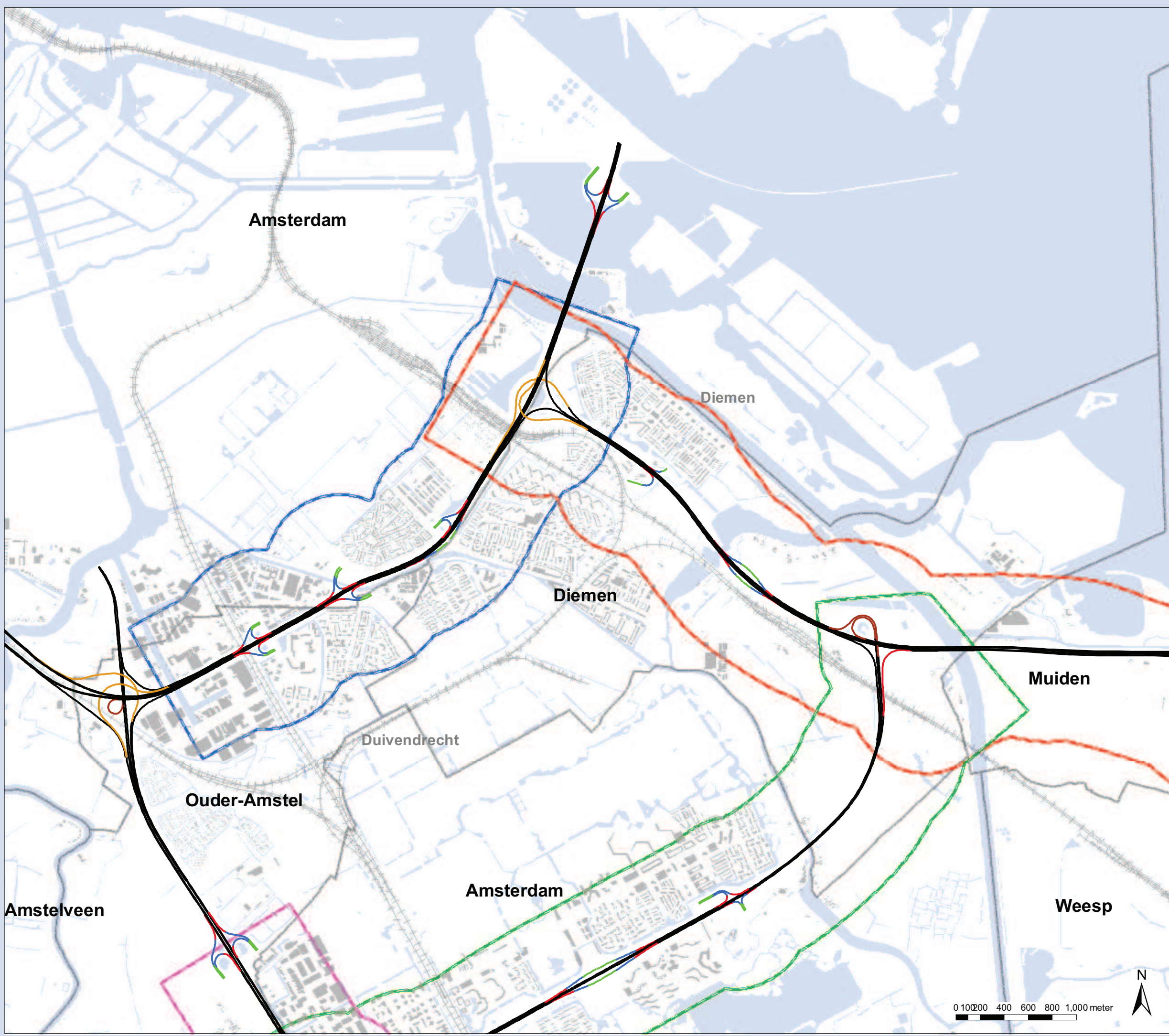


Snelheid 2008
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2008
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

Snelheid 2008

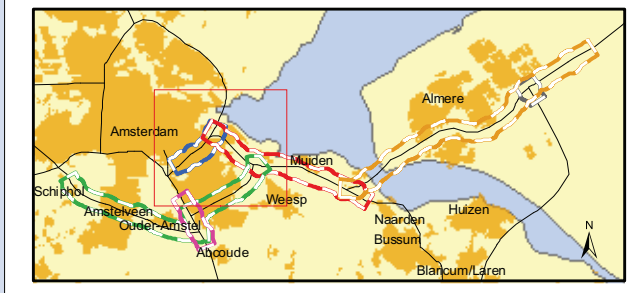
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 2008

OnderzoeksgebiedenSAA

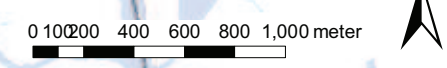
- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

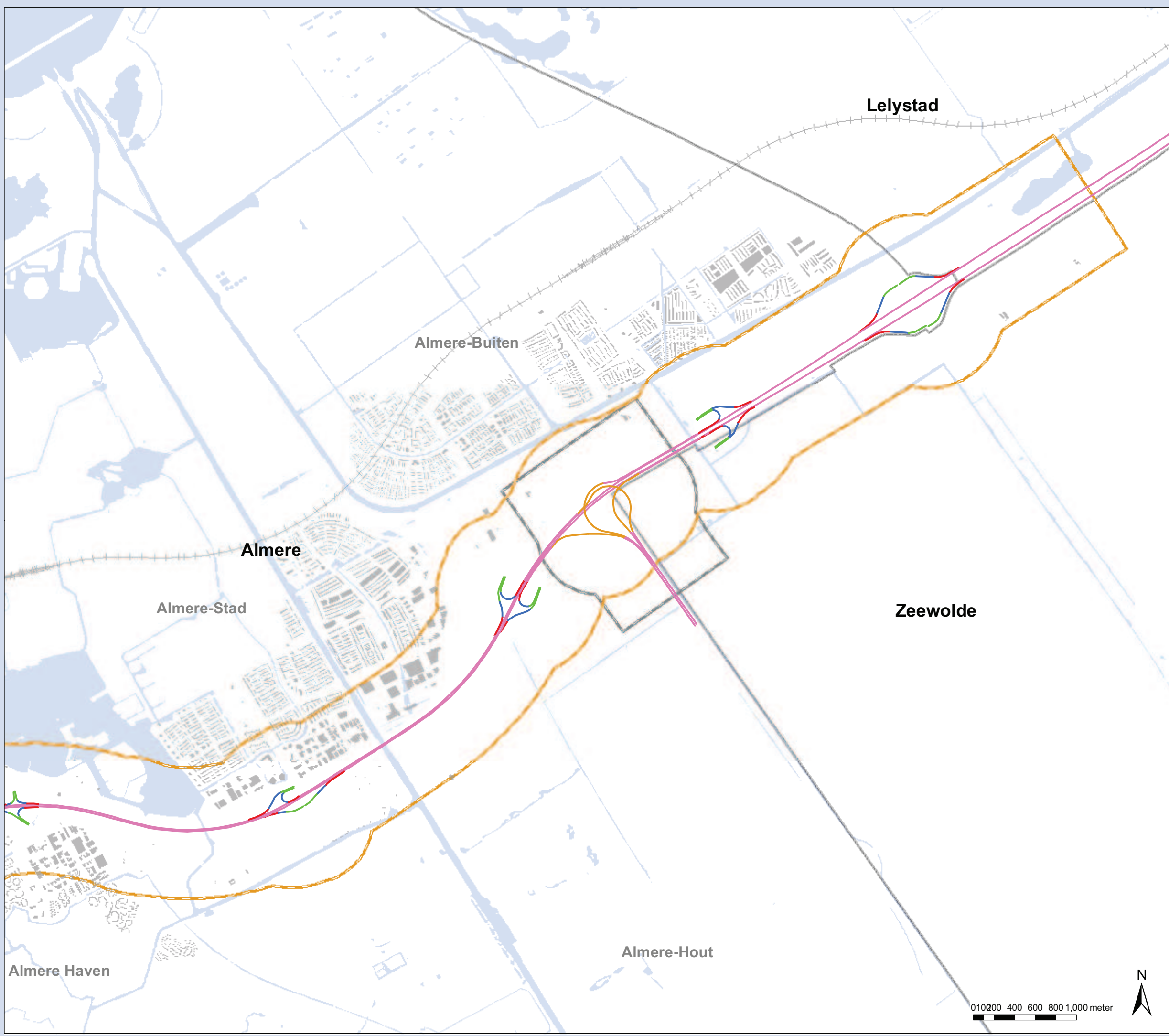


Snelheid 2008
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS
Projectnummer: 271640
Datum: 25-11-2009
Schaal: 1:30,000
Formaat: IsA3
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infraenmilieu@grontmij.nl
 www.grontmij.nl





Snelheid 2008
 Deelproject_A6-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

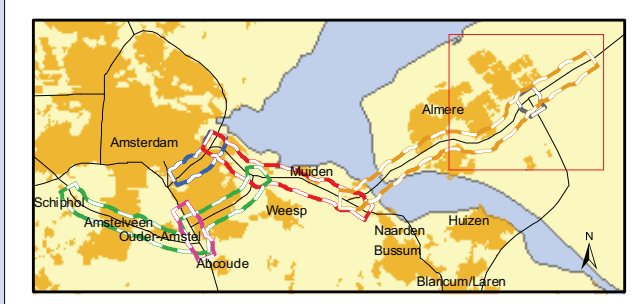
Snelheid 2008
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2008

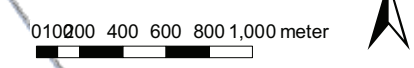
OnderzoeksgebiedenSAA

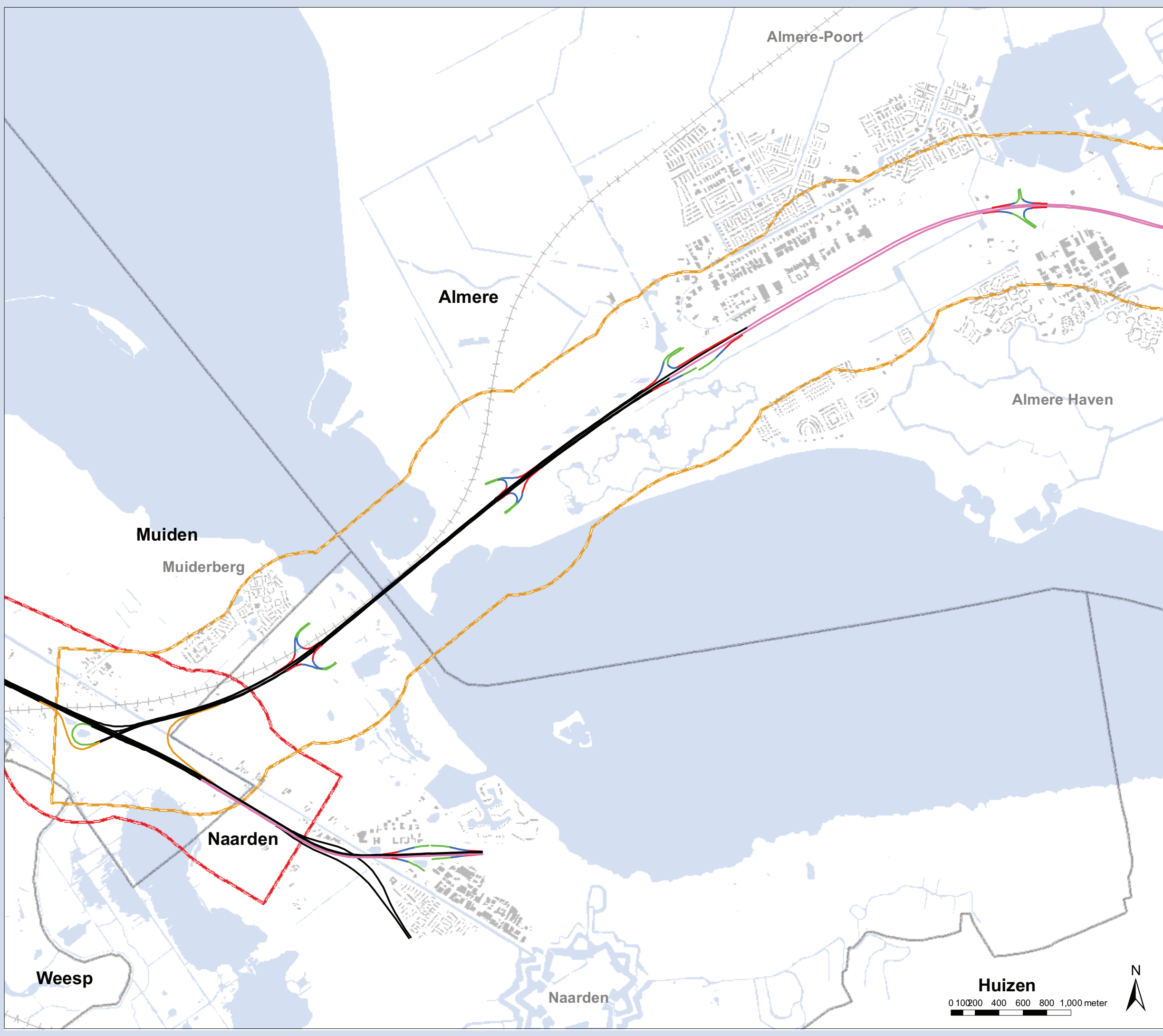
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9



Snelheid 2008
 Deelproject_A6-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.35.000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





Snelheid 2008
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

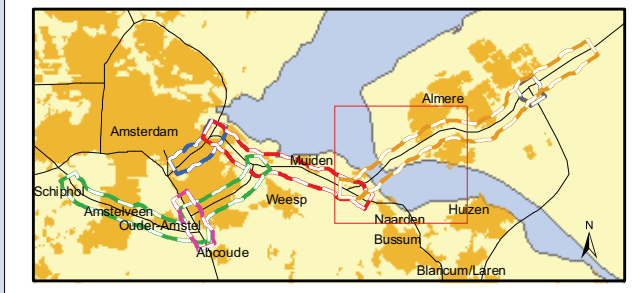
Legenda
Snelheid 2008
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2008

OnderzoeksgebiedenSAA

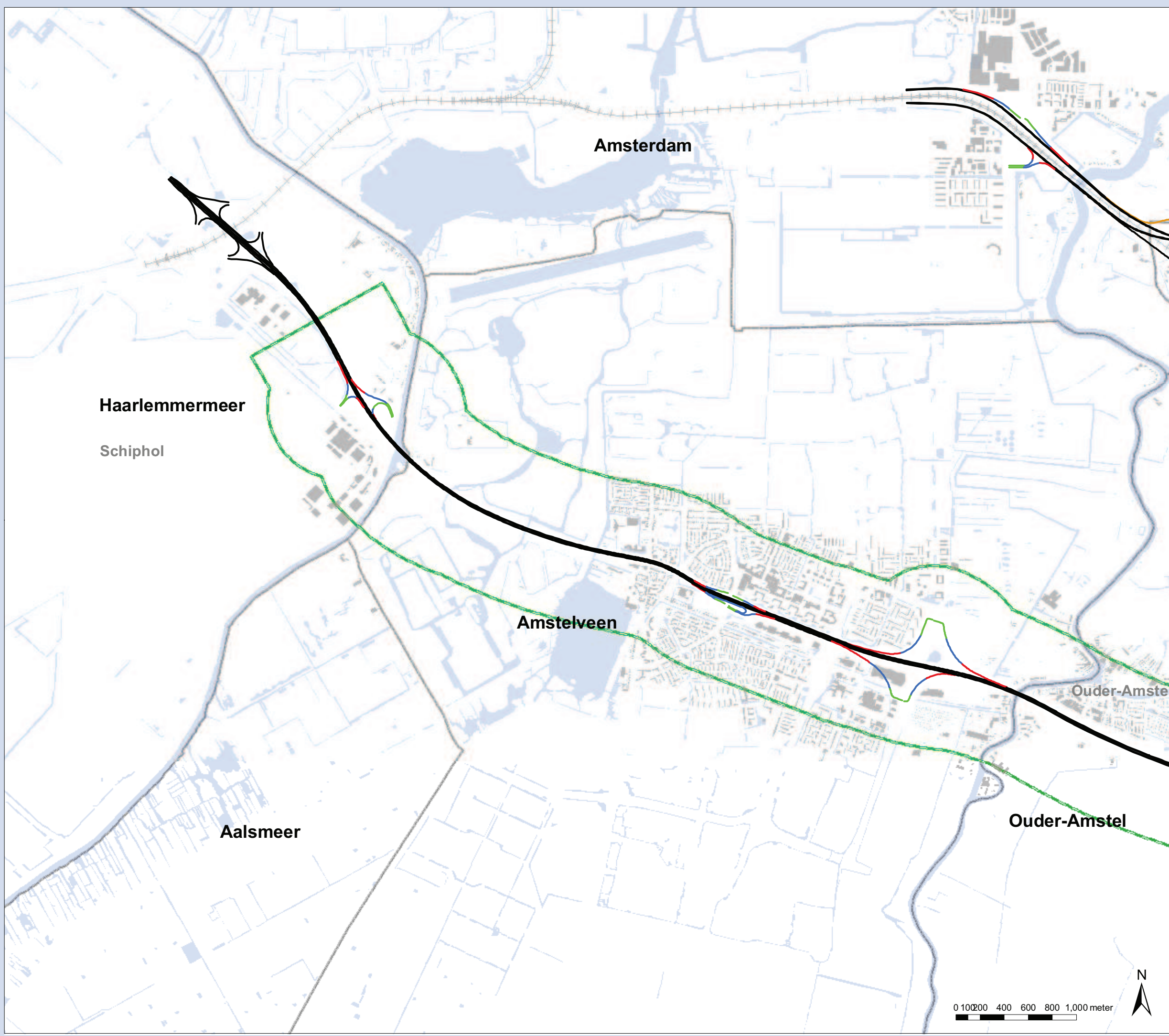
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9



Snelheid 2008
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

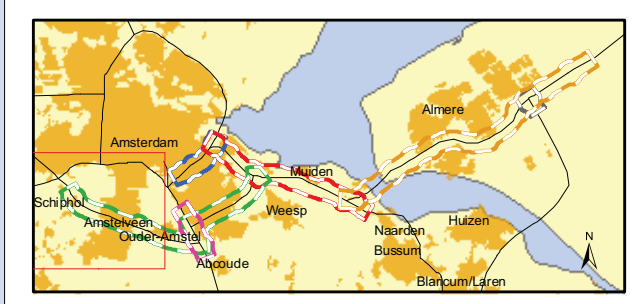
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	






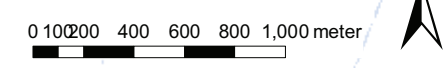
Snelheid 2008
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

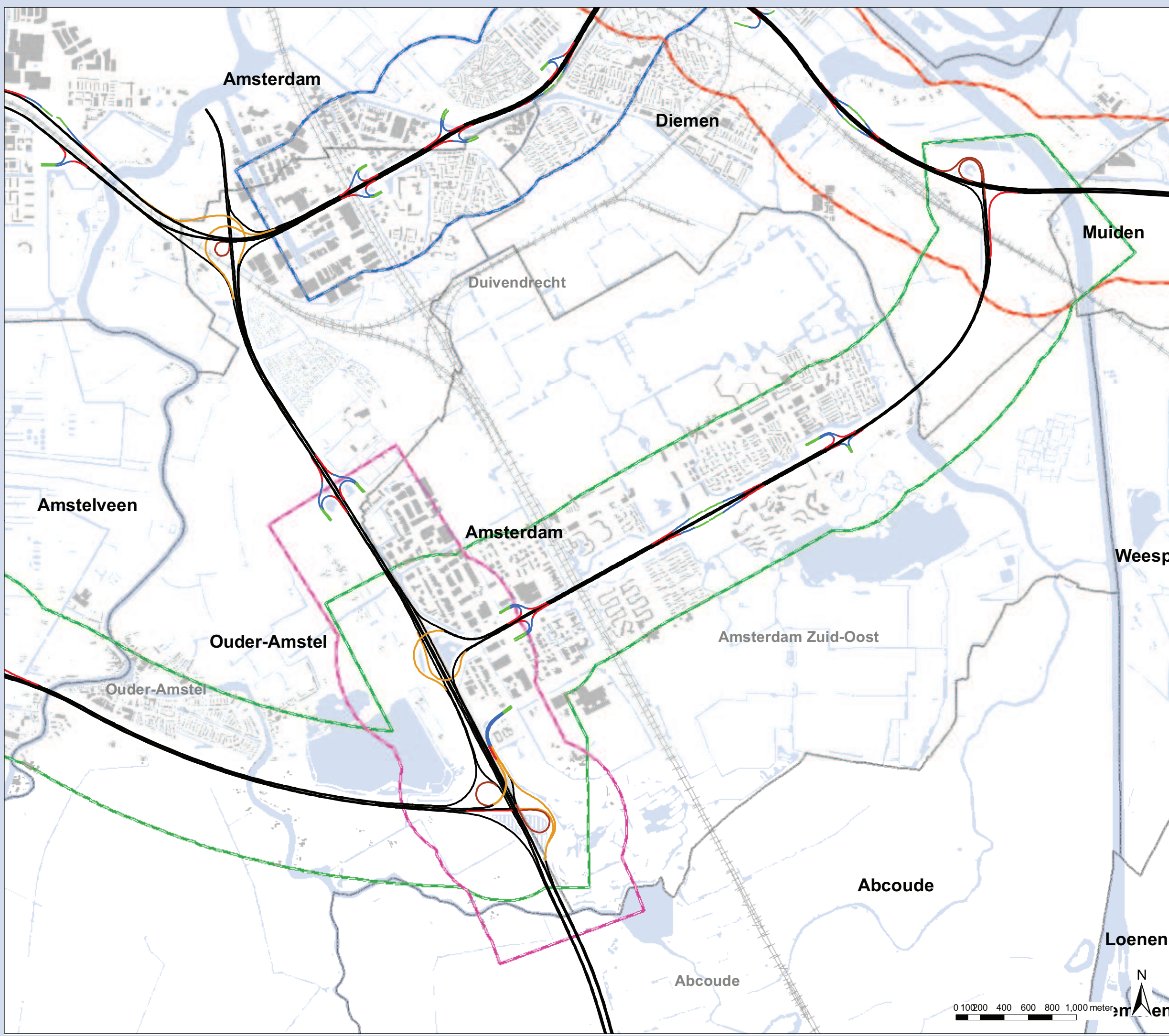
- Legenda**
- Snelheid 2008**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2008**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Snelheid 2008
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





Snelheid 2008
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

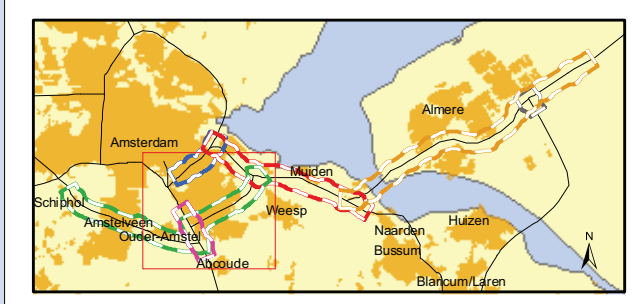
Snelheid 2008
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 2008

OnderzoeksgebiedenSAA

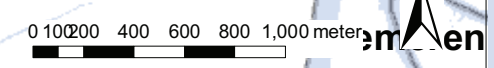
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

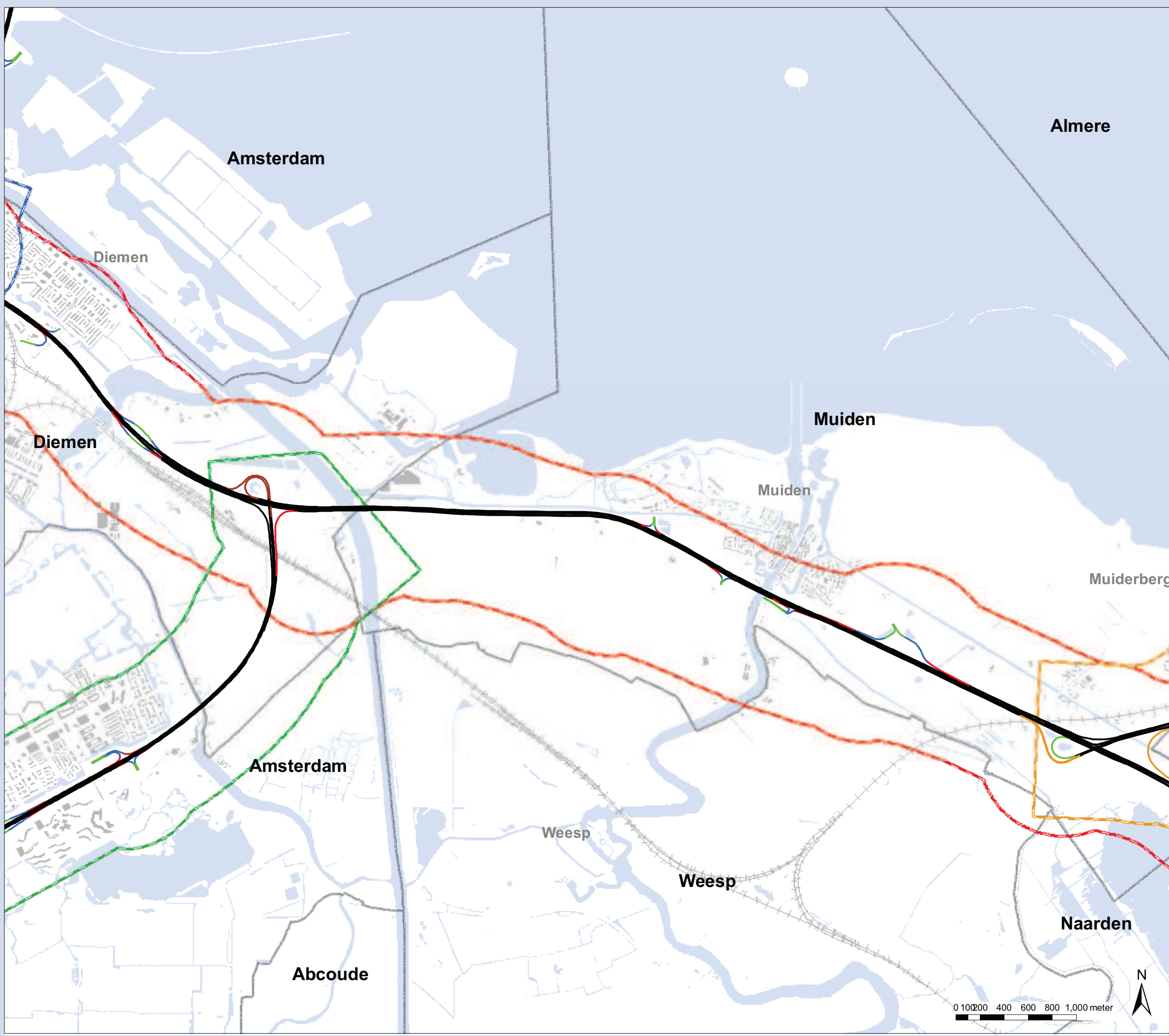


Snelheid 2008
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2010
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

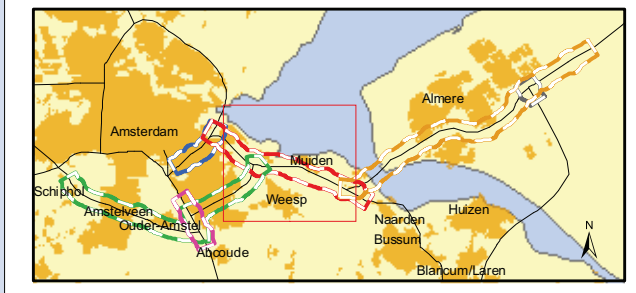
Legenda
Snelheid 2010
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2010

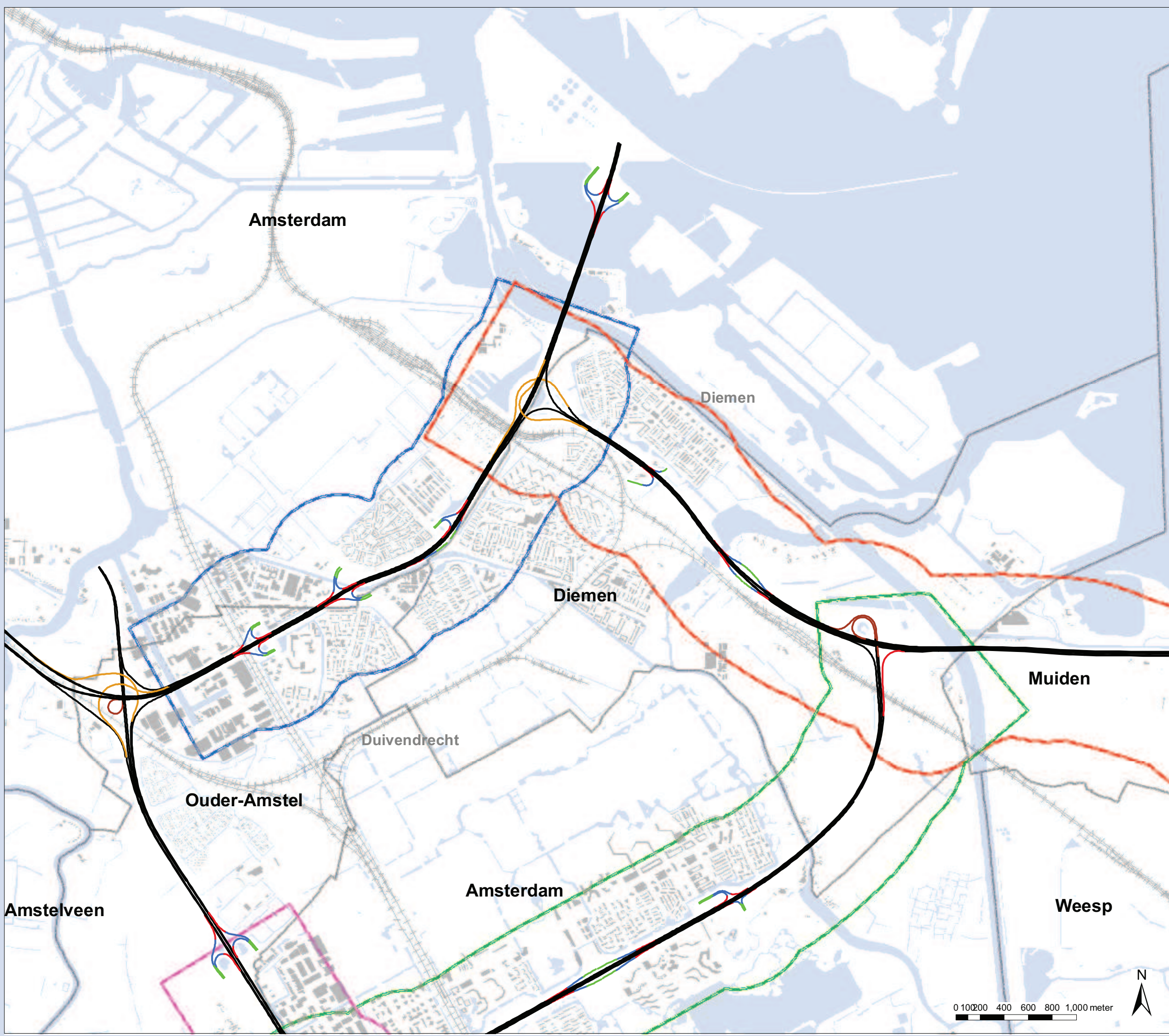
OnderzoeksgebiedenSAA

- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**



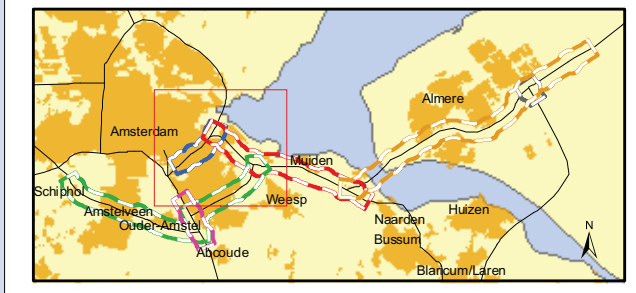
Snelheid 2010
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	




Snelheid 2010
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Snelheid 2010**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2010**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

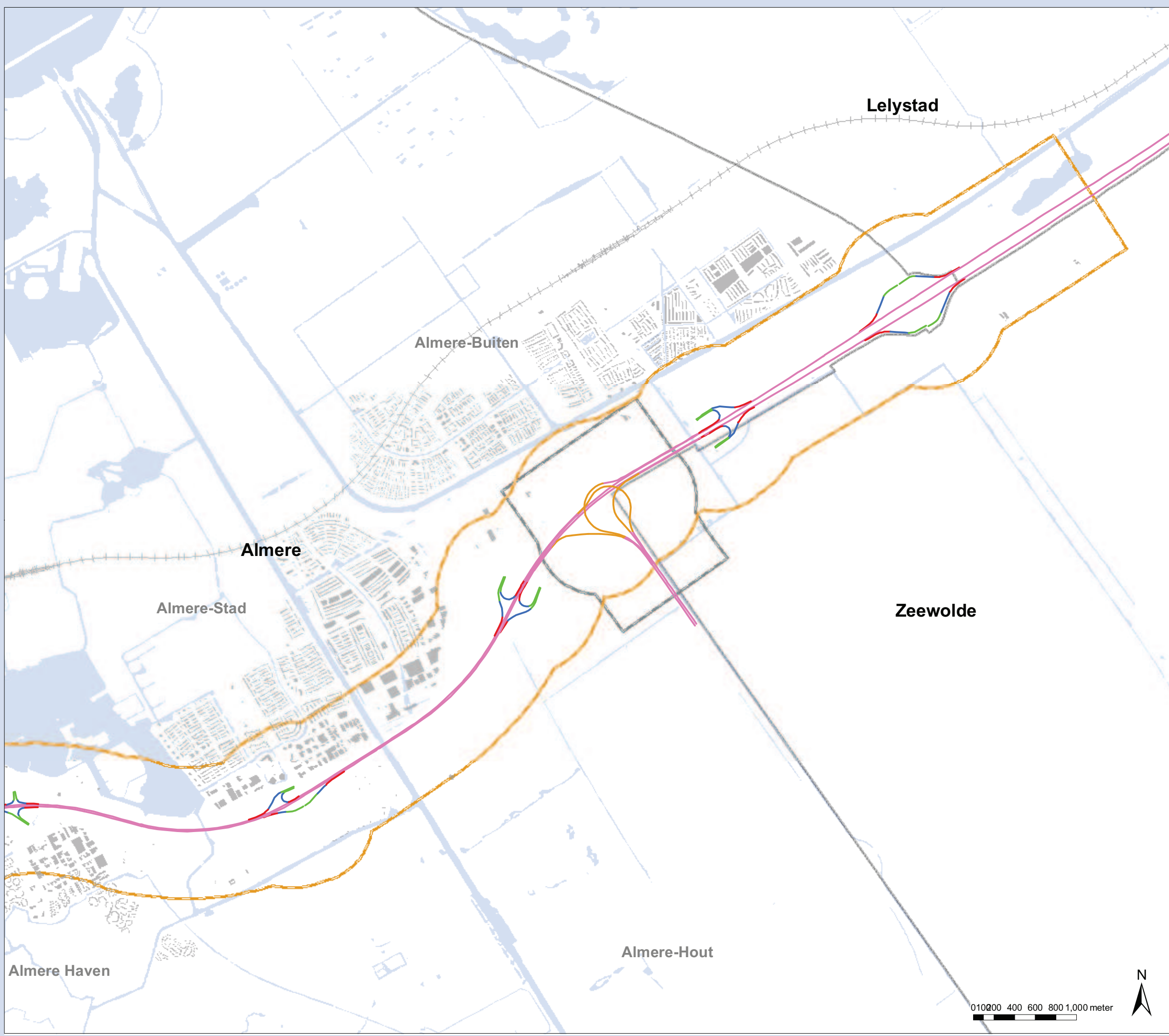


Snelheid 2010
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2010
 Deelproject_A6-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

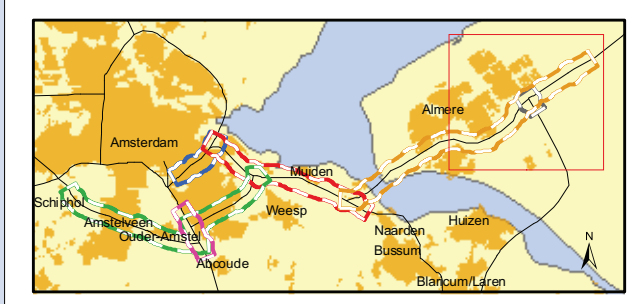
Snelheid 2010
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2010

OnderzoeksgebiedenSAA

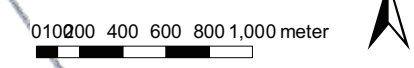
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

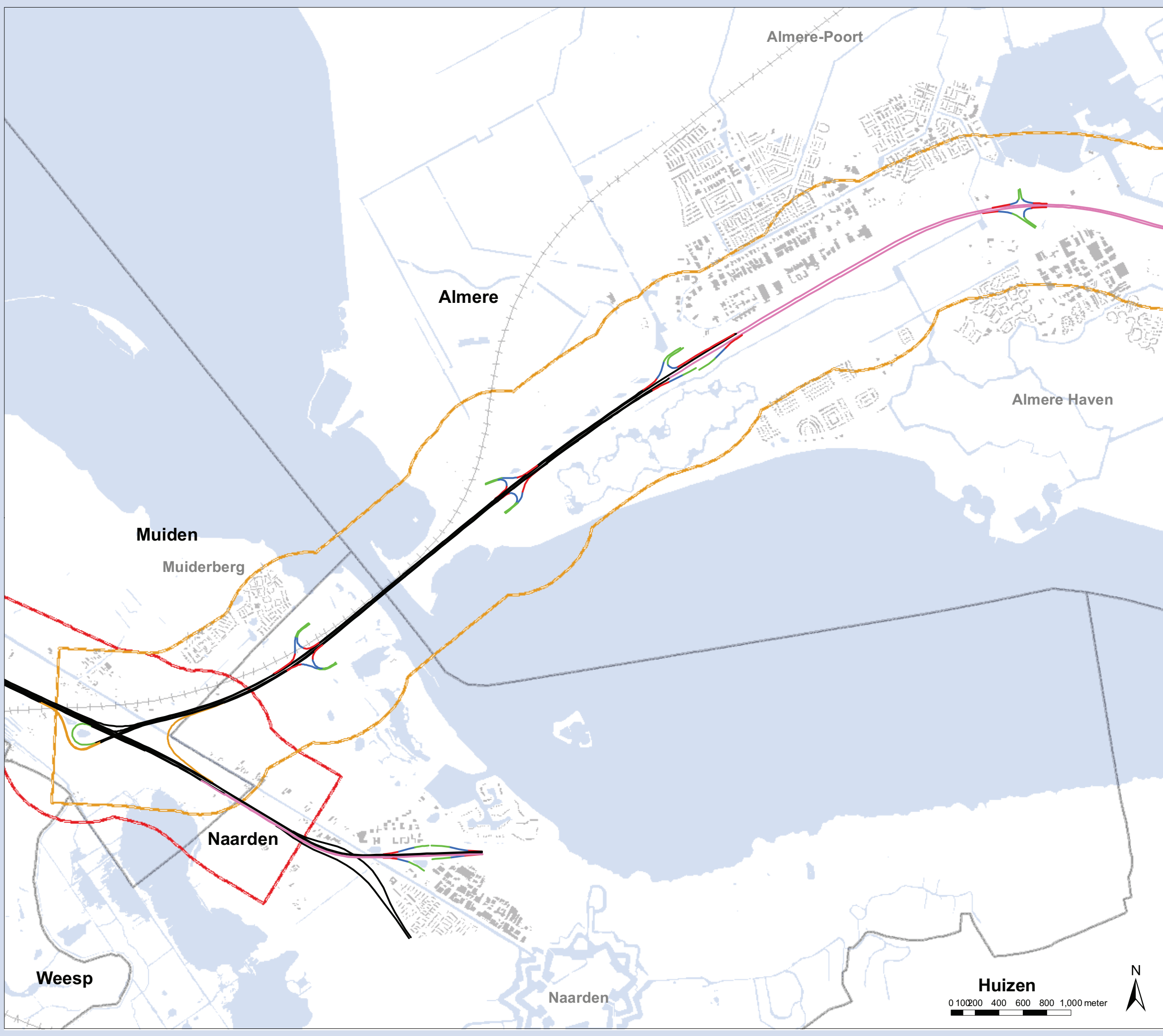


Snelheid 2010
 Deelproject_A6-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.35.000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2010
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

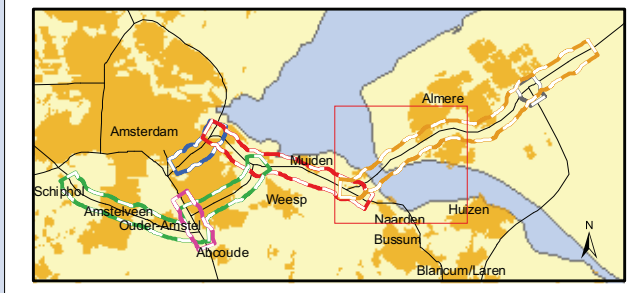
Snelheid 2010
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 2010

OnderzoeksgebiedenSAA

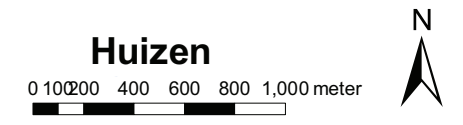
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

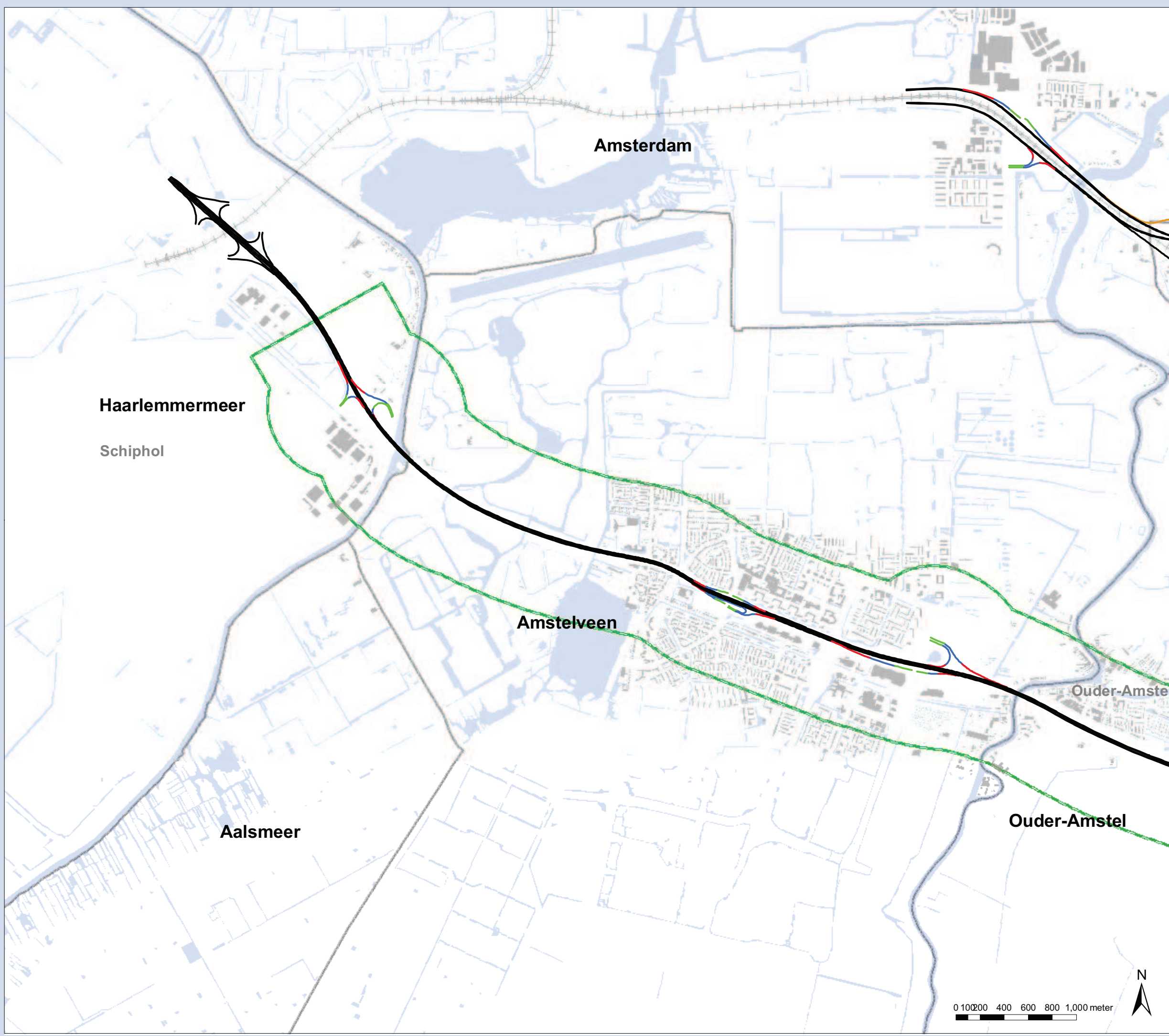


Snelheid 2010
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

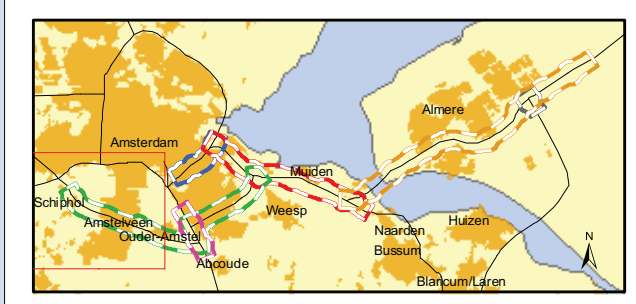
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






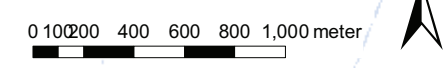
Snelheid 2010
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

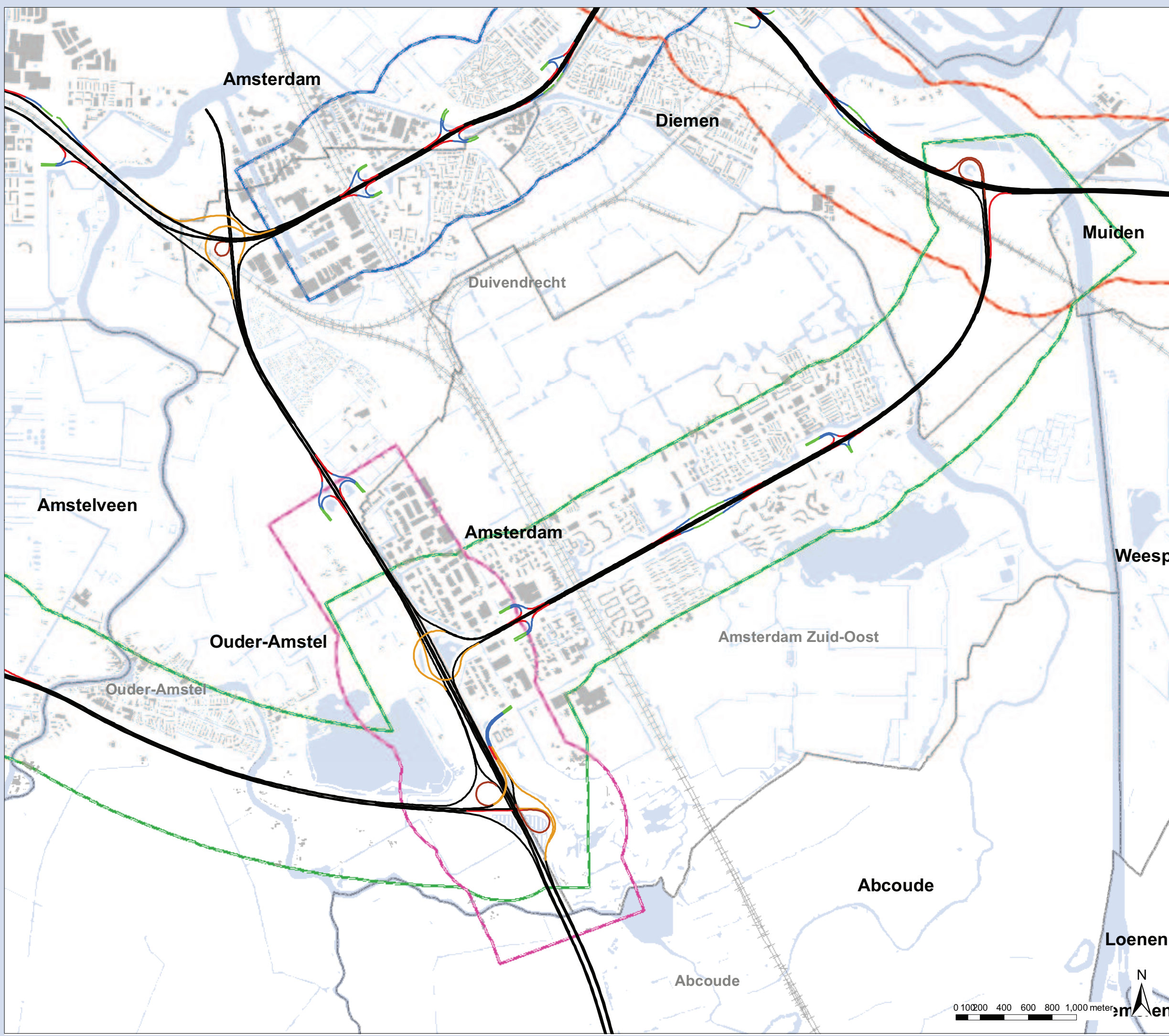
- Legenda**
- Snelheid 2010**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2010**
 Gebouwen 2010
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Snelheid 2010
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





Snelheid 2010
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

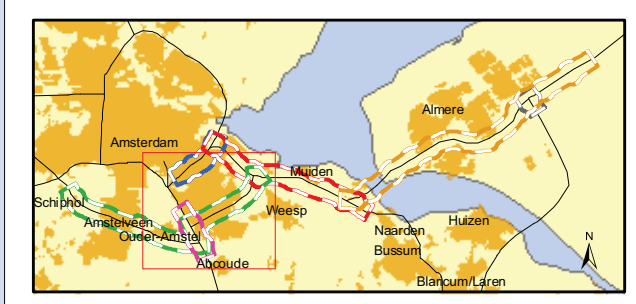
Snelheid 2010
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90

Gebouwen 2010
 Gebouwen 2010

OnderzoeksgebiedenSAA

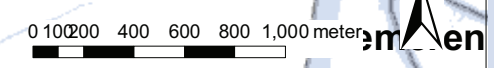
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

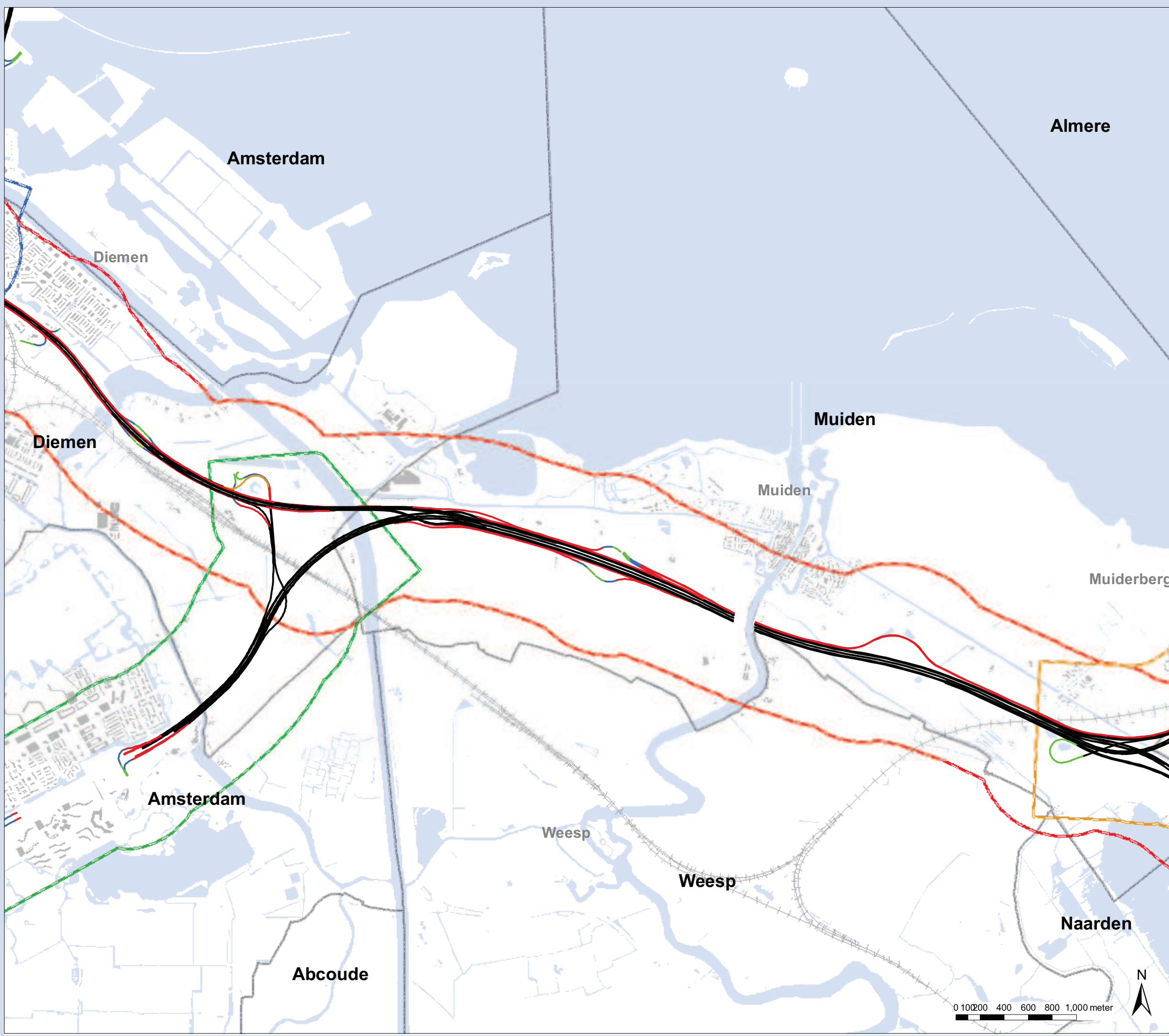


Snelheid 2010
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Grontmij Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2030
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

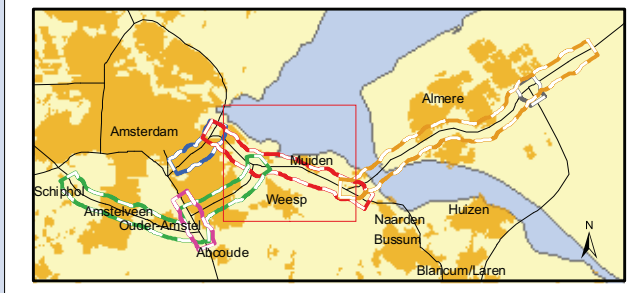
Legenda
Snelheid 2030
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2030

OnderzoeksgebiedenSAA

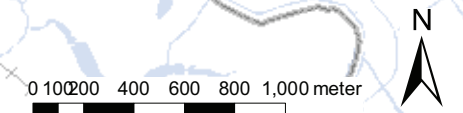
- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

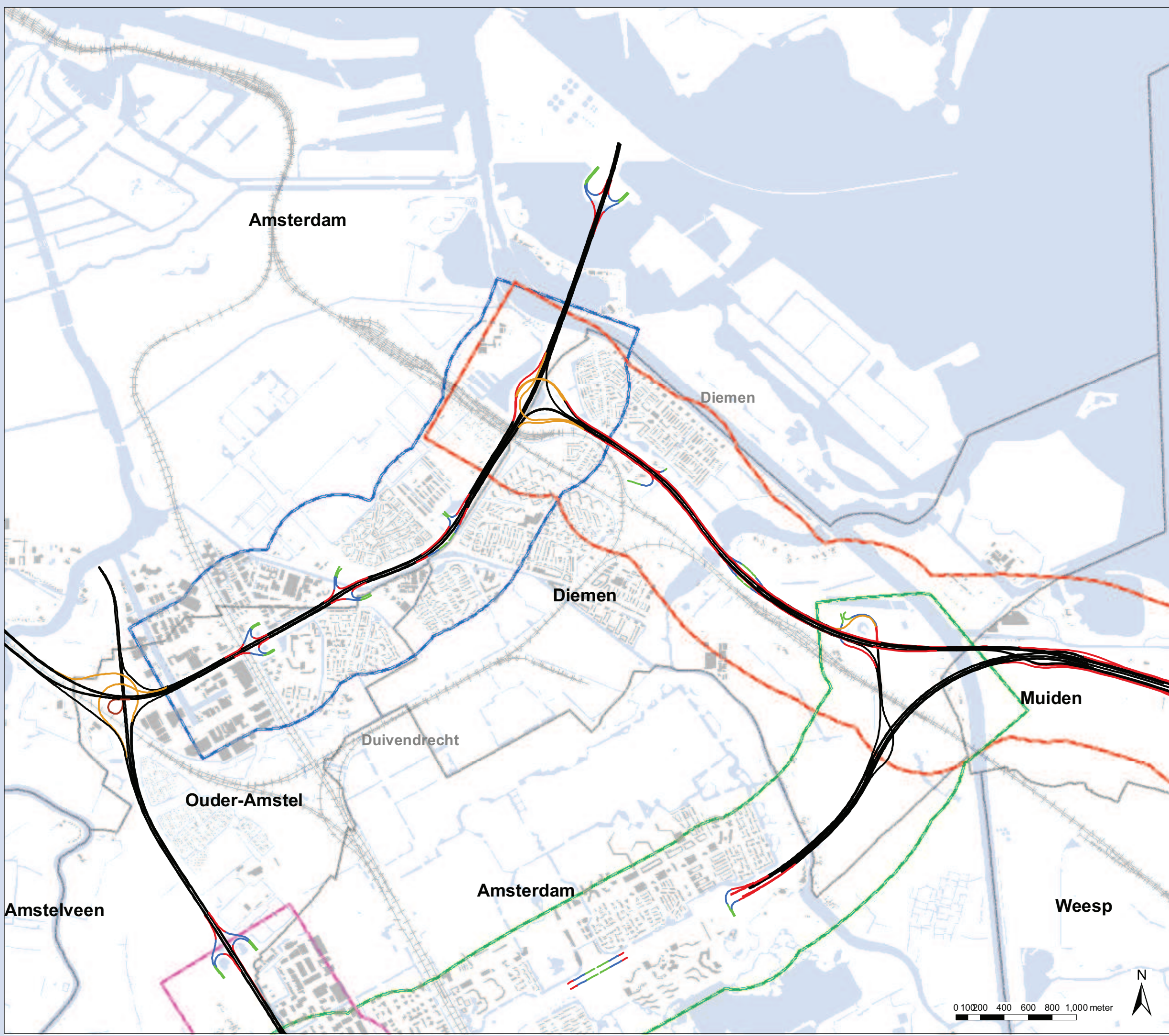


Snelheid 2030
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2030
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

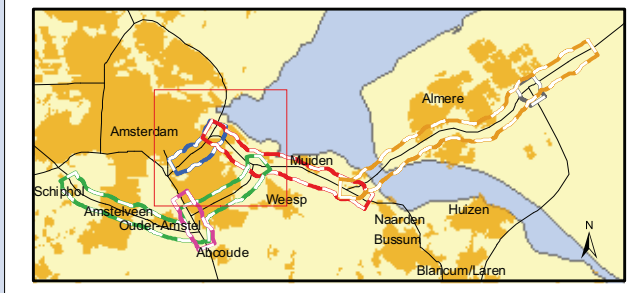
Legenda
Snelheid 2030
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2030

OnderzoeksgebiedenSAA

- A1**
- A10**
- A2**
- A27**
- A6**
- A9**

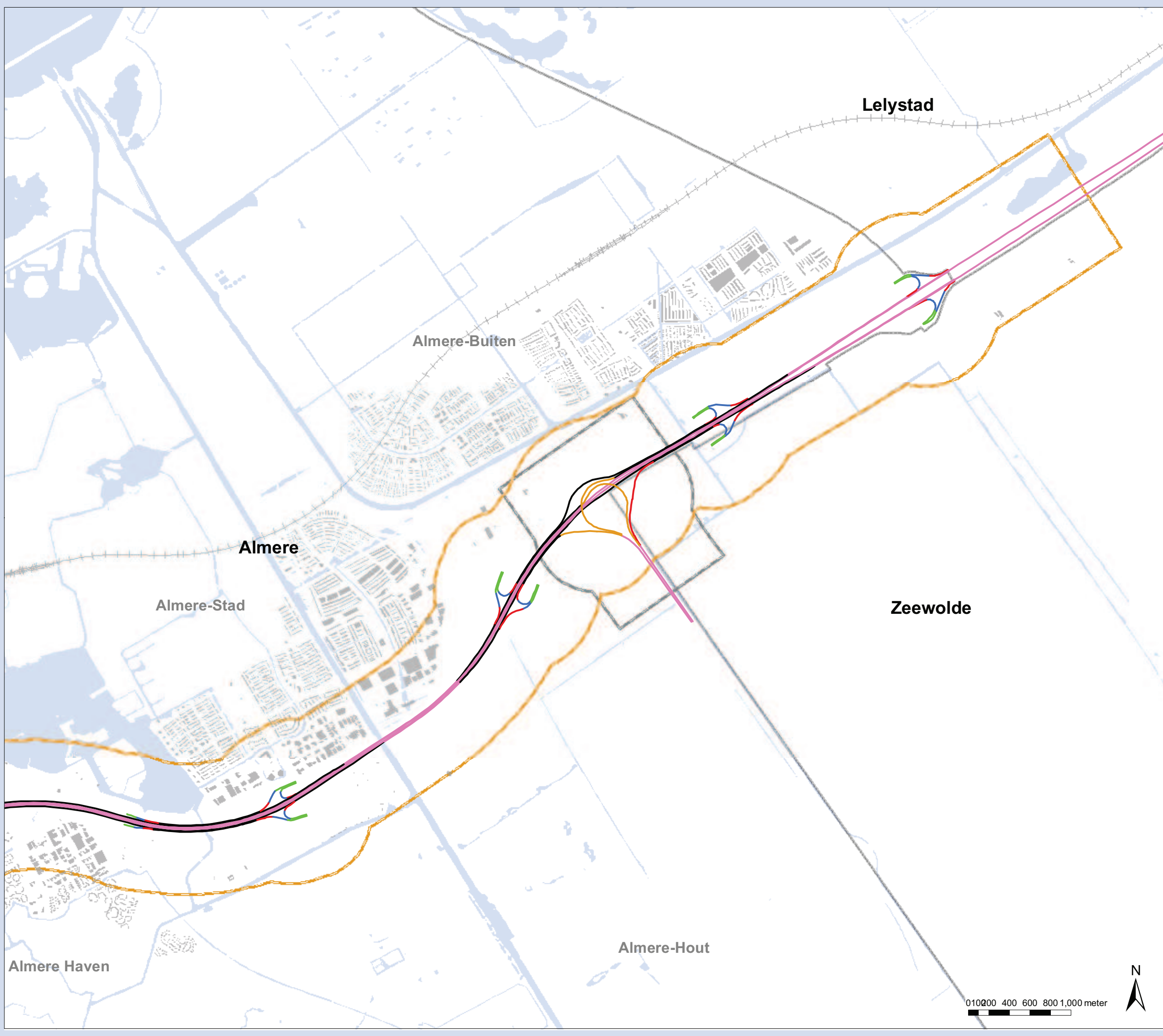


Snelheid 2030
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Snelheid 2030
 Deelproject_A6-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Legenda

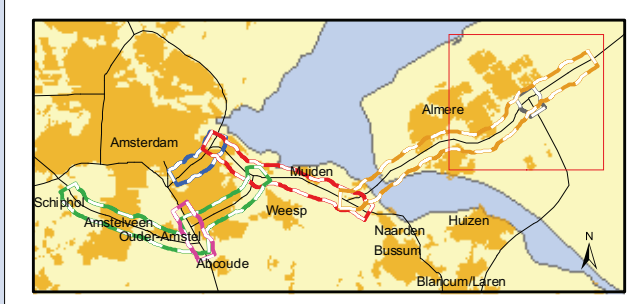
Snelheid 2030
VLV, VLT, VHT

- 50, 50, 50
- 60, 60, 60
- 65, 65, 65
- 70, 70, 70
- 80, 80, 80
- 100, 80, 80
- 115, 90, 90


Gebouwen 2030

OnderzoeksgebiedenSAA

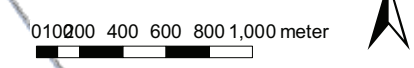
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9



Snelheid 2030
 Deelproject_A6-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.35.000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



Almere Haven

Almere-Hout

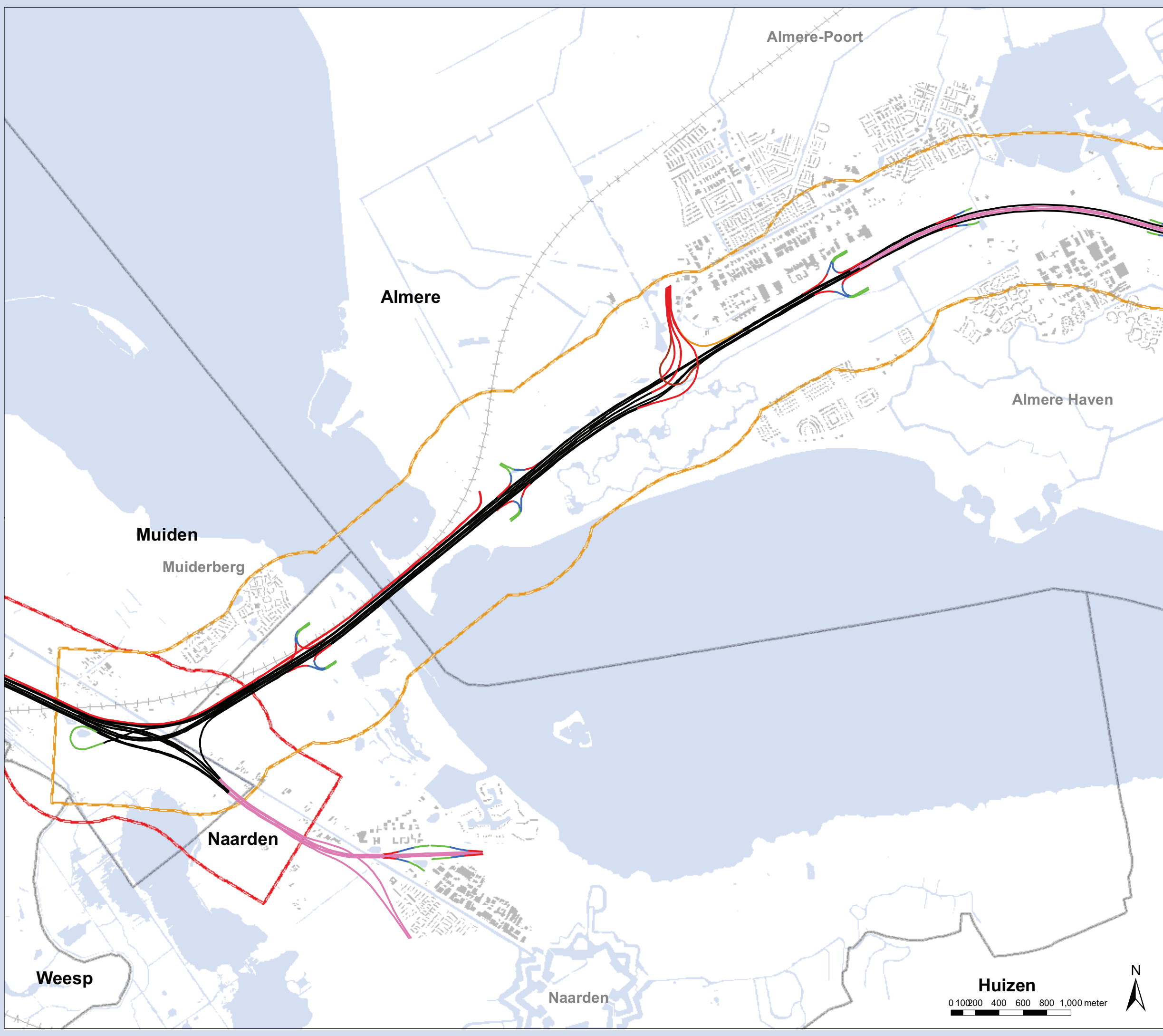
Lelystad

Almere-Buiten

Almere

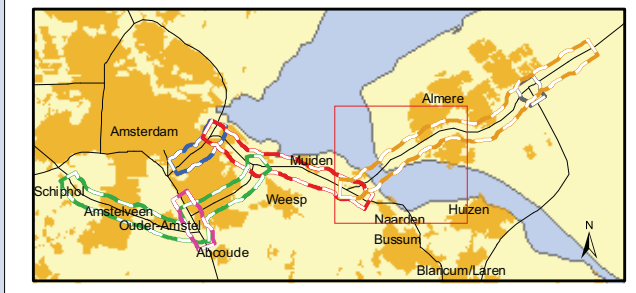
Almere-Stad

Zeewolde



Snelheid 2030
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

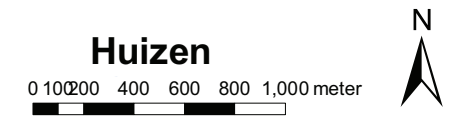
- Legenda**
- Snelheid 2030**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2030**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

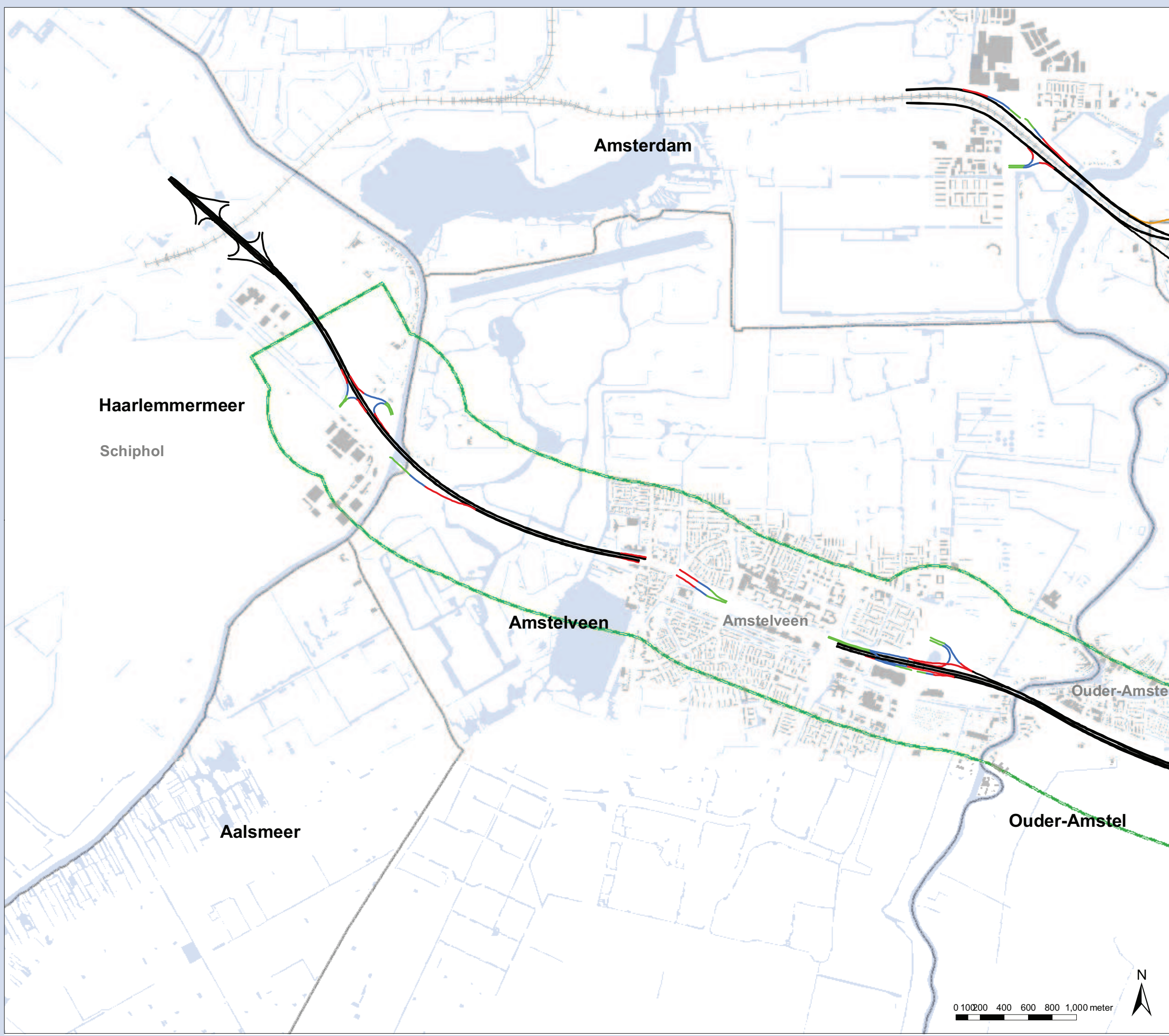


Snelheid 2030
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

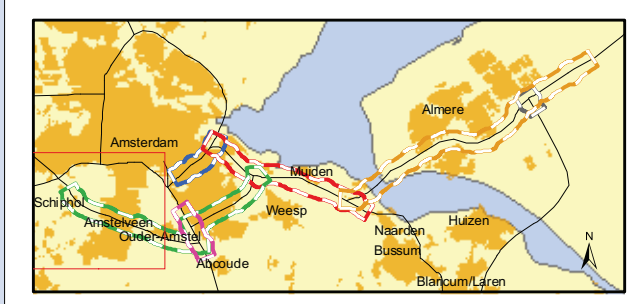
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



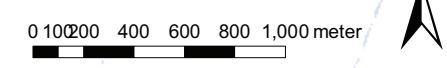


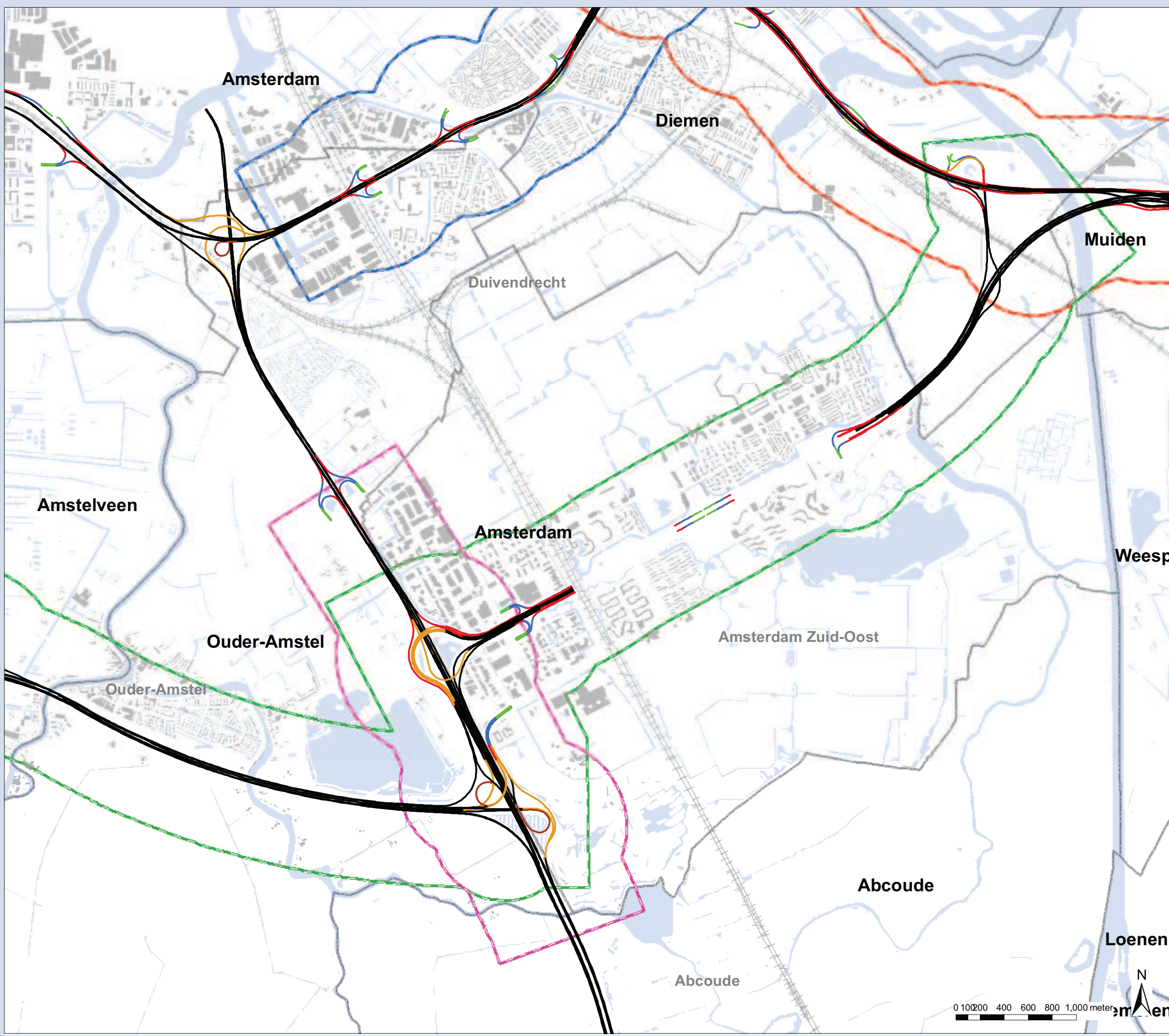
Snelheid 2030
 Deelproject_A9-A2-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Snelheid 2030**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2030**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



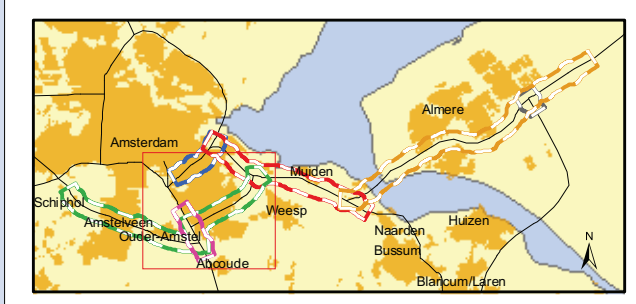
Snelheid 2030 Deelproject_A9-A2-krt1 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere	
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1.30.000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





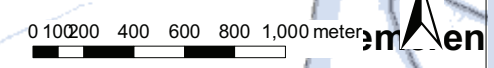
Snelheid 2030
 Deelproject_A9-A2-kr2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Snelheid 2030**
VLV, VLT, VHT
- 50, 50, 50
 - 60, 60, 60
 - 65, 65, 65
 - 70, 70, 70
 - 80, 80, 80
 - 100, 80, 80
 - 115, 90, 90
- Gebouwen 2030**
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

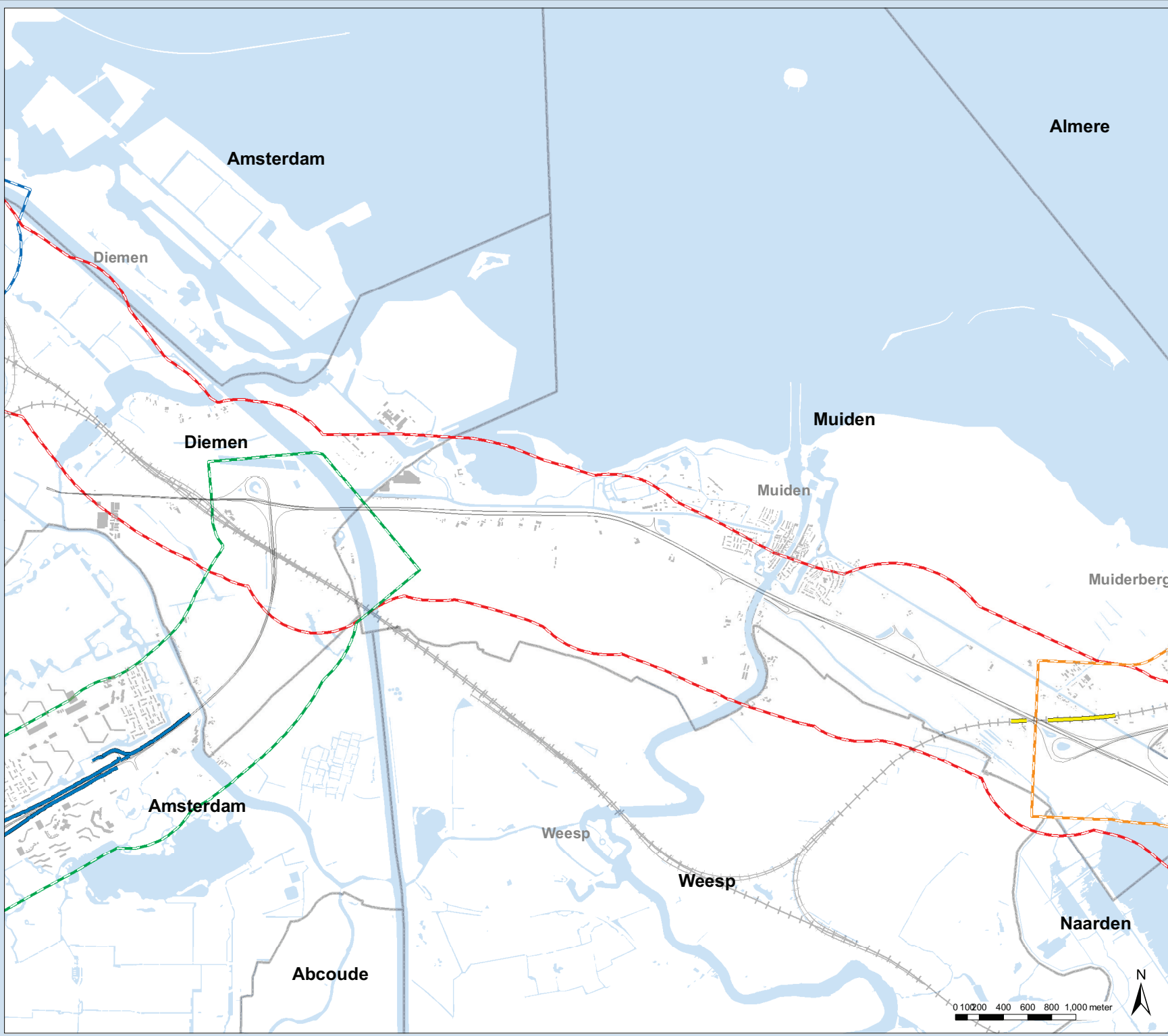


Snelheid 2030
 Deelproject_A9-A2-kr2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraenmilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 25-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P:\271640\SAA Extern\050 GIS\ 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

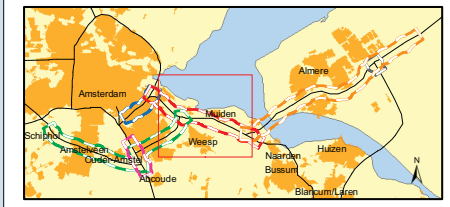


Bijlage 9: Schermen 1986, 2008, 2010 en 2030



Schermen 1986
 Deelproject_A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen1986**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen1986
 - Gebouwen 1986
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

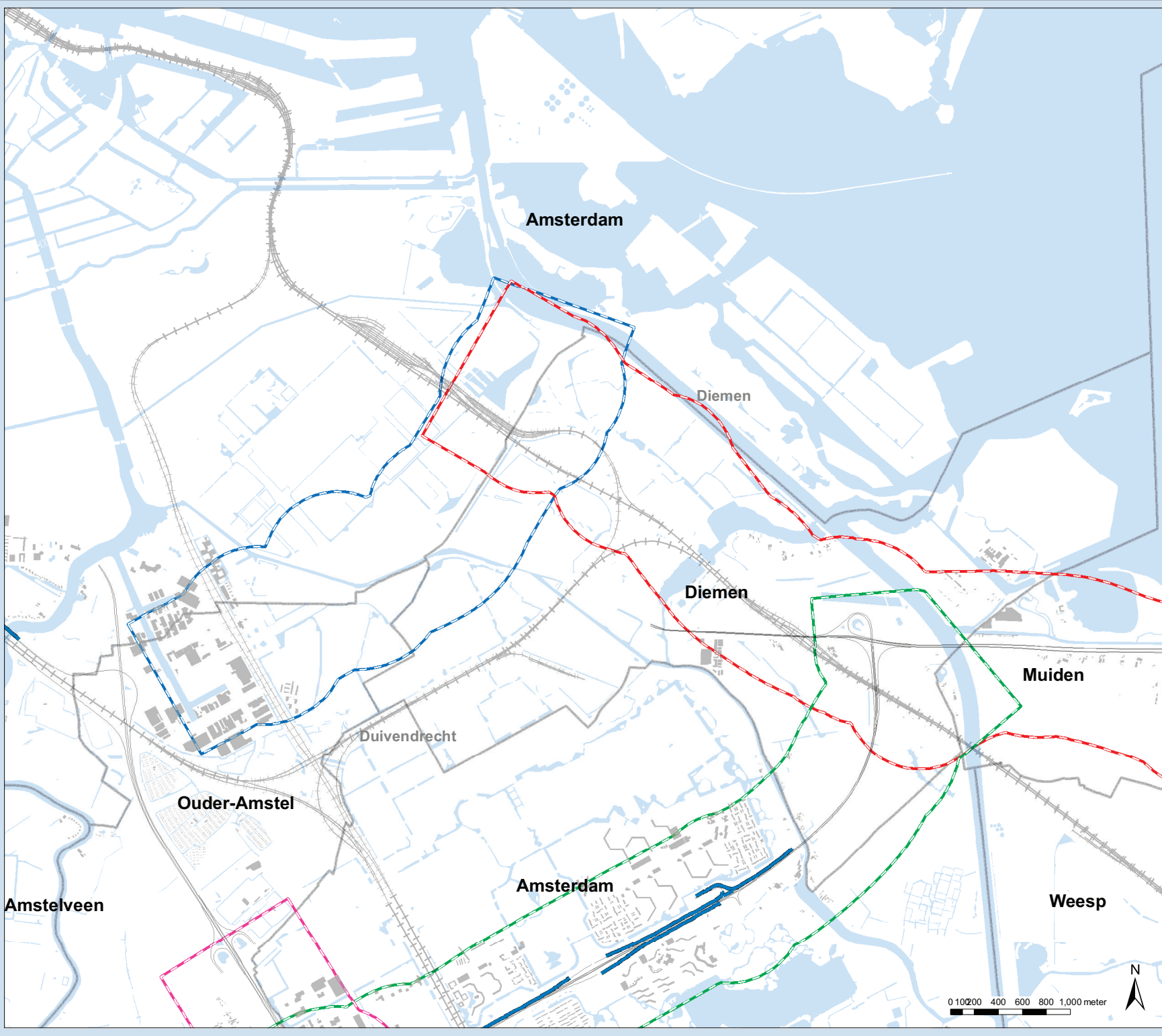


Schermen 1986
 Deelproject_A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS
 Projectnummer: 271640
 Datum: 26-11-2009
 Schaal: 1:30,000
 Formaat: IsA3

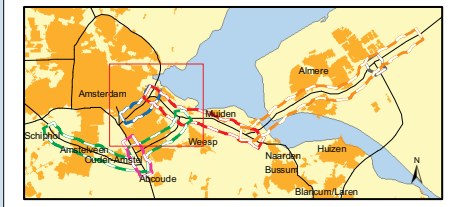
Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl






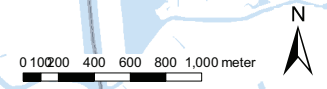
Schermen 1986
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

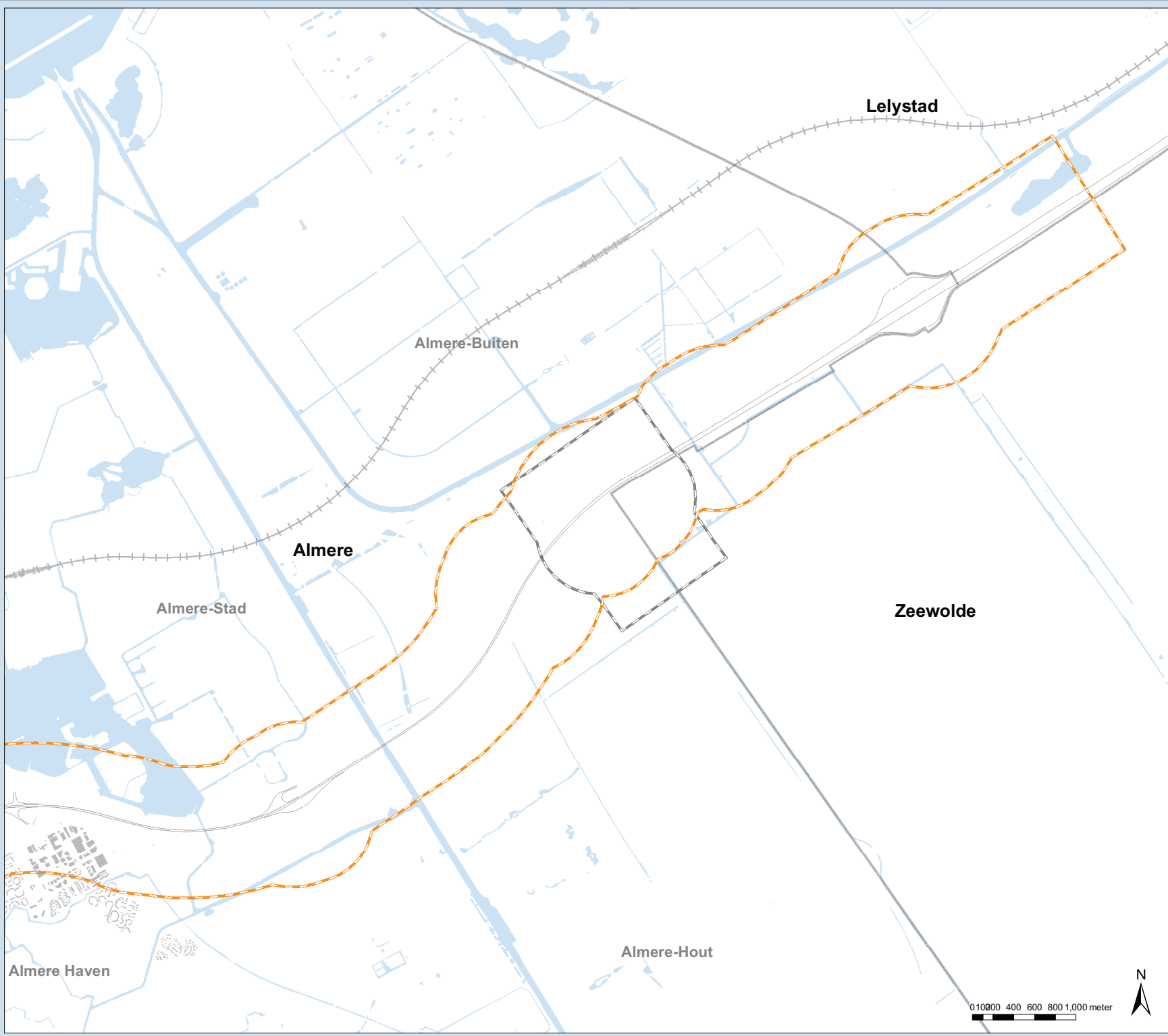
- Legenda**
- Geluidsschermen1986**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen1986
 - Gebouwen 1986
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 1986
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640\ISA Extent\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	





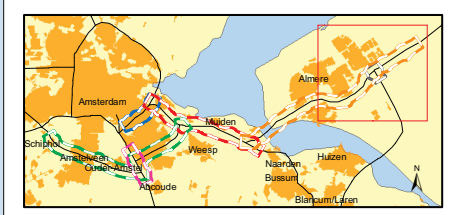
Legenda

Geluidsschermen1986


- Bestaande schermen
- MBS/STEP
- Spooerschermen
- rijlijnen1986
- Gebouwen 1986

OnderzoeksgebiedenSAA

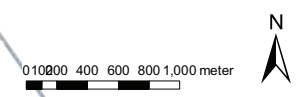
- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9

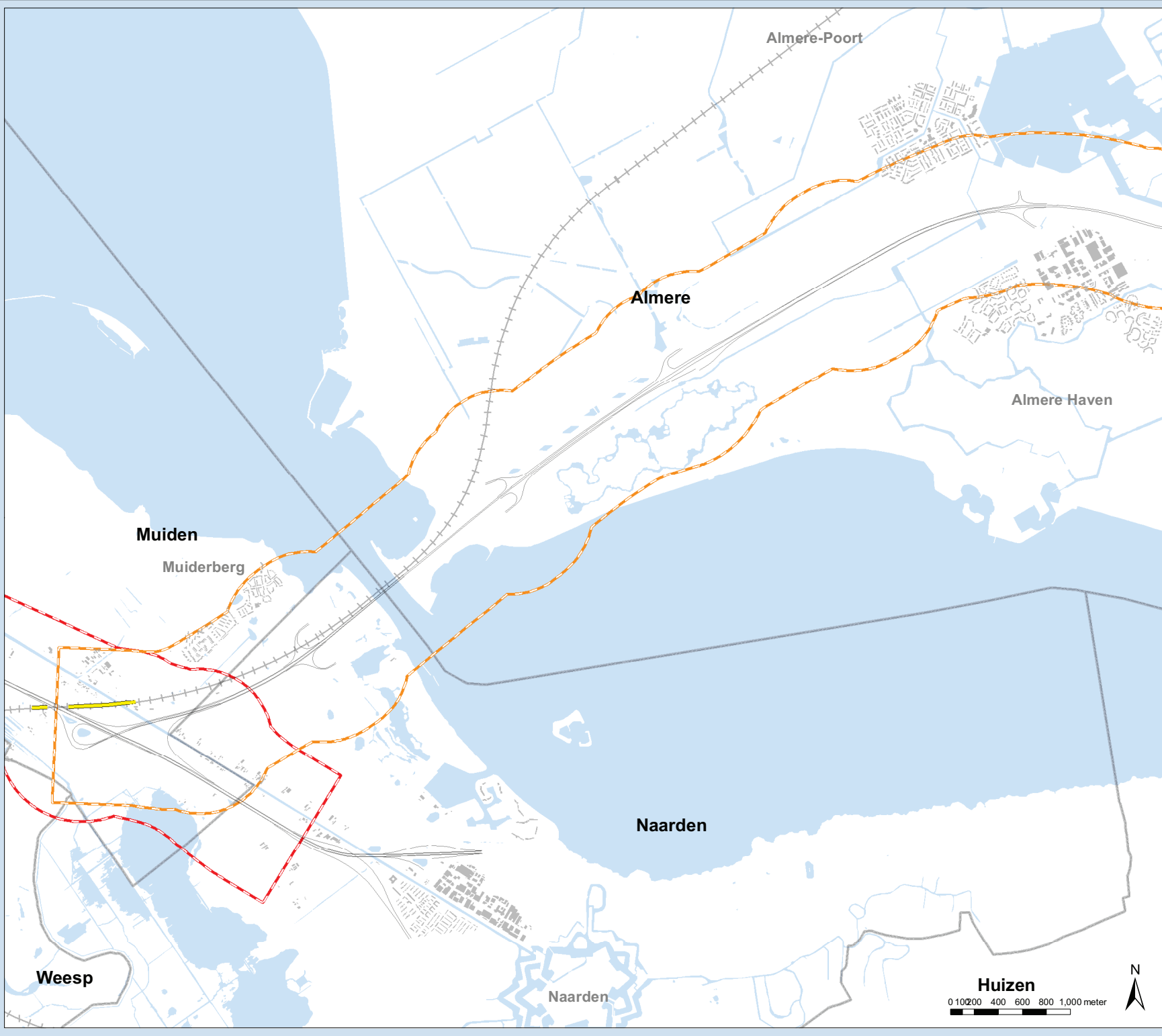


Schermen 1986
 Deelproject_A6-krt1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Oprachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:35,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extent050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

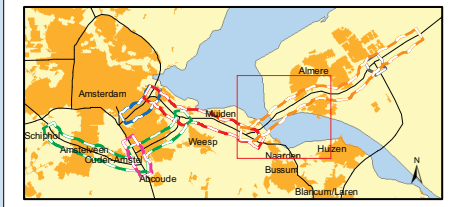
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






Schermen 1986
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

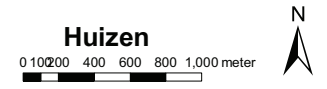
- Legenda**
- Geluidsschermen1986**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen1986
 - Gebouwen 1986
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

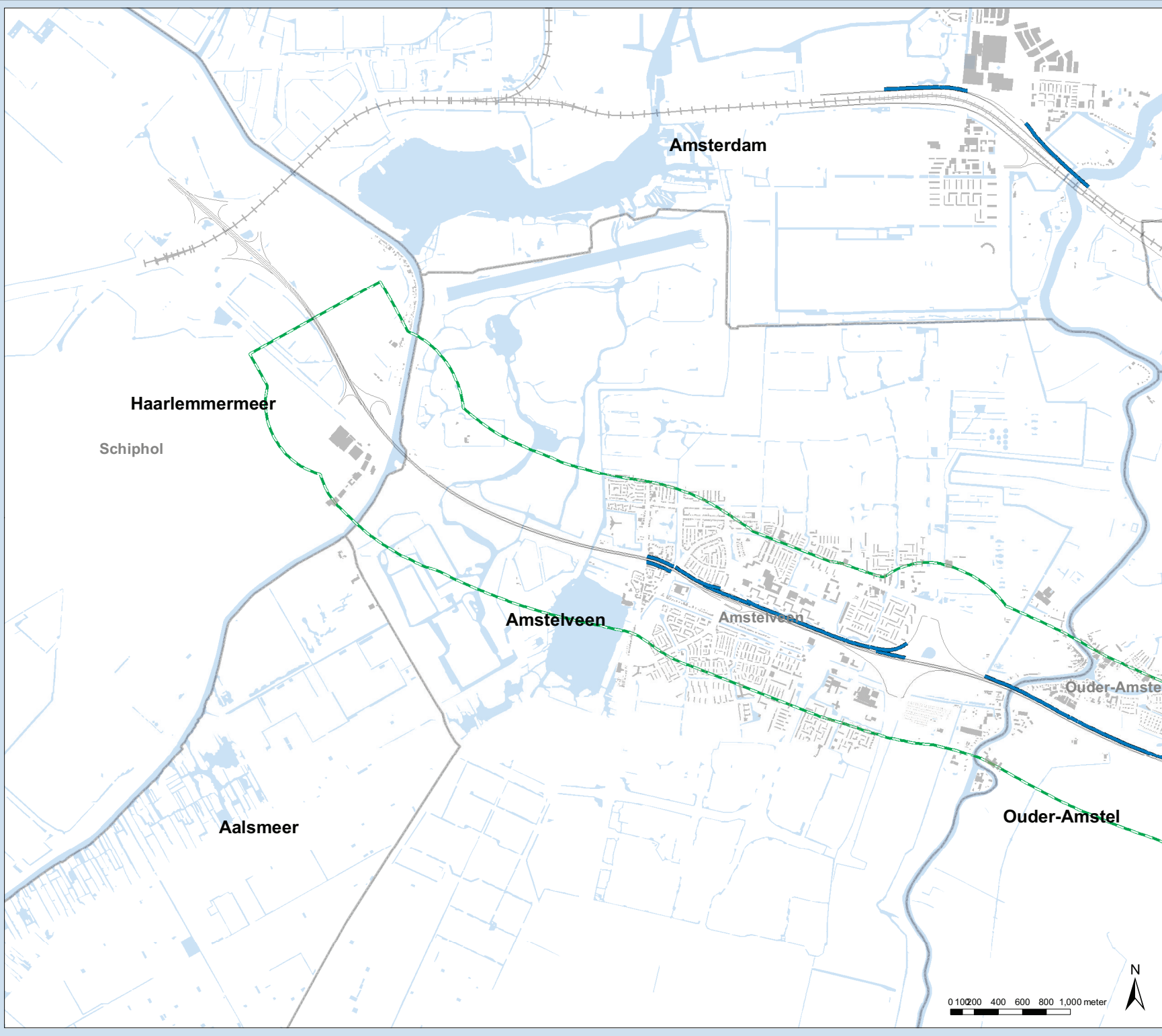


Schermen 1986
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.30.000	
Formaat: IsA3	
P1271640\SAE Extent\050 GIS 050.016 Snelheid_Wegde.ktype_Schermen	

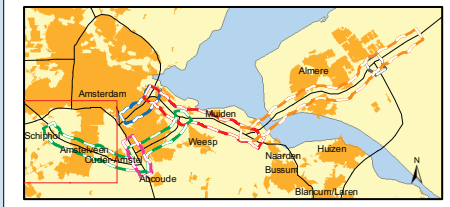
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






Schermen 1986
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

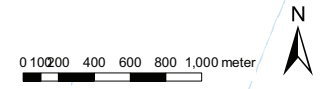
- Legenda**
- Geluidsschermen1986**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen1986
 - Gebouwen 1986
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

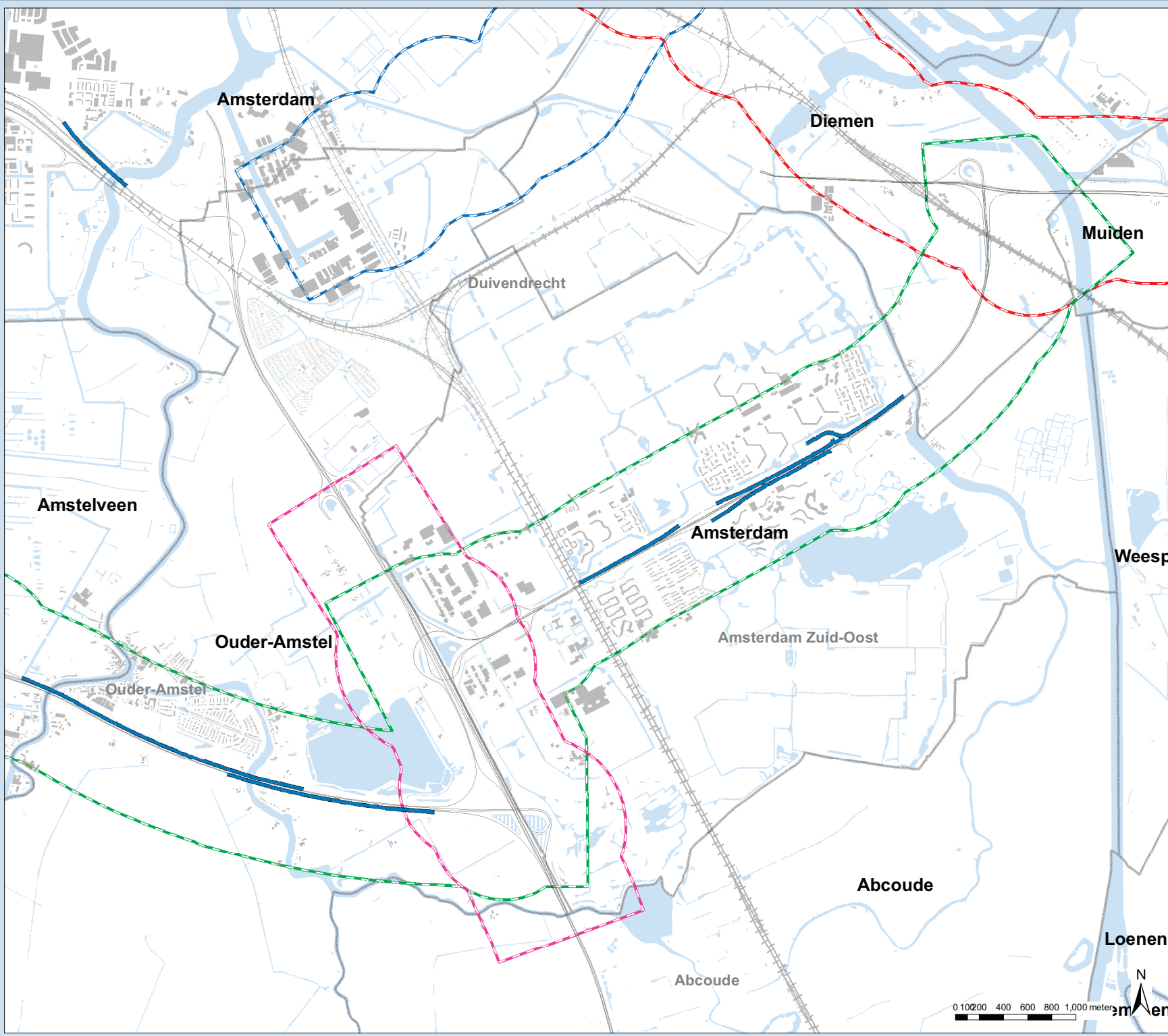


Schermen 1986
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extern050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

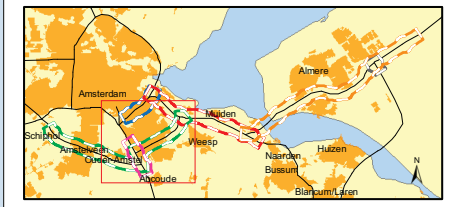
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






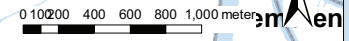
Schermen 1986
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

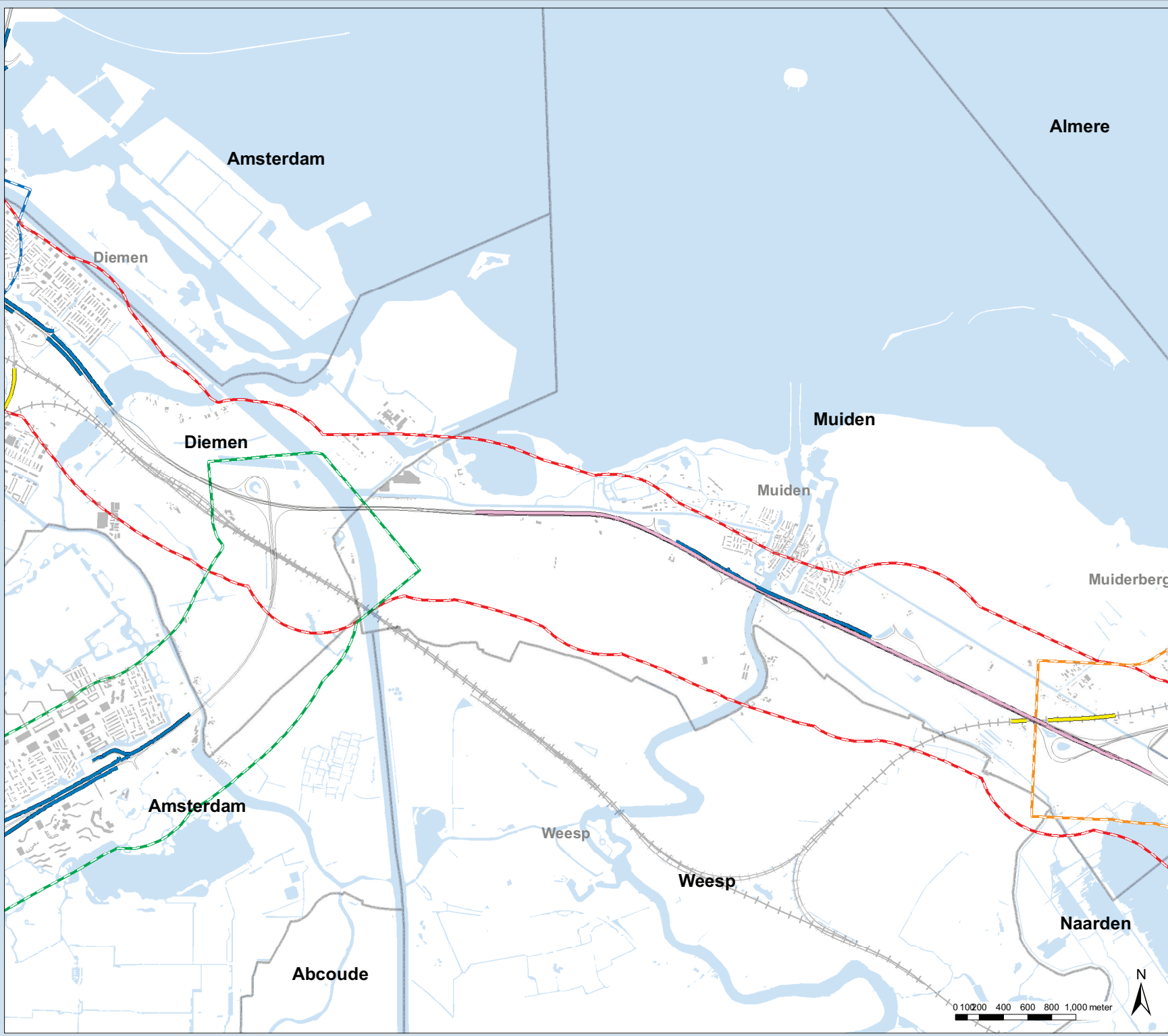
- Legenda**
- Geluidsschermen1986**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen1986
 - Gebouwen 1986
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 1986
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

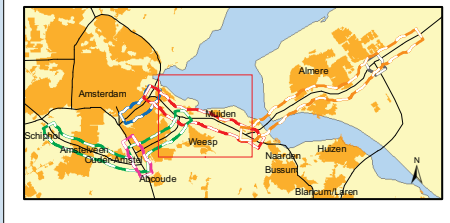
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	






Schermen 2008
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

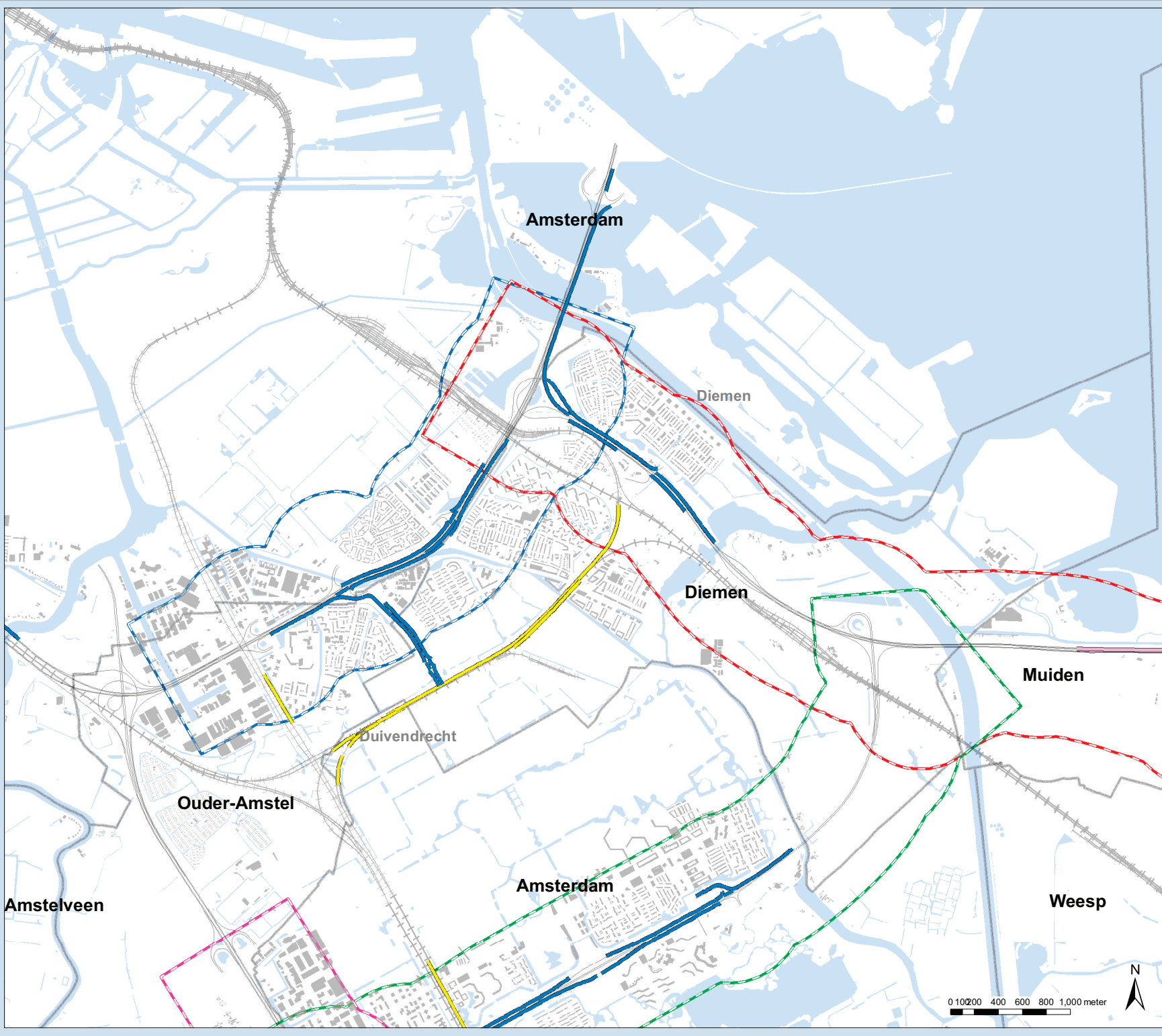
- Legenda**
- Geluidsschermen 2008**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen2008
 - Gebouwen 2008
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2008
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

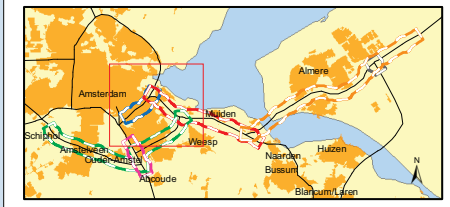
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extent050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden




Schermen 2008
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

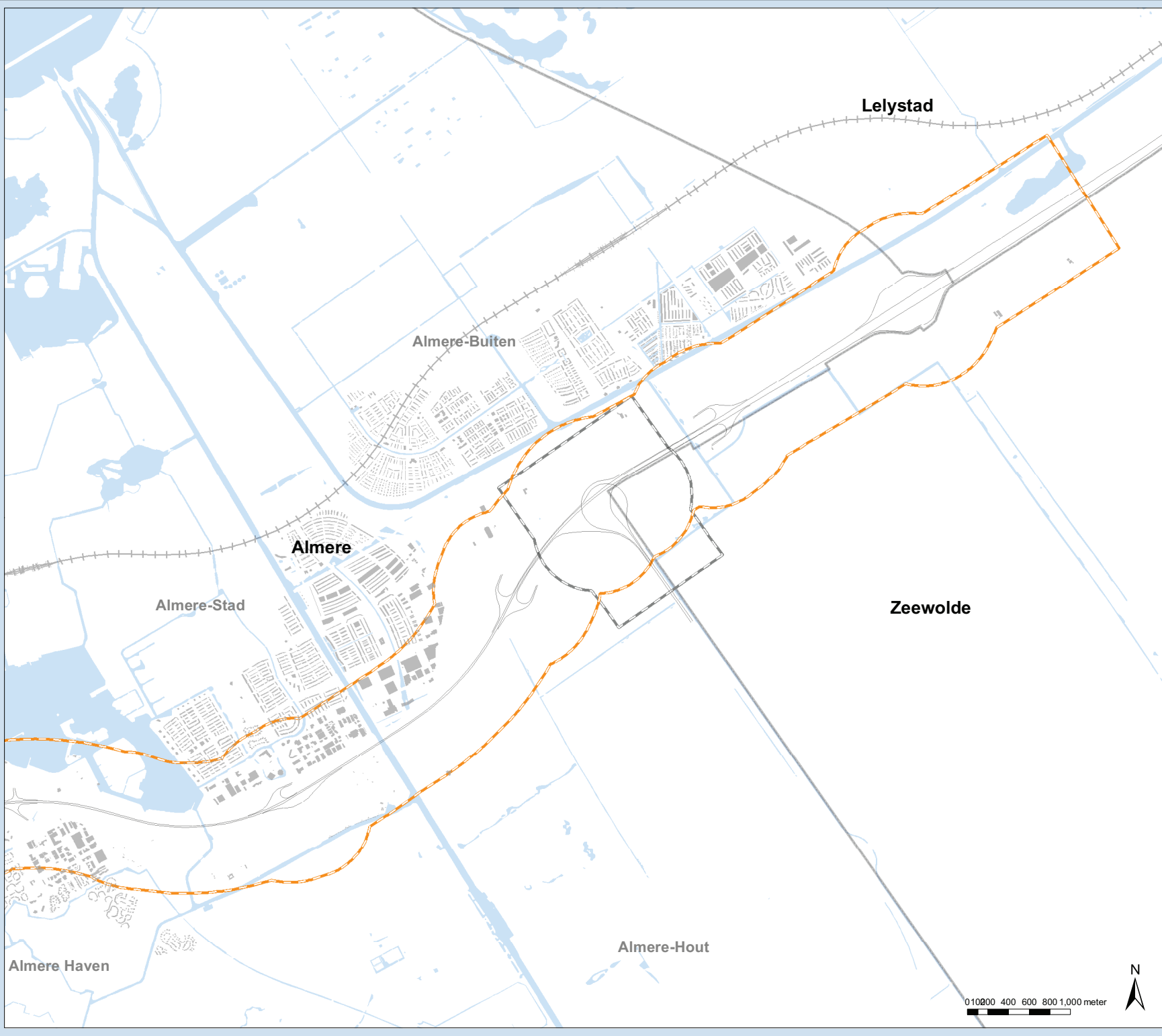
- Legenda**
- Geluidsschermen 2008**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2008
 - Gebouwen 2008
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2008
 Deelproject_A10-A1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

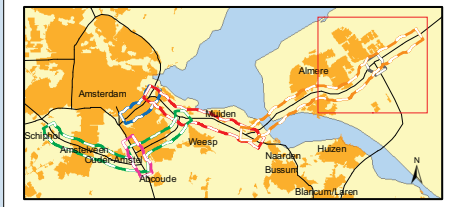
Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640\ISA Extent\050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	






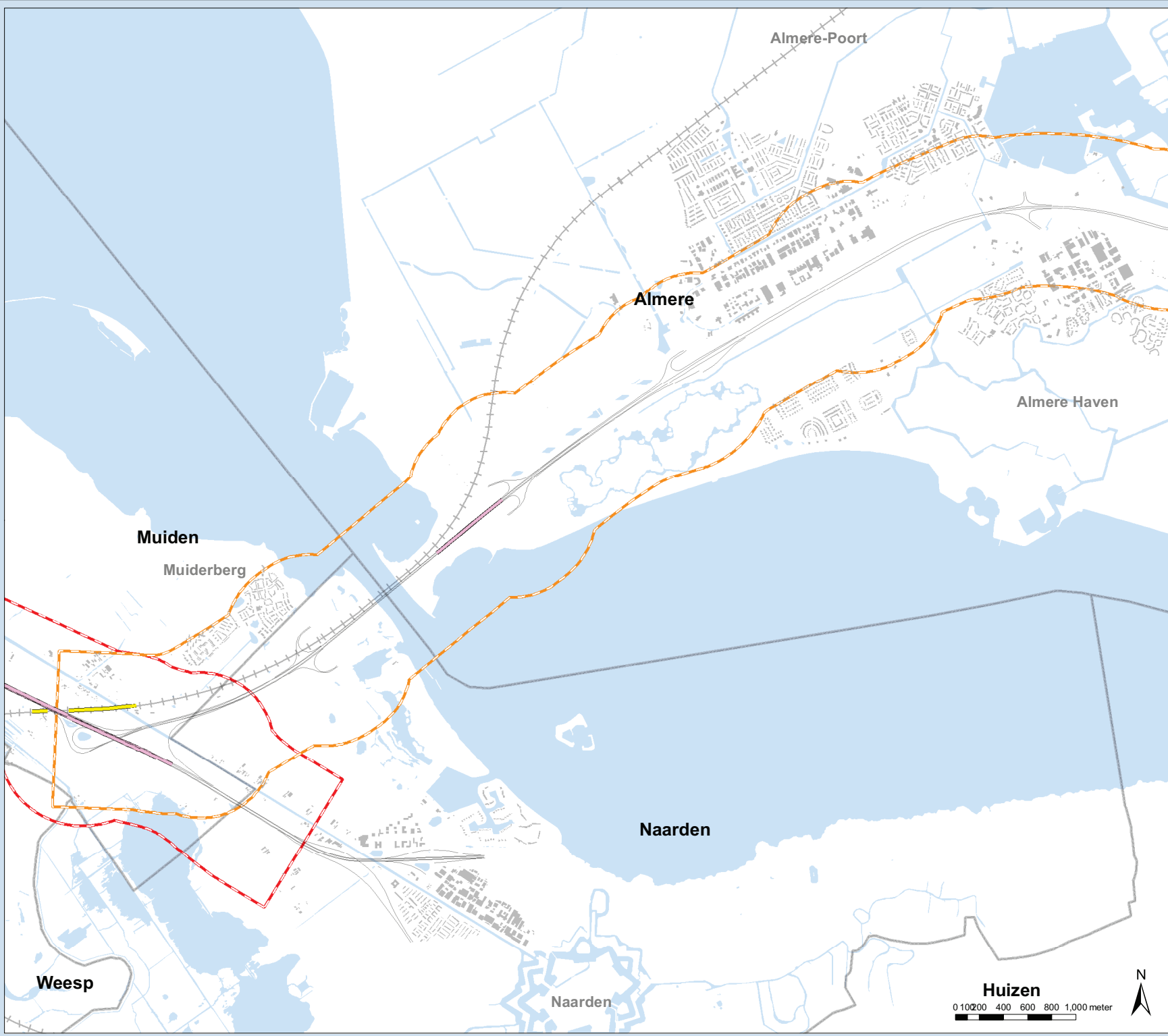
- Legenda**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2008
 - Gebouwen 2008
- OnderzoeksgebiedenSAA**

- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9



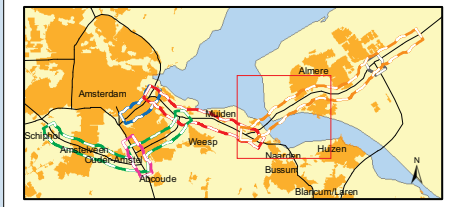
Oprachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.35,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extern050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	






Schermen 2008
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

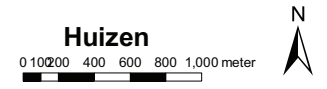
- Legenda**
- Geluidsschermen 2008**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2008
 - Gebouwen 2008
- Onderzoeksgebieden SAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

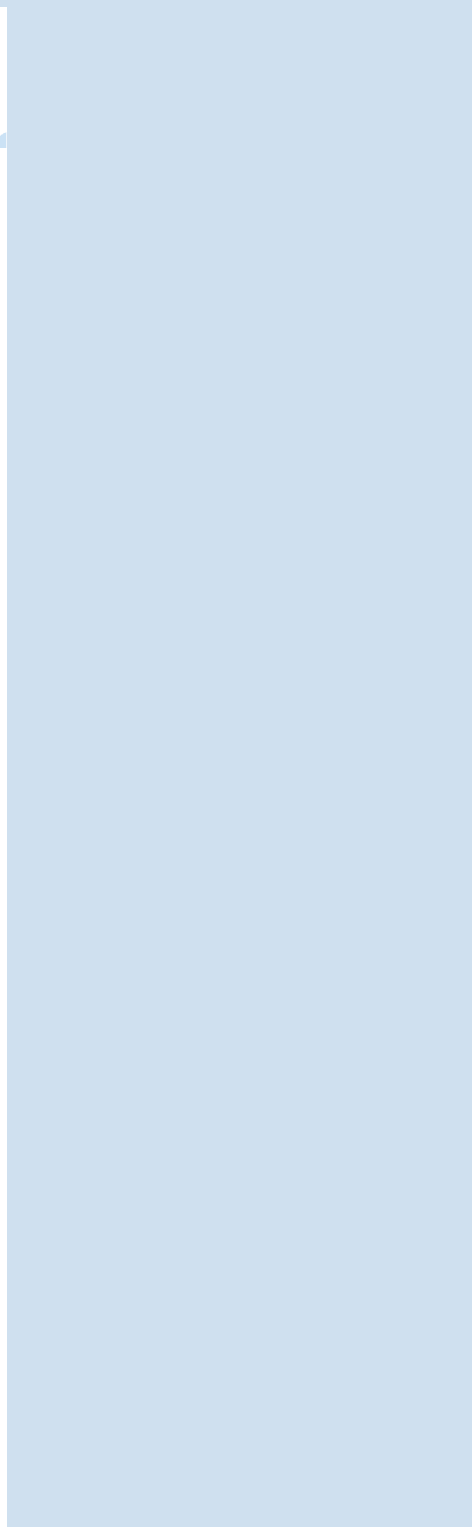
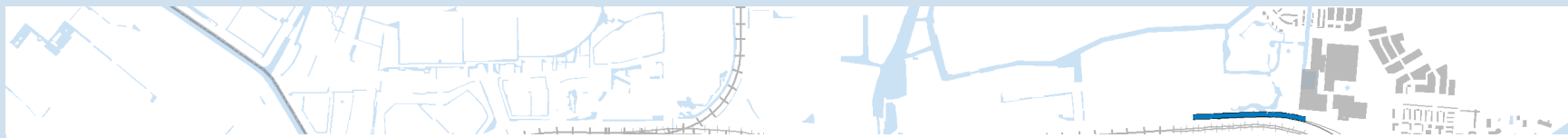


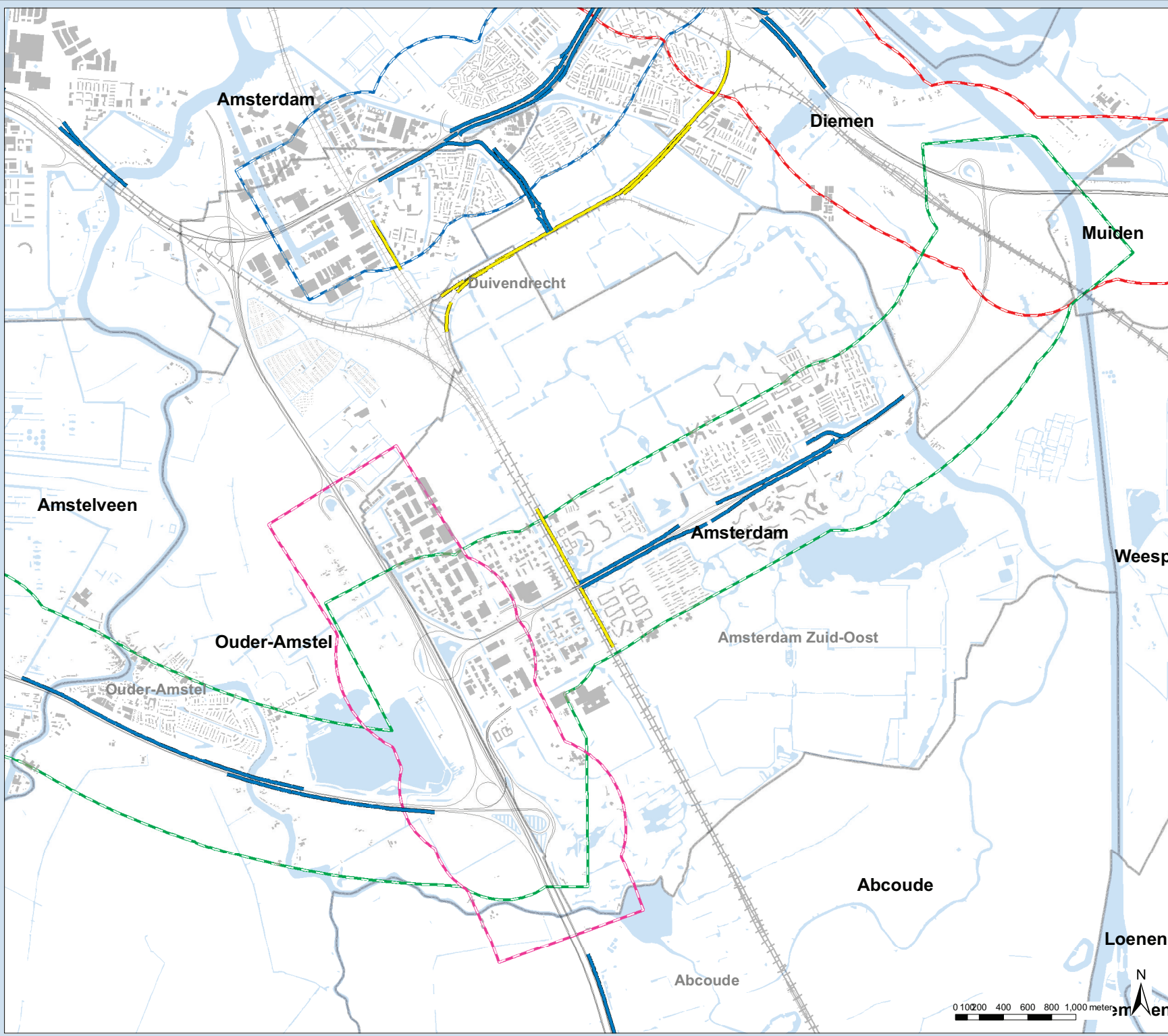
Schermen 2008
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640\SAE\Extern\050 GIS 050.016 Snelheid_Wegde.ktype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

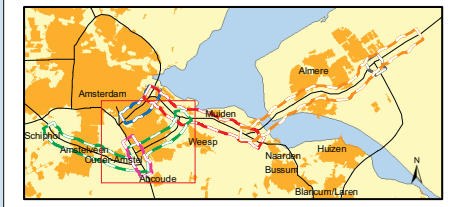






Schermen 2008
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen 2008**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2008
 - Gebouwen 2008
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2008
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS

Projectnummer: 271640

Datum: 26-11-2009

Schaal: 1:30,000

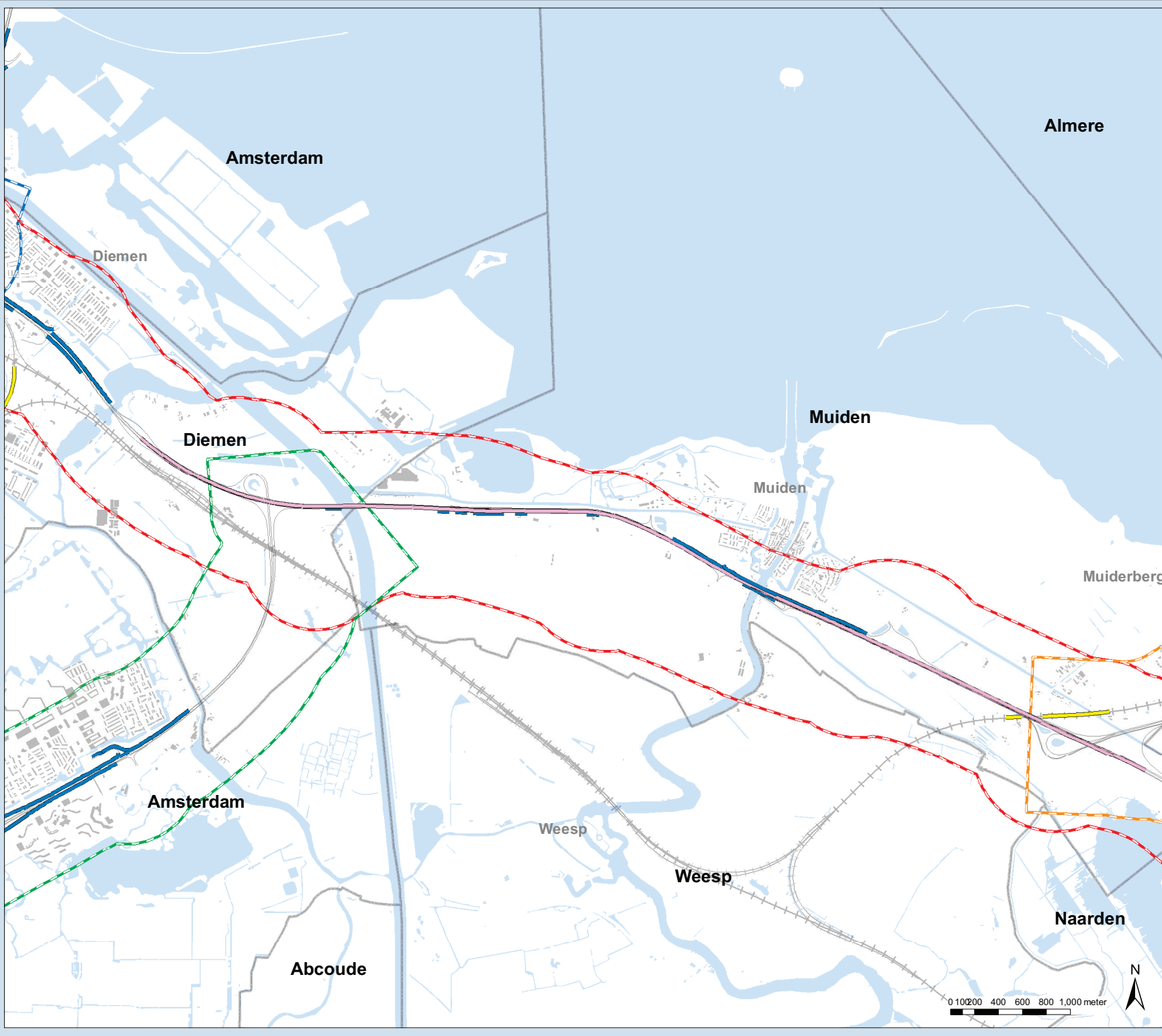
Formaat: IsA3

P1271640ISAA Extent\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl

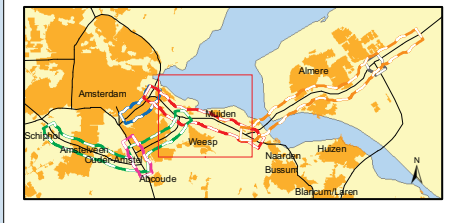
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






Schermen 2010
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

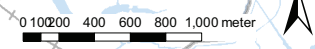
- Legenda**
- Geluidsschermen 2010**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen2010
 - Gebouwen 2010
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2010
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extrem050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden









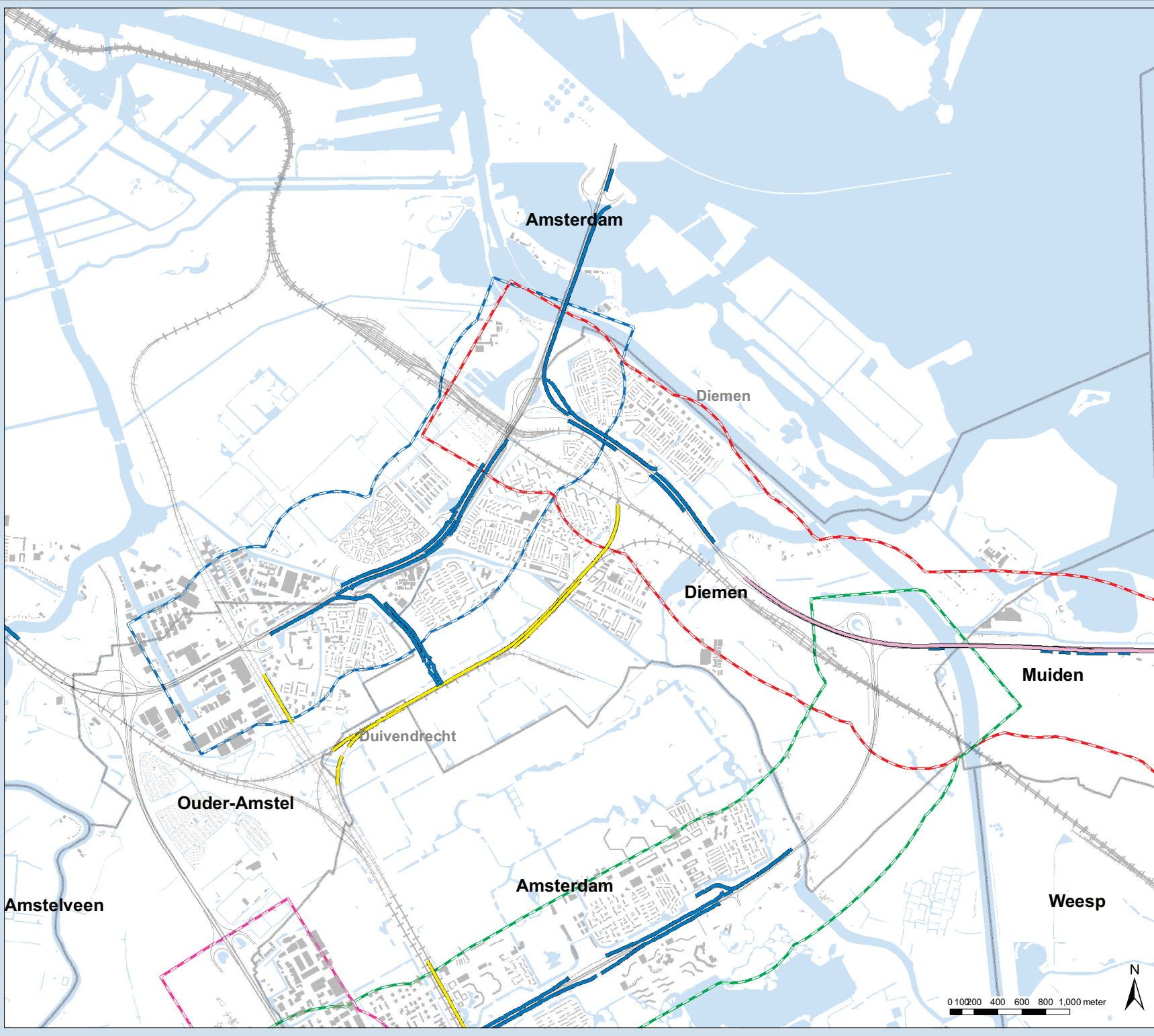
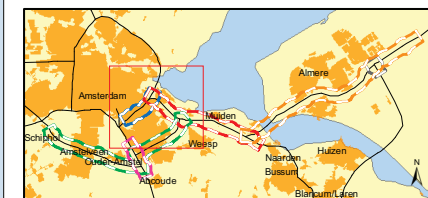
Legenda

Geluidsschermen 2010

-  Bestaande schermen
-  MBS/STEP
-  Spoorschermen
-  rijlijnen2010
-  Gebouwen 2010

OnderzoeksgebiedenSAA

-  A1
-  A10
-  A2
-  A27
-  A6
-  A9



Opdrachtgever: RWS

Projectnummer: 271640

Datum: 26-11-2009

Schaal: 1:30,000

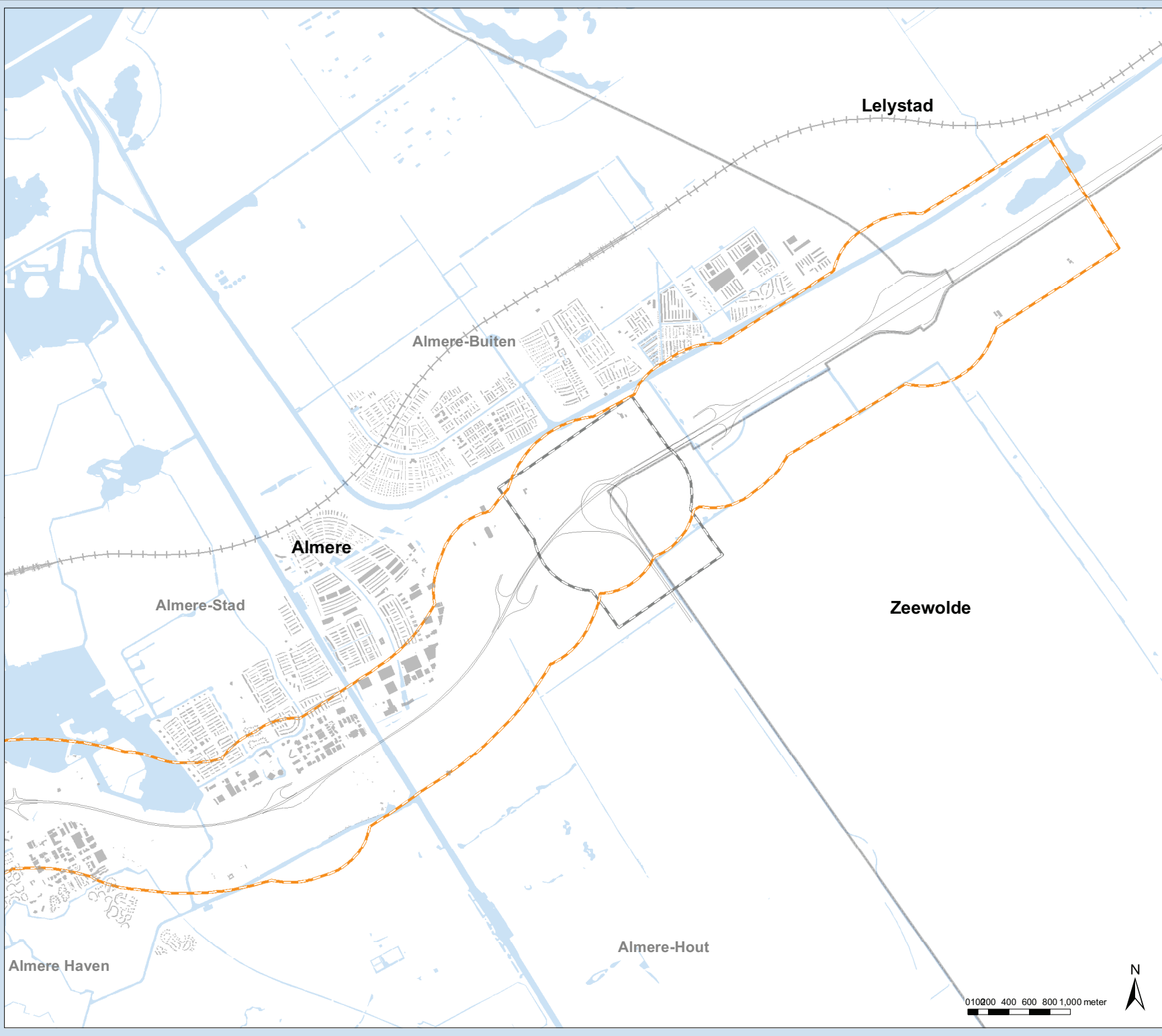
Formaat: IsA3

P1271640\ISA Extent\050 GIS
 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

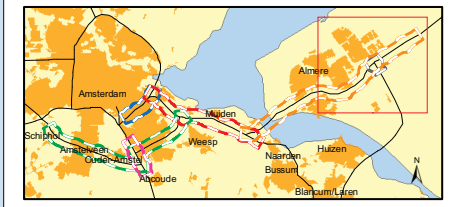



Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt

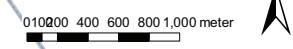
De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl

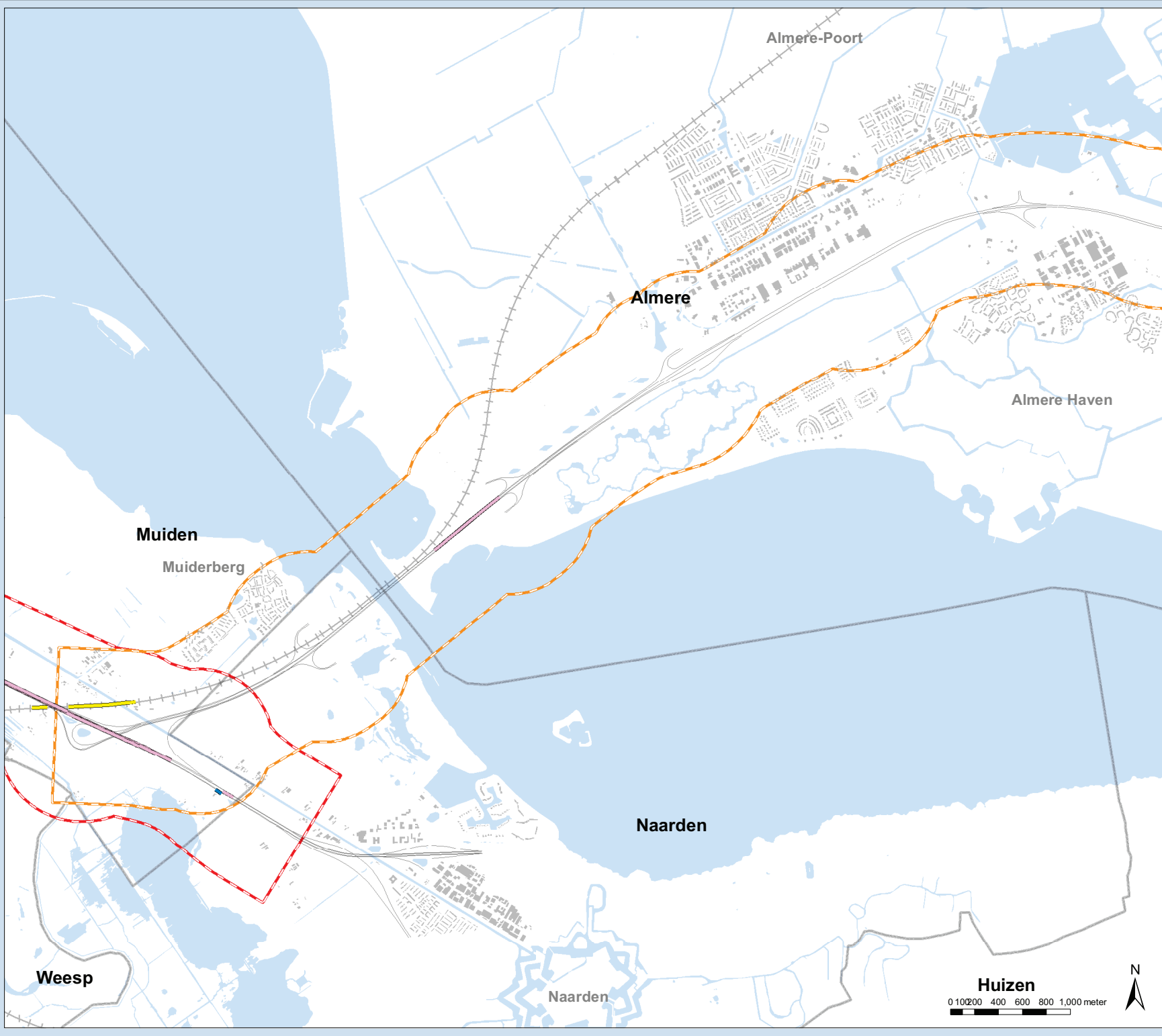


- Legenda**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2010
 - Gebouwen 2010
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



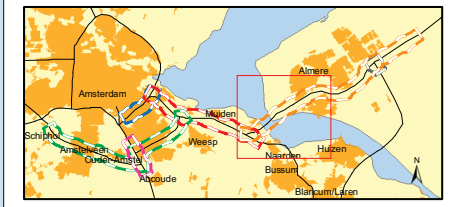
Oprachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.35,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extern050 GIS Q50.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	






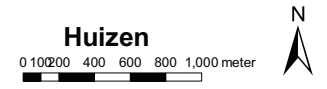
Schermen 2010
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

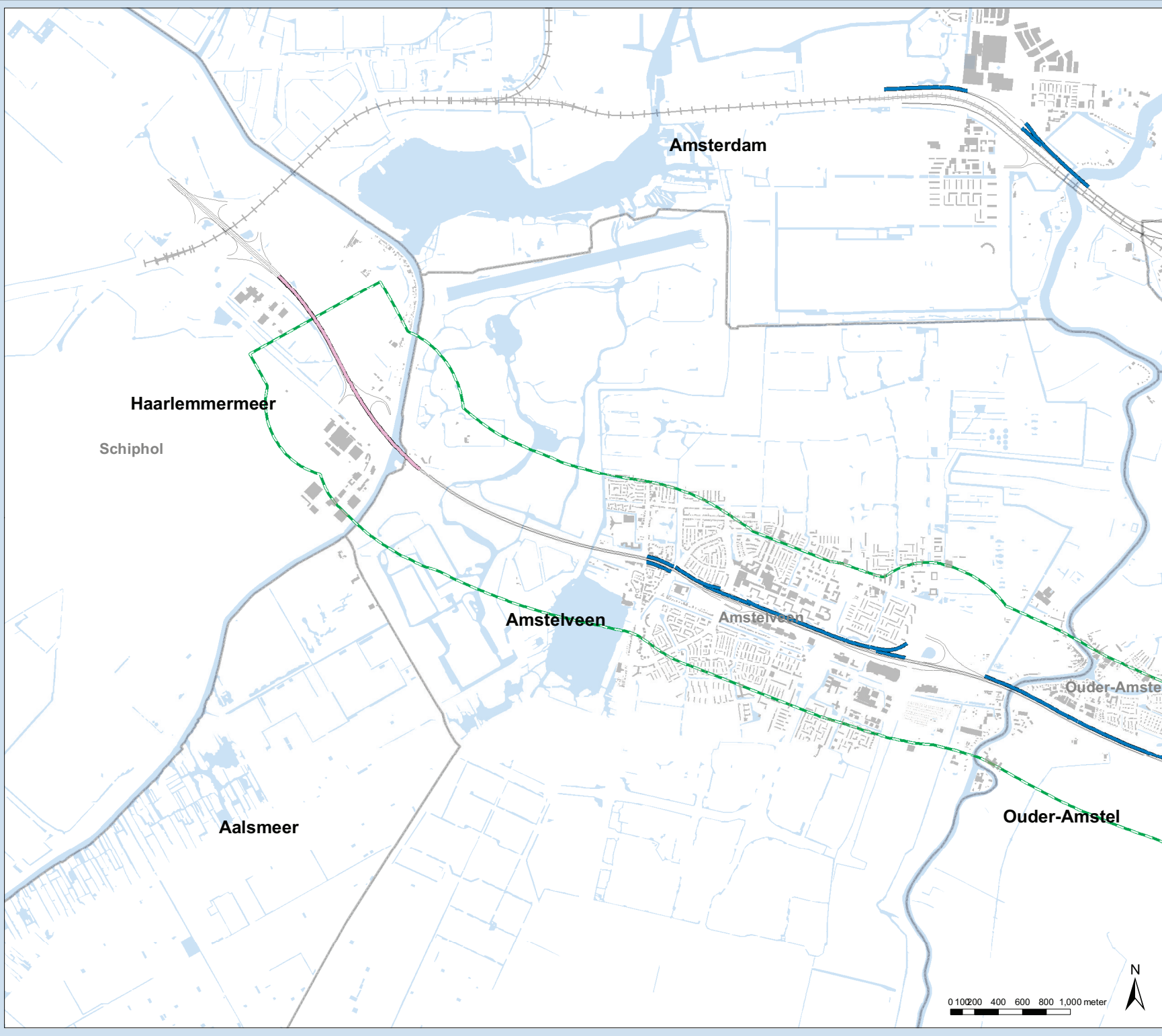
- Legenda**
- Geluidsschermen 2010**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - rijlijnen2010
 - Gebouwen 2010
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2010
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA_Extent050_GIS 050.016_Snelheid_Wegdektype_Schermen	
















Schermen 2010
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

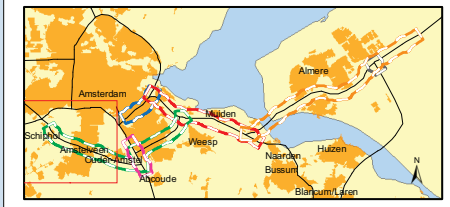
Legenda

Geluidsschermen 2010

-  **Bestaande schermen**
-  **MBS/STEP**
-  **Spoorschermen**
-  **rijlijnen2010**
-  **Gebouwen 2010**

OnderzoeksgebiedenSAA

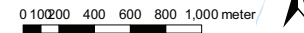
-  **A1**
-  **A10**
-  **A2**
-  **A27**
-  **A6**
-  **A9**

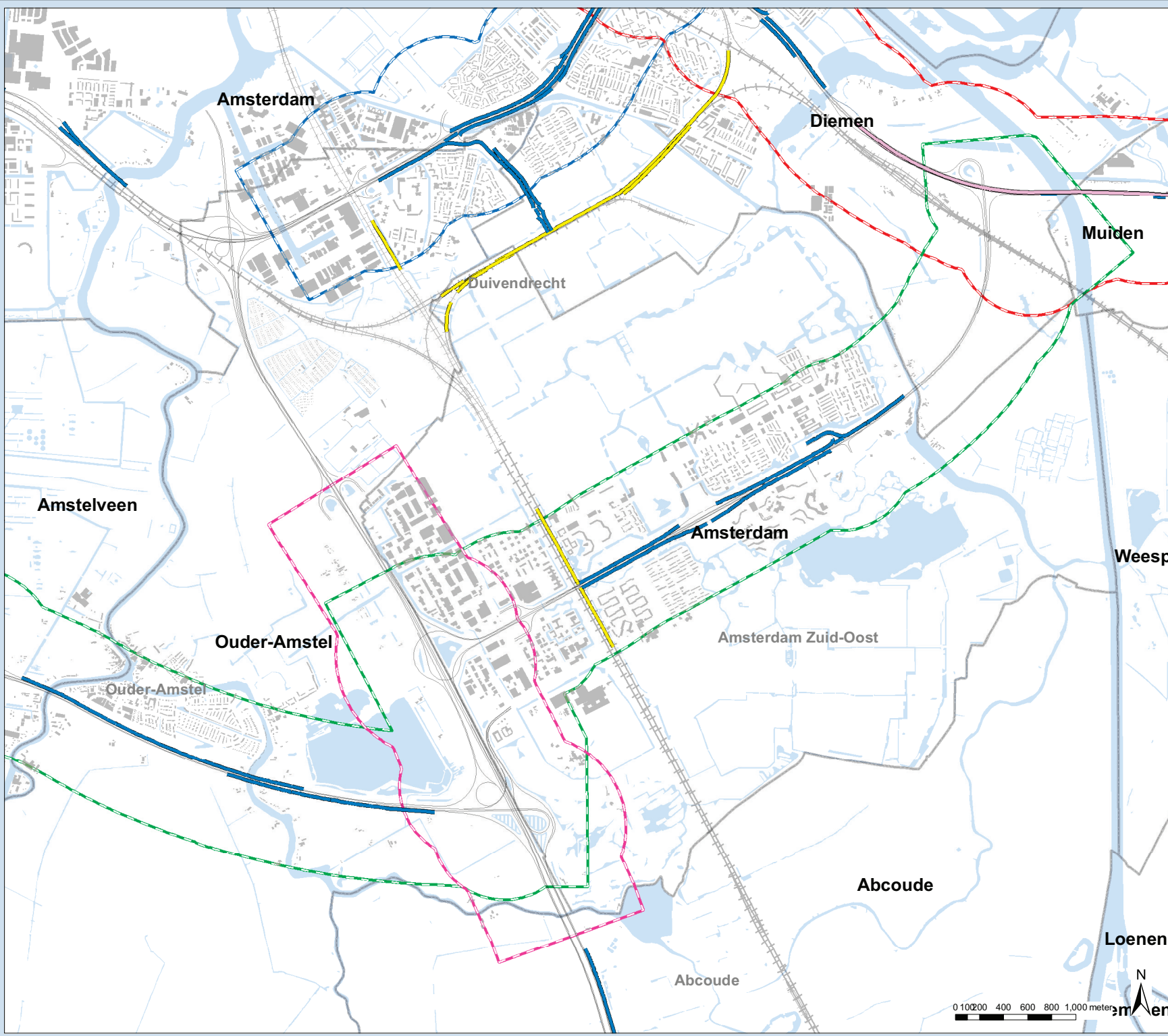


Schermen 2010
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS
 Projectnummer: 271640
 Datum: 26-11-2009
 Schaal: 1.30,000
 Formaat: IsA3

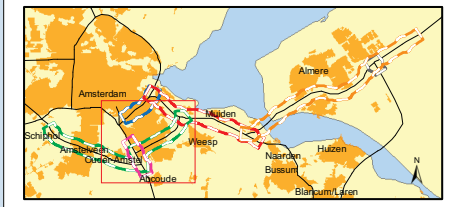

 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infraemilieu@grontmij.nl
 www.grontmij.nl





Schermen 2010
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen 2010**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2010
 - Gebouwen 2010
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2010
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS

Projectnummer: 271640

Datum: 26-11-2009

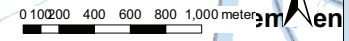
Schaal: 1:30,000

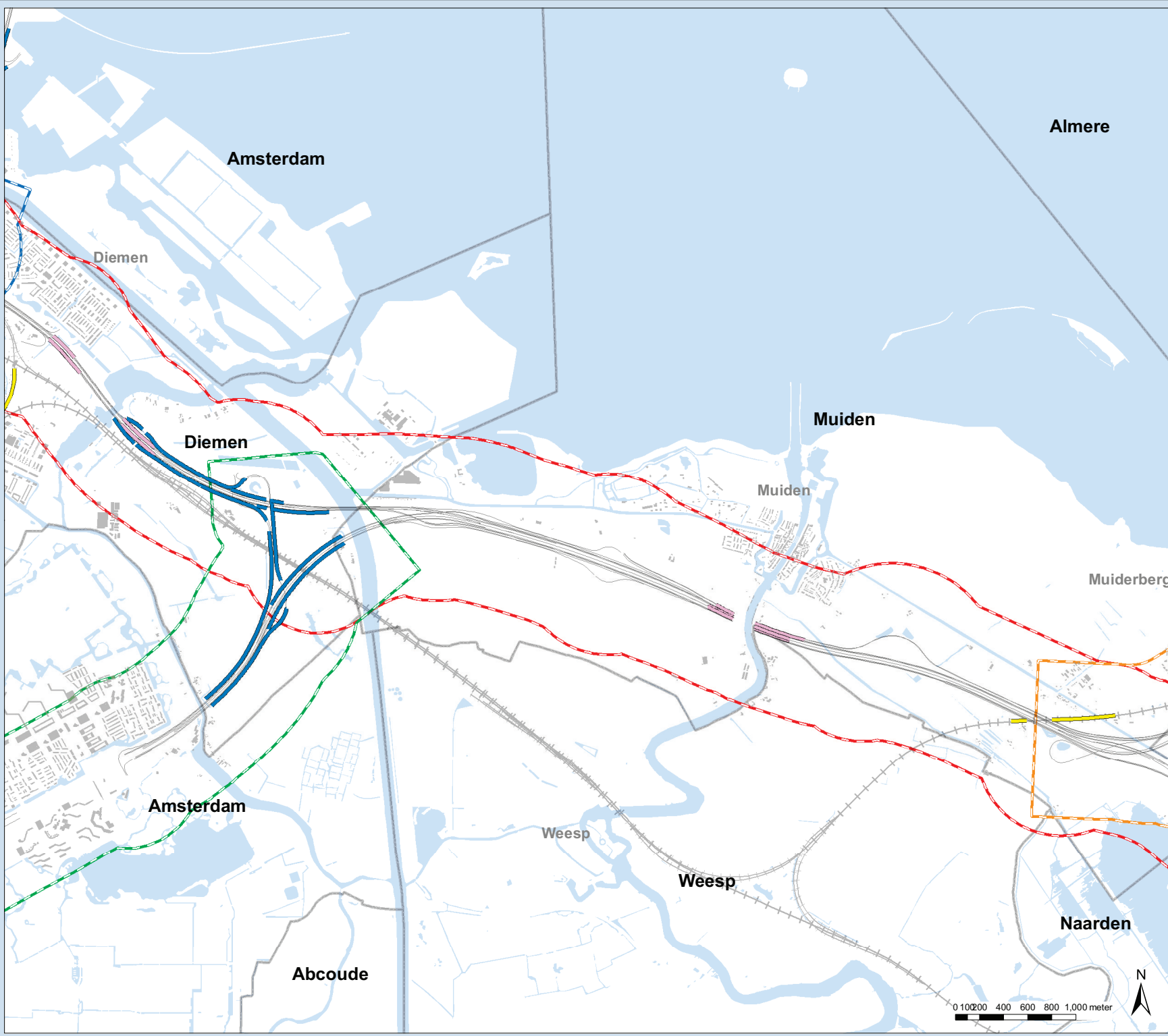
Formaat: IsA3

P1271640ISAA Extent050 GIS
 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl

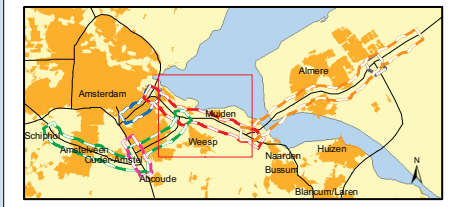
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden






Schermen 2030
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen 2030**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spoorschermen
 - - - rijlijnen2030
 - Gebouwen 2030
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2030
Deelproject_A1
Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1:30,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA ExternI050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	







© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

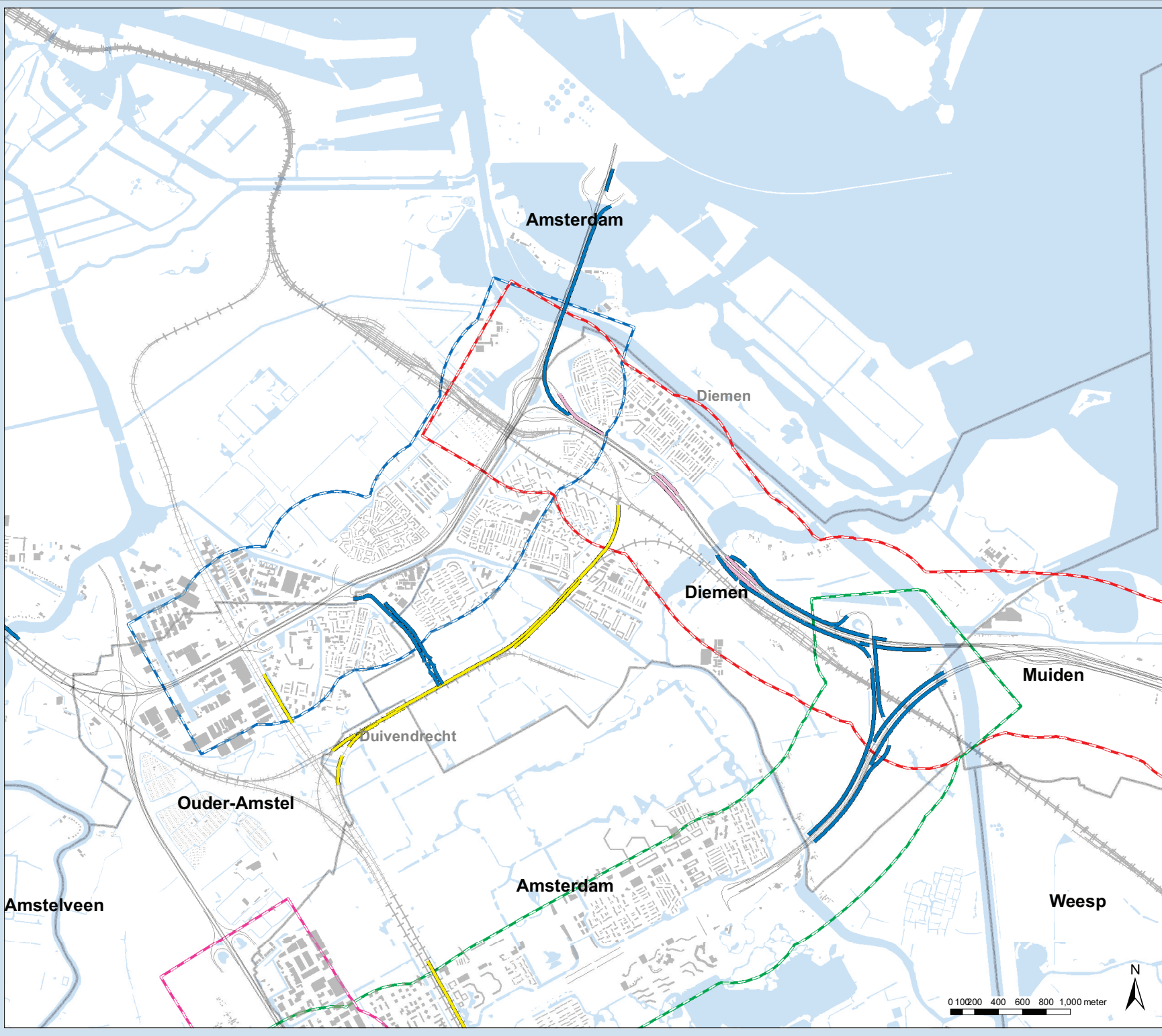
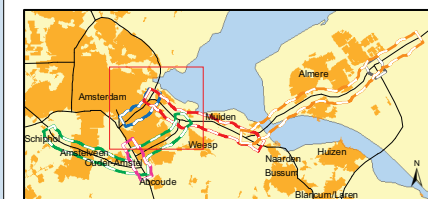
Legenda

Geluidsschermen 2030

-  Bestaande schermen
-  MBS/STEP
-  Spoorschermen
-  rijlijnen2030
-  Gebouwen 2030

OnderzoeksgebiedenSAA

-  A1
-  A10
-  A2
-  A27
-  A6
-  A9



0 100 200 400 600 800 1,000 meter



Opdrachtgever: RWS

Projectnummer: 271640

Datum: 26-11-2009

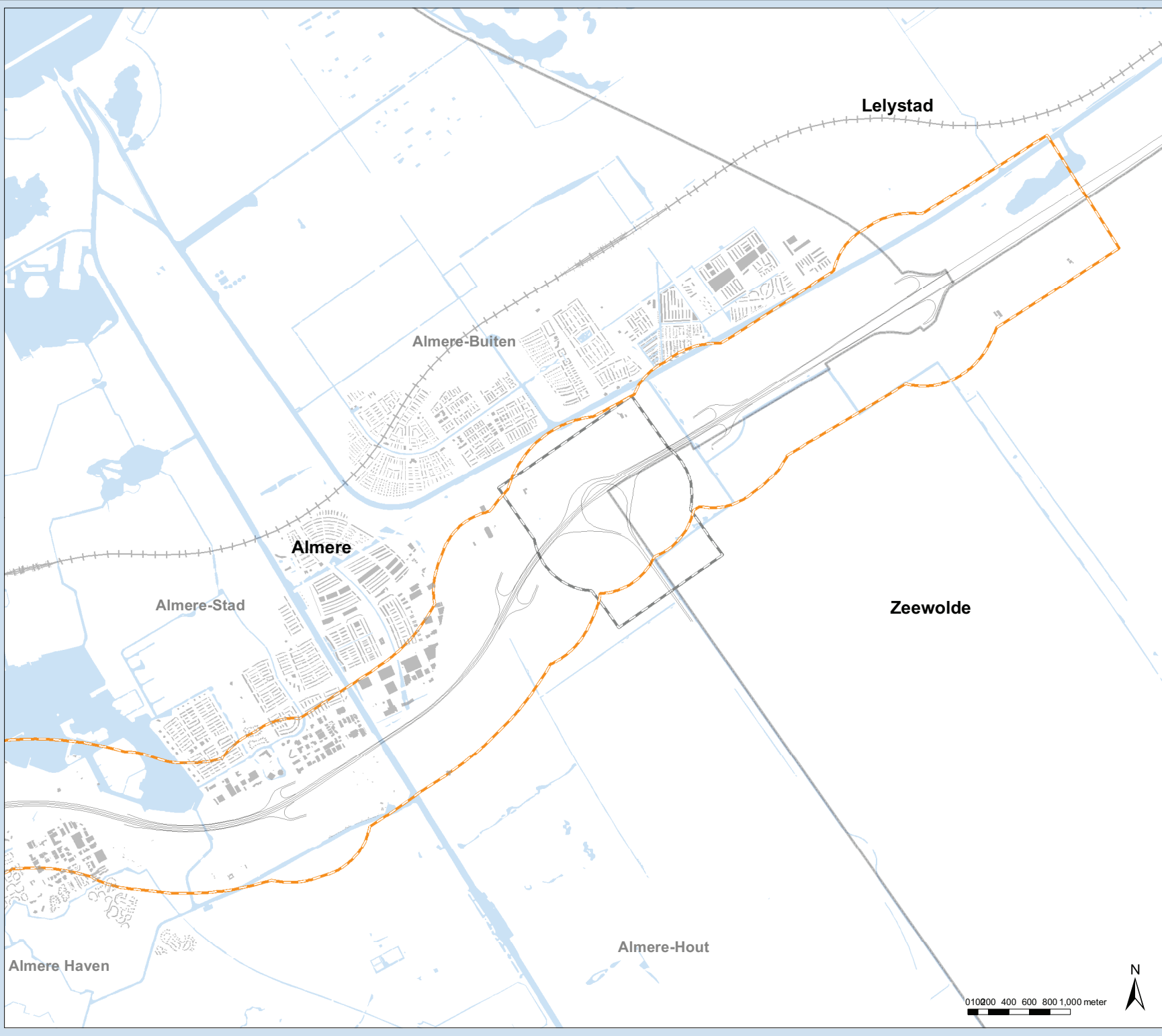
Schaal: 1:30,000

Formaat: IsA3

P1271640\ISA Extent\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

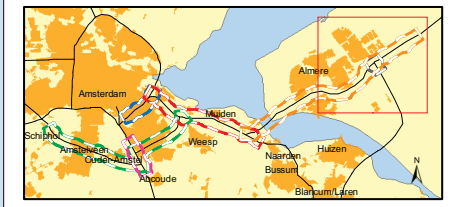



Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl



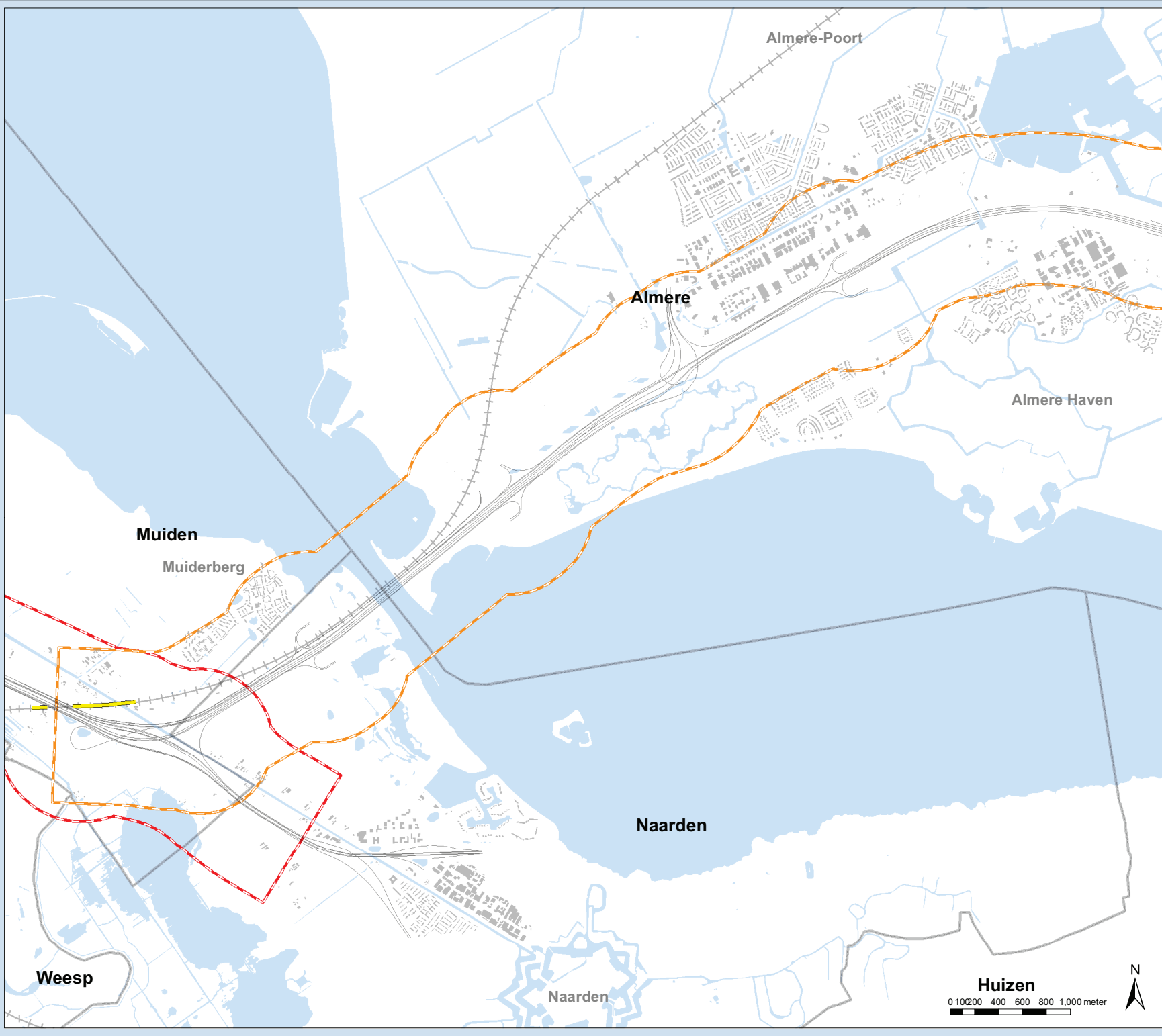
- Legenda**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2030
 - Gebouwen 2030
- OnderzoeksgebiedenSAA**

- A1
- A10
- A2
- A27
- A6
- A9



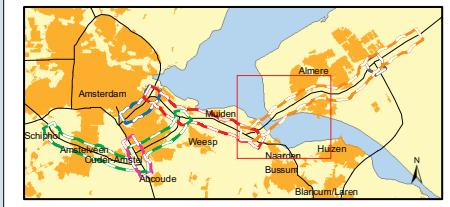
Oprachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infraemilieu@grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.35,000	
Formaat: IsA3	
P1271640ISAA Extern050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	






Schermen 2030
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

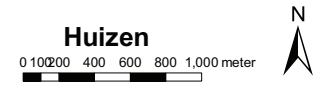
- Legenda**
- Geluidsschermen 2030**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - - - rijlijnen2030
 - Gebouwen 2030
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9

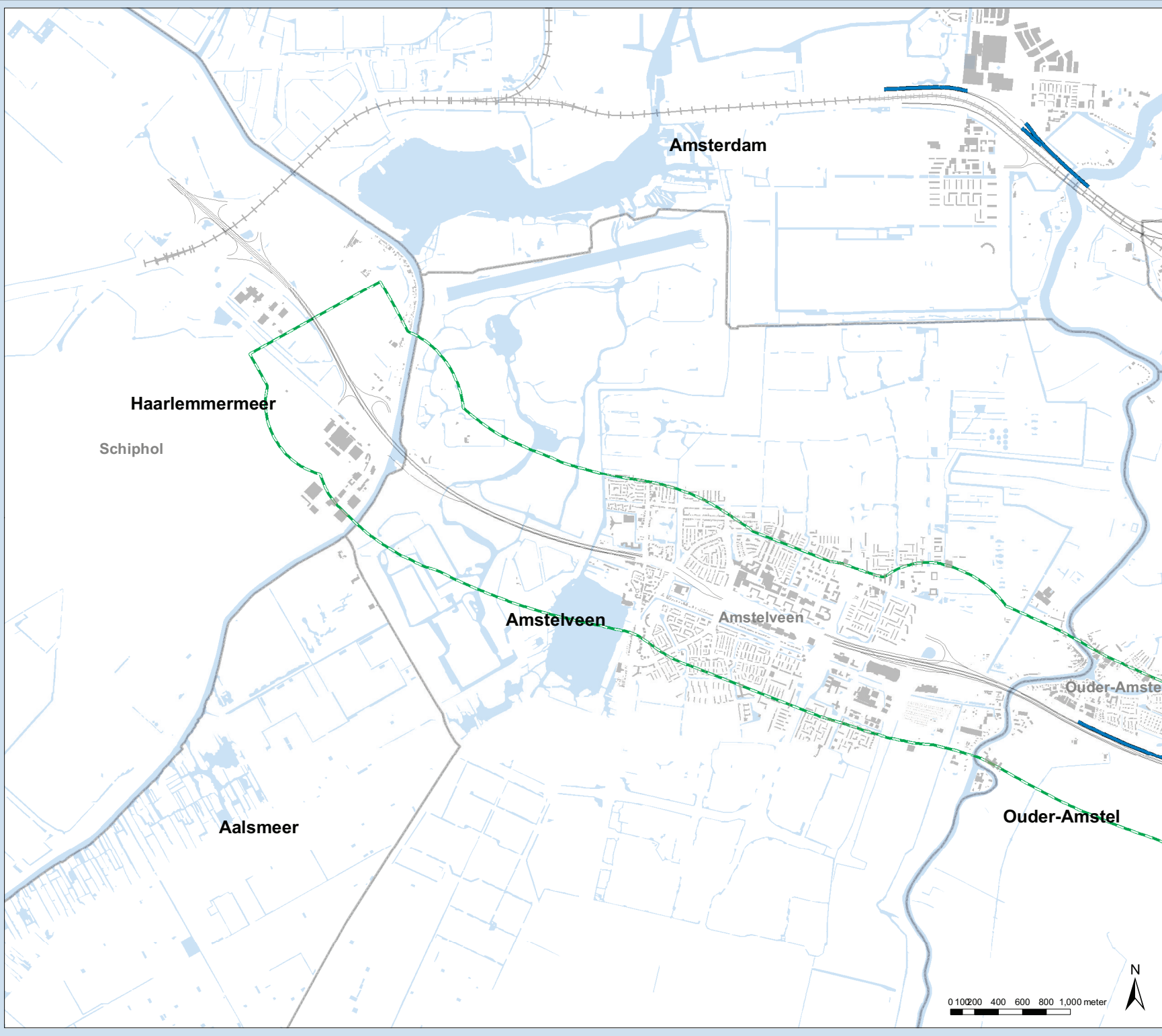


Schermen 2030
 Deelproject_A6-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS	 Infrastructuur & Milieu Locatie: de Bilt De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt Postbus 203, 3730 AE de Bilt T +31 30 220 74 44 F +31 30 220 02 94 infra@milieu.grontmij.nl www.grontmij.nl
Projectnummer: 271640	
Datum: 26-11-2009	
Schaal: 1.30.000	
Formaat: IsA3	
P1271640\SAE\Extern\050 GIS 050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen	

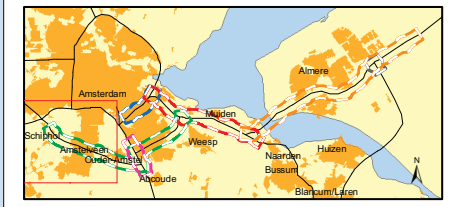
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden





Schermen 2030
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen 2030**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2030
 - Gebouwen 2030
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



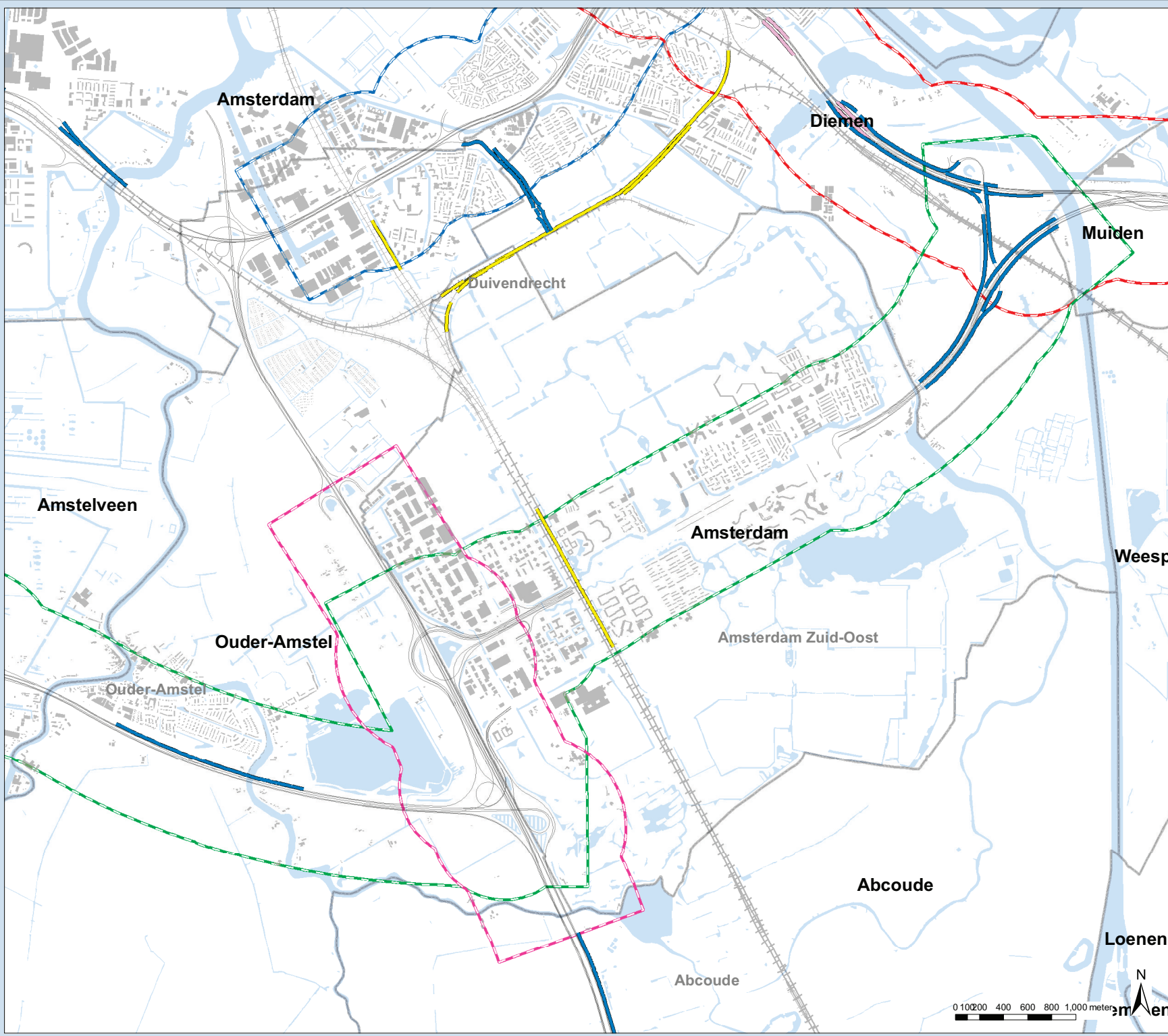
0 100 200 400 600 800 1,000 meter



Schermen 2030
 Deelproject_A9-A2-kr1
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

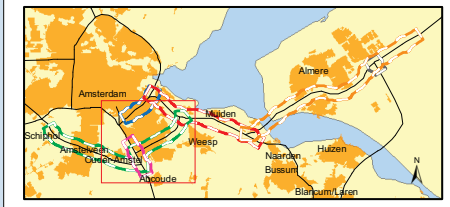
Opdrachtgever: RWS
 Projectnummer: 271640
 Datum: 26-11-2009
 Schaal: 1.30.000
 Formaat: IsA3

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infraemilieu@grontmij.nl
 www.grontmij.nl



Schermen 2030
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

- Legenda**
- Geluidsschermen 2030**
- Bestaande schermen
 - MBS/STEP
 - Spooerschermen
 - rijlijnen2030
 - Gebouwen 2030
- OnderzoeksgebiedenSAA**
- A1
 - A10
 - A2
 - A27
 - A6
 - A9



Schermen 2030
 Deelproject_A9-A2-krt2
 Onderzoek Geluid Schiphol-Amsterdam-Almere

Opdrachtgever: RWS

Projectnummer: 271640

Datum: 26-11-2009

Schaal: 1:30,000

Formaat: IsA3

P1271640\ISA Extrem\050 GIS\050.016 Snelheid_Wegdektype_Schermen

Grontmij
 Infrastructuur & Milieu
 Locatie: de Bilt
 De Hollie Bilt 22, 3732 HM de Bilt
 Postbus 203, 3730 AE de Bilt
 T +31 30 220 74 44
 F +31 30 220 02 94
 infra@milieu.grontmij.nl
 www.grontmij.nl

© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



Bijlage 10: Samenvatting OVN

1 Inleiding

In deze bijlage is voor de (spoor)wegen binnen het tracé van de hoofdwegen beoordeeld of er een akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Dit is het geval als er geluidsgevoelige bestemmingen binnen de betreffende geluidszone liggen. Naast (spoor)wegen wordt een groot aantal fiets- en voetpaden in het kader van het project SAA aangelegd of gewijzigd. Deze hebben geen geluidszone en zijn uit deze bijlage weggelaten.

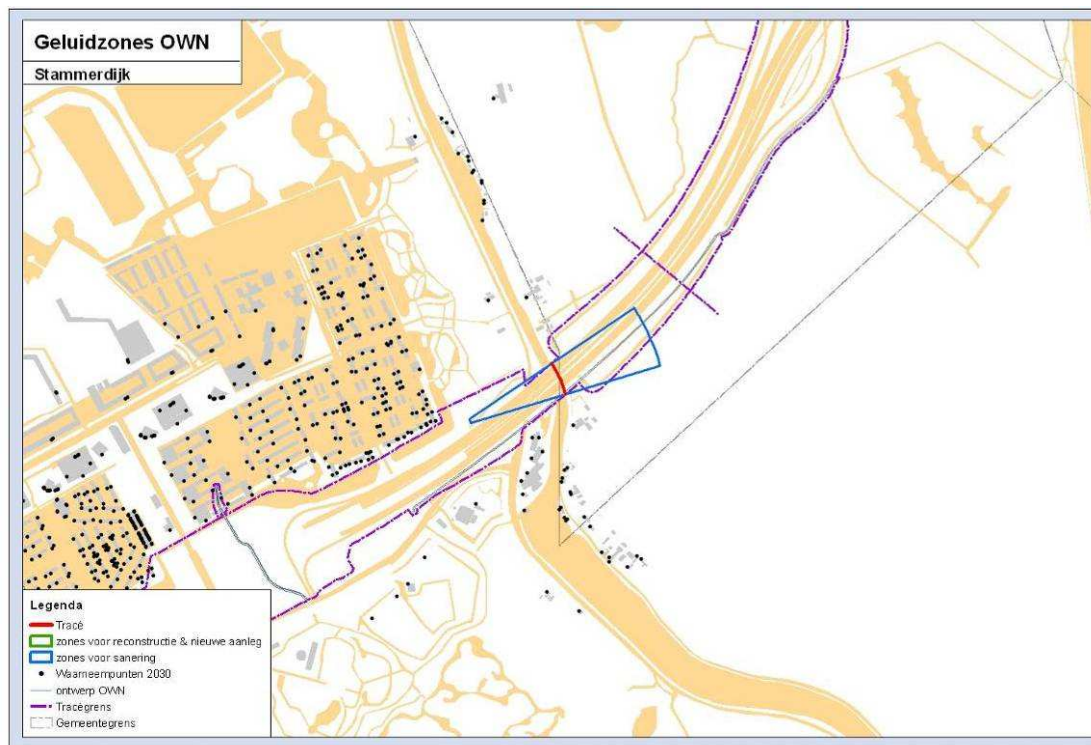
Als er een onderzoeksplicht bestaat, wordt beoordeeld of er sprake is van overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen en wordt een afweging gemaakt van eventueel te treffen maatregelen

De (spoor)wegen binnen het tracé zijn gerangschikt per hoofdweg.

2 A9 Badhoevedorp – Diemen en A2 Holendrecht

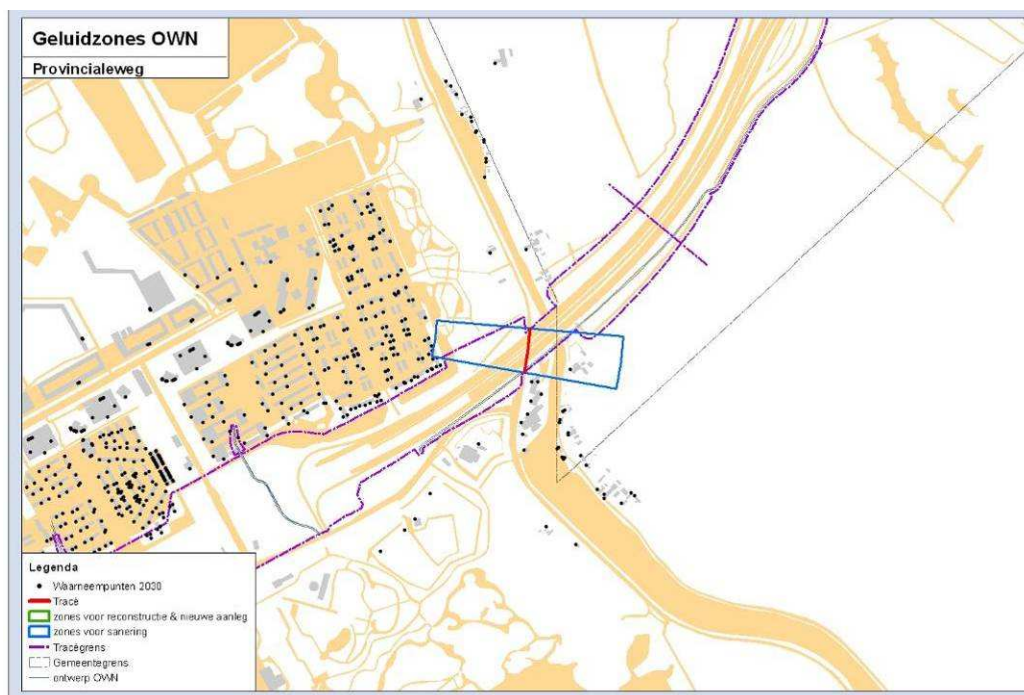
2.1 Stammerdijk

De Stammerdijk is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 6.9. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Stammerdijk weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



2.2 Provinciale weg N236

De Provinciale weg N236 is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 7.0. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Provinciale weg N236 weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt.



Binnen de geluidzone van de Provinciale weg liggen enkele geluidsgevoelige bestemmingen. Het gaat om één woning op ongeveer 120 meter afstand langs de zuidzijde van de A9 en twee woningen op ongeveer 240 meter afstand aan de noordzijde van de A9.

In tabel 2-1 zijn de verkeersgegevens voor de Provinciale weg weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en afkomstig uit het basismodel van Dienst IVV Amsterdam, dat is gebaseerd op visuele tellingen uit 1986. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

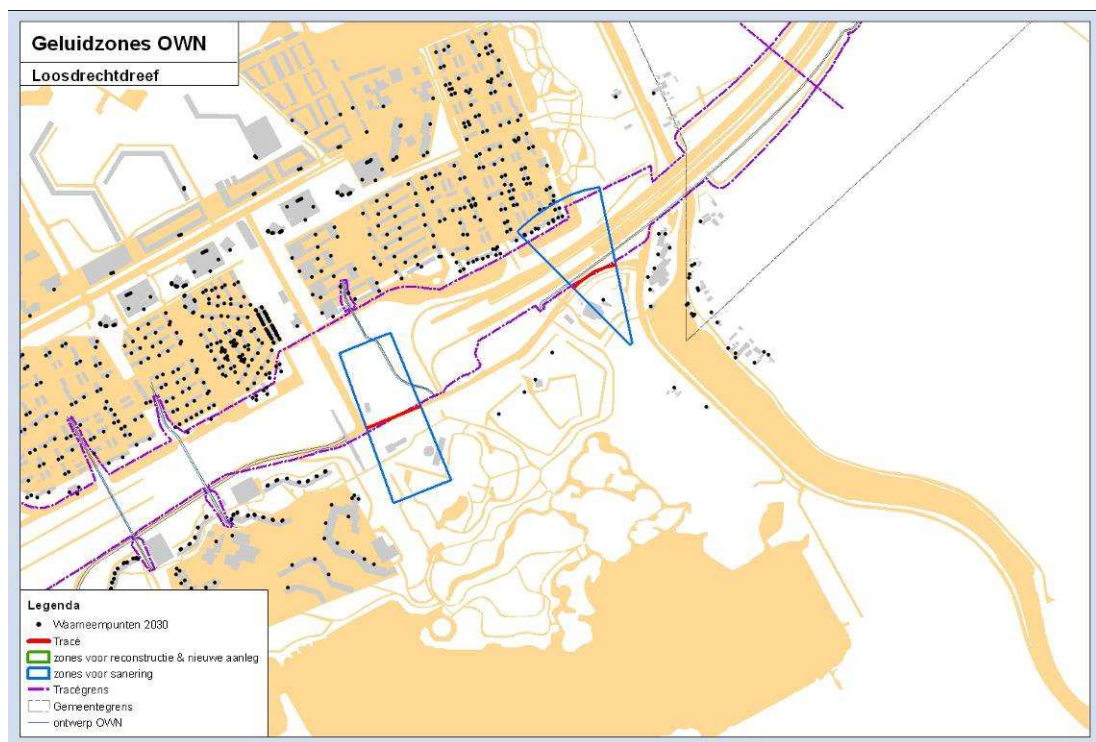
Tabel 2-1 Verkeersgegevens Provinciale weg N236 (situatie 1986; nachtperiode is maatgevend)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit nachtperiode				weg-dek	snelheid (km/u)
		motorrijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Provincialeweg N236 (Gemeentegrens Diemen-Loosdrechtdreef)	17070	3	290	5	2	dab	80
Provincialeweg N236 (Loosdrechtdreef-Gein Noord)	21410	4	365	6	3	dab	80

Voor de genoemde woningen was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

2.3 Loosdrechtdreef

De Loosdrechtdreef is een bestaande weg die tussen km 7.2 en km 7.9 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Loosdrechtdreef weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Dit bestaat uit twee gedeeltes, km 7.2-7.3 en km 7.7-7.9. Alleen binnen de geluidzone van het eerste (oostelijke) gedeelte liggen geluidsgevoelige bestemmingen. Het gaat om 24 woningen op ruim 150 meter afstand langs de noordzijde van de A9. Aan de zuidzijde van de Loosdrechtdreef ligt een manege.



In tabel 2-2 zijn de verkeersgegevens voor de Loosdrechtdreef, peiljaar 1986 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en afkomstig uit het basismodel van Dienst IVV Amsterdam, dat is gebaseerd op visuele tellingen uit 1986. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

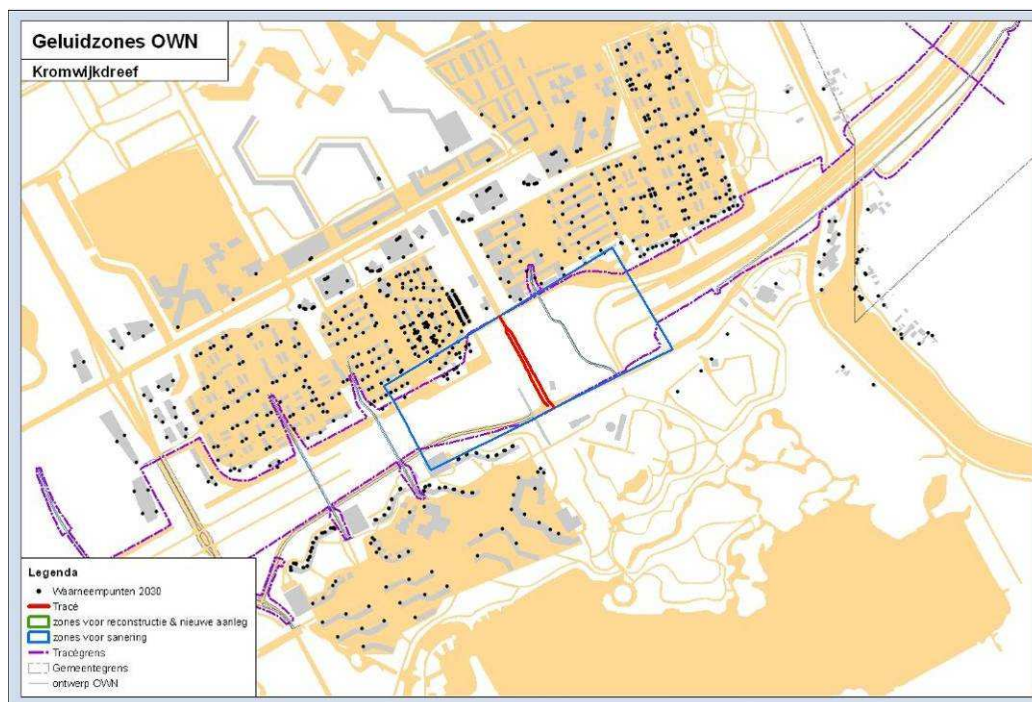
Tabel 2-2 Verkeersgegevens Loosdrechtdreef (situatie 1986; nachtperiode is maatgevend)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit nachtperiode				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Loosdrechtdreef (Provinciale weg - Gaasperdammerweg)	13480	2	230	4	2	sma	50
Loosdrechtdreef (Gaasperdammerweg - Kromwijkdreef)	12140	2	205	4	2	sma	50

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

2.4 Kromwijkdreef

De Kromwijkdreef is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 7.9. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Kromwijkdreef weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Alle woningen binnen het onderzoeksgebied zijn na 1986 gebouwd. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

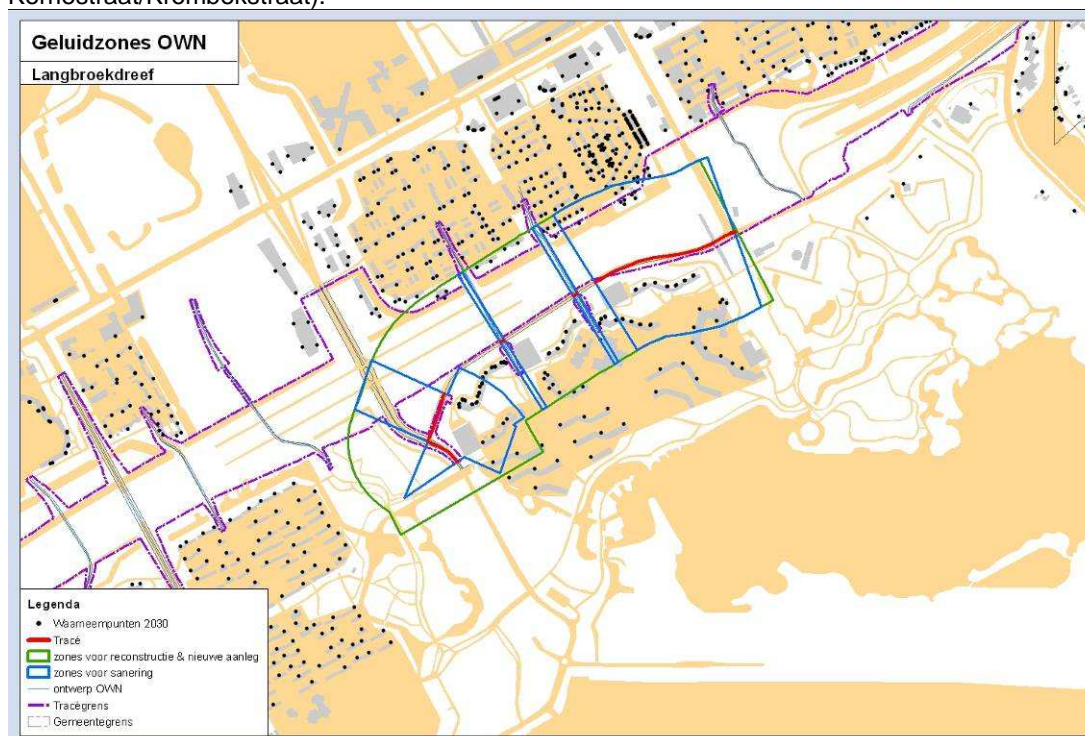


2.5 Langbroekdreef

De Langbroekdreef is een bestaande weg die tussen km 7.9 en km 8.9 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. Ter plaatse van de aansluiting met de Gooiseweg wordt de hoogte van de weg aangepast vanwege de aanleg van de tunnel van de A9.

In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Langbroekdreef weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Dit bestaat uit vier gedeeltes. Alleen binnen de geluidzone van het gedeelte tussen km 7.9 en km 8.3 en binnen de geluidzone van het gedeelte tussen km 8.8 en km 8.9 liggen flats van 9 tot 11 bouwlagen, op minimaal 35 meter afstand langs de zuidzijde van de Langbroekdreef. Binnen de geluidzone ter hoogte van de fiets/voetgangersbrug van het Nellesteinpad ligt een basisschool.

De eengezinswoningen op ruim 150 meter afstand langs de noordzijde van de A9, die binnen de geluidzone van het (oostelijke) gedeelte tussen km 7.9 en km 8.3 liggen, zijn na 1986 gebouwd (omgeving Kerriestraat/Krombekstraat).



In tabel 2-3 zijn de verkeersgegevens voor de Langbroekdreef, peiljaar 1986 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en afkomstig uit het basismodel van Dienst IVV Amsterdam, dat is gebaseerd op visuele tellingen uit 1986. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

Tabel 2-3 Verkeersgegevens Langbroekdreef (situatie 1986; nachtperiode is maatgevend)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit nachtperiode				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Langbroekdreef (Kromwijkdreef - Gooiseweg)	9100	2	155	3	1	dab	50
Langbroekdreef (Gooiseweg - Valburgweg)	21320	4	365	6	3	dab	50

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

In tabel 2-4 zijn de verkeersgegevens voor de Langbroekdreef in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 2-4 Verkeersgegevens Langbroekdreef, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Langbroekdreef (Kromwijkdreef - Gooiseweg)	8717	--	95.65%	3.18%	1.17%	dab	50
Langbroekdreef (Gooiseweg - Valburgweg)	22450	--	95.54%	2.60%	1.86%	dab	50
Peiljaar 2030							
Langbroekdreef (Kromwijkdreef - Gooiseweg)	8474	--	95.08%	3.66%	1.26%	dab	50
Langbroekdreef (Gooiseweg - Valburgweg)	21724	--	95.13%	2.87%	2.00%	dab	50

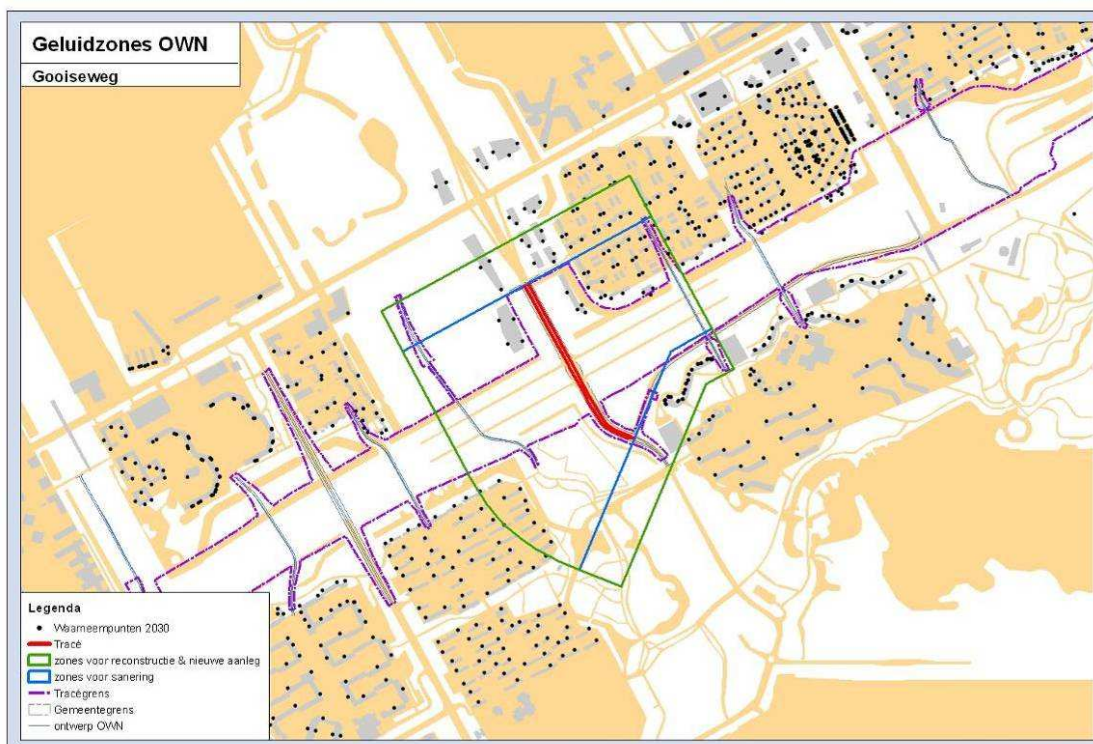
Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de Langbroekdreef, ten zuiden van de A9, nemen de geluidsbelastingen in lichte mate af ten opzichte van situatie 2010. Dit wordt veroorzaakt door een lichte afname in de verkeersintensiteiten. Doordat het bestaande talud en de bestaande geluidsschermen langs de A9 worden afgebroken en worden vervangen door een tunnel, neemt de geluidsbelasting van de Langbroekdreef voor de woningen aan de noordzijde van de A9 toe, ondanks de lagere verkeersintensiteit. De (huidige en de) toekomstige geluidsbelasting is hier echter nergens hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

Er is geen sprake van een aanpassingssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen vereist.

2.6 Gooiseweg

De Gooiseweg is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 8.9. Door de aanleg van de tunnel van de A9 wordt ook de Gooiseweg binnen de tracégrens gewijzigd. In de huidige situatie kruist de Gooiseweg de A9 op een viaduct. In de toekomstige situatie zal de bovenzijde van de tunnel ongeveer 2m lager liggen dan het niveau van het huidige viaduct. De Gooiseweg wordt daardoor plaatselijk verlaagd. Ter hoogte van het Bullewijkpad aan de noordzijde en de Langbroekdreef aan de zuidzijde sluit de Huntumdreef aan op het huidige niveau.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Gooiseweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Tevens is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens.



Binnen de geluidzone voor sanering ligt een groot aantal geluidsgevoelige bestemmingen. Ten noorden van de A9 gaat het om eengezinswoningen van 2 bouwlagen op minimaal 125 meter afstand aan de oostzijde van de Gooiseweg. De nieuwbouw die op kortere afstand aan weerszijden van de Gooiseweg is geprojecteerd, bestond nog niet in 1986.

Ten zuiden van de A9, bestaan de geluidsgevoelige bestemmingen uit eengezinswoningen van 3 bouwlagen op minimaal 250 meter afstand aan de westzijde van de Gooiseweg.

In tabel 2-5 zijn de verkeersgegevens voor de Gooiseweg in de situatie 1986 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en afkomstig uit het basismodel van Dienst IVV Amsterdam, dat is gebaseerd op visuele tellingen uit 1986. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

Tabel 2-5 Verkeersgegevens Gooiseweg (situatie 1986; nachtperiode is maatgevend)

2.6.1 Wegvak	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit nachtperiode				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Gooiseweg (ten noorden van Gaasperdammerweg)	26300	4	445	8	4	dab	70
Gooiseweg (ten zuiden van Gaasperdammerweg)	17870	3	305	5	3	dab	50

Voor de woningen binnen het onderzoeksgebied van de Gooiseweg was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Aan de noordzijde van de A9 komen er hierdoor gelijksoortige woningen bij. Aan de noordzijde van de A9 wordt het onderzoeksgebied uitgebreid met flatwoningen langs de Langbroekdreef.

In tabel 2-6 zijn de verkeersgegevens voor de Gooiseweg in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (per richting afzonderlijk). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 2-6 Verkeersgegevens Gooiseweg, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snel-heid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Gooiseweg (Gaasperdammerweg richting Karspeldreef)	14279	--	96.04%	2.10%	1.86%	dab	50
Gooiseweg (Karspeldreef richting Gaasperdammerweg)	19038	--	96.04%	2.10%	1.86%	dab	50
Gooiseweg (Langbroekdreef richting Gaasperdammerweg)	18982	--	96.04%	2.10%	1.86%	dab	50
Gooiseweg (Gaasperdammerweg richting Langbroekdreef)	11828	--	96.04%	2.10%	1.86%	dab	50
Peiljaar 2030							
Gooiseweg (Gaasperdammerweg richting Karspeldreef)	18119	--	95.73%	2.26%	2.01%	dab	50
Gooiseweg (Karspeldreef richting Gaasperdammerweg)	18867	--	95.73%	2.26%	2.01%	dab	50
Gooiseweg (Langbroekdreef richting Gaasperdammerweg)	19661	--	95.73%	2.26%	2.01%	dab	50
Gooiseweg (Gaasperdammerweg richting Langbroekdreef)	10610	--	95.73%	2.26%	2.01%	dab	50

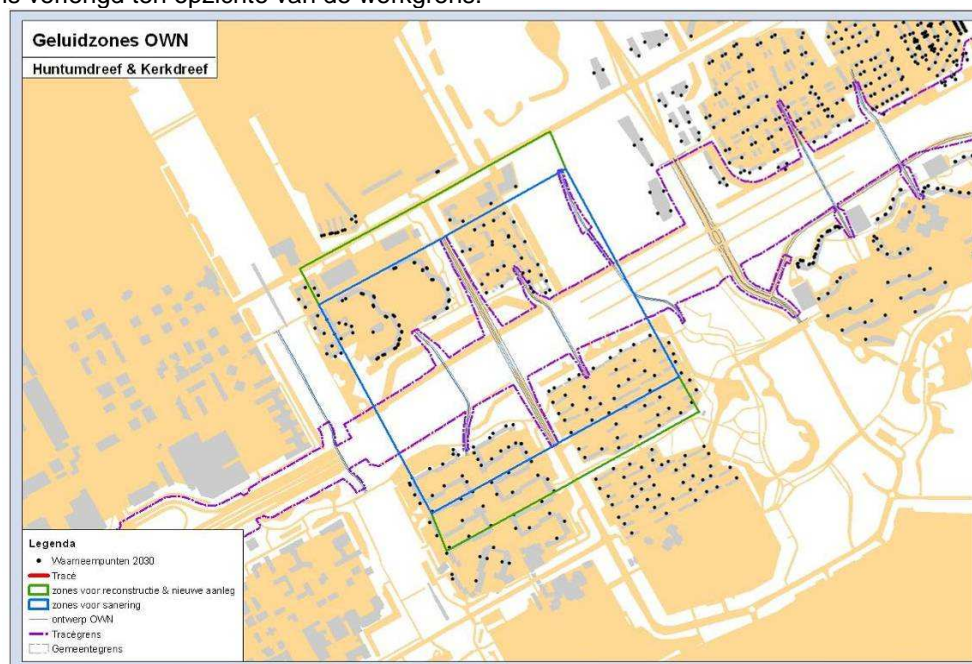
Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen binnen de geluidszone van de Gooiseweg met minder dan 2 dB toe. Er is geen sprake van een aanpassingssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen vereist.

2.7 Huntumdreef/Meerkerkdreef

De Huntumdreef en de Meerkerkdreef zijn bestaande wegen binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 9.6. Ter hoogte van de A9 gaan deze wegen in elkaar over. In het geluidsonderzoek zijn deze wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Huntumdreef".

Door de aanleg van de tunnel van de A9 wordt de Huntumdreef binnen de tracégrens gewijzigd. In de huidige situatie ligt de A9 op een viaduct en gaat de Huntumdreef hier onderdoor. In de toekomstige situatie zal de Huntumdreef worden verhoogd om over de tunnel van de A9 heen te kruisen. Ter hoogte van het Bullewijkpad aan de noordzijde en de Maldenhof aan de zuidzijde sluit de Huntumdreef aan op het huidige niveau.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Huntumdreef weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Tevens is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens.



Binnen de geluidszone voor sanering ligt een groot aantal geluidsgevoelige bestemmingen. Ten noorden van de A9 gaat het om eengezinswoningen van 2 tot 3 bouwlagen op ongeveer 25 meter afstand aan de

oostzijde van de Huntumdreef en om flats van 11 bouwlagen op ongeveer 50 meter afstand aan de westzijde van de Huntumdreef.

Ten zuiden van de A9, aan de westzijde van de Huntumdreef (Meerkerkdreef) bestaan de geluidsgevoelige bestemmingen uit portiekwoningen van 4 bouwlagen (minimale afstand 70 meter) en aan de oostzijde uit eengezinswoningen van 3 bouwlagen (minimale afstand 40 meter).

In tabel 2-7 zijn de verkeersgegevens voor de Huntumdreef in de situatie 1986 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en afkomstig uit het basismodel van Dienst IVV Amsterdam, dat is gebaseerd op visuele tellingen uit 1986. De nachtperiode is maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

Tabel 2-7 Verkeersgegevens Huntumdreef (situatie 1986; nachtperiode is maatgevend)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit nachtperiode				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Huntumdreef (Karspeldreef-Holendrecht-dreef)	14220	2	240	4	2	dab	50

Voor de genoemde woningen was de geluidsbelasting in 1986 maximaal 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Aan de zuidzijde van de A9 (Meerkerkdreef) komen er hierdoor gelijksoortige woningen bij. Aan de noordzijde van de A9 wordt het onderzoeksgebied uitgebreid met een basisschool en een kinderdagverblijf.

In tabel 2-8 zijn de verkeersgegevens voor de Huntumdreef in de situatie 2010 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Amsterdam en zijn gebaseerd op het model Zuidoostlob van Dienst IVV Amsterdam dat speciaal ontworpen is voor dit gebied. De verkeersgegevens voor de situatie 2030 zijn gebaseerd op gegevens van de gemeente Amsterdam voor de situatie 2020, vermeerderd met 15% (1.5% per jaar).

Tabel 2-8 Verkeersgegevens Huntumdreef, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Periode	Uurintensiteit				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Huntumdreef (Karspeldreef-Holendrecht-dreef)	Dag (7-19)	11	962	35	19	dab	50
	Avond (19-23)	6	635	5	1		
	Nacht (23-7)	2	234	7	4		
Peiljaar 2030							
Huntumdreef (Karspeldreef-Holendrecht-dreef)	Dag (7-19)	13	1126	40	22	dab	50
	Avond (19-23)	7	743	6	1		
	Nacht (23-7)	2	274	9	4		

Voor 19 woningen aan de zuidzijde van de A9 is sprake van een aanpassingssituatie. De geluidsbelastingen nemen hier met ruim 2 dB toe ten opzichte van de situatie 2010. Ten noorden van de A9 is geen sprake van een aanpassingssituatie.

In de onderstaande tabel zijn de maximale opbrengsten voor dit gebied opgenomen.

Max Sanering	Regel1	Regel2	Gevellsolatie (San.)	Gevellsolatie (Aanp.)
€ 0.00	€ 102 540.50	€ 102 540.50	€ 0.00	€ 4 960.00

Maatregelen t.b.v. de aanpassing van de weg

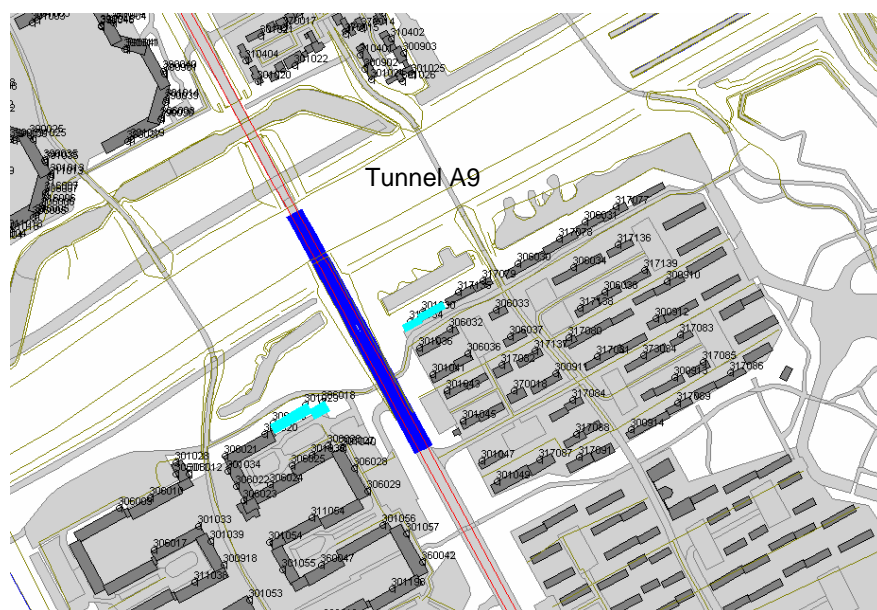
Voor dit gebied is de toepassing van een maatregel in de vorm van een Dunne Deklaag, type A afgewogen.

variant	van - tot	lengte
1	Kruising Maldenhof to einde tunnelbak A9	230 meter

2.7.1.1 Aanpassing Huntumdreef: Dunne deklaag, type A

	kosten maatregel	Regel1	Regel2	doelmatig
1	€ 34.500	€ 102 540.50	€ 102 540.50	ja

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de aanleg van een Dunne Deklaag type A op de Huntumdreef doelmatig is vanaf de kruising met de Maldenhof tot het einde van de tunnelbak van de A9. Hiermee is de aanpassing voor alle woningen opgelost. In onderstaande figuur is de ligging van de aanpassingswoningen (cyaan) voor maatregelen en het weggedeelte waarop de maatregel wordt voorgesteld (blauw) weergegeven.

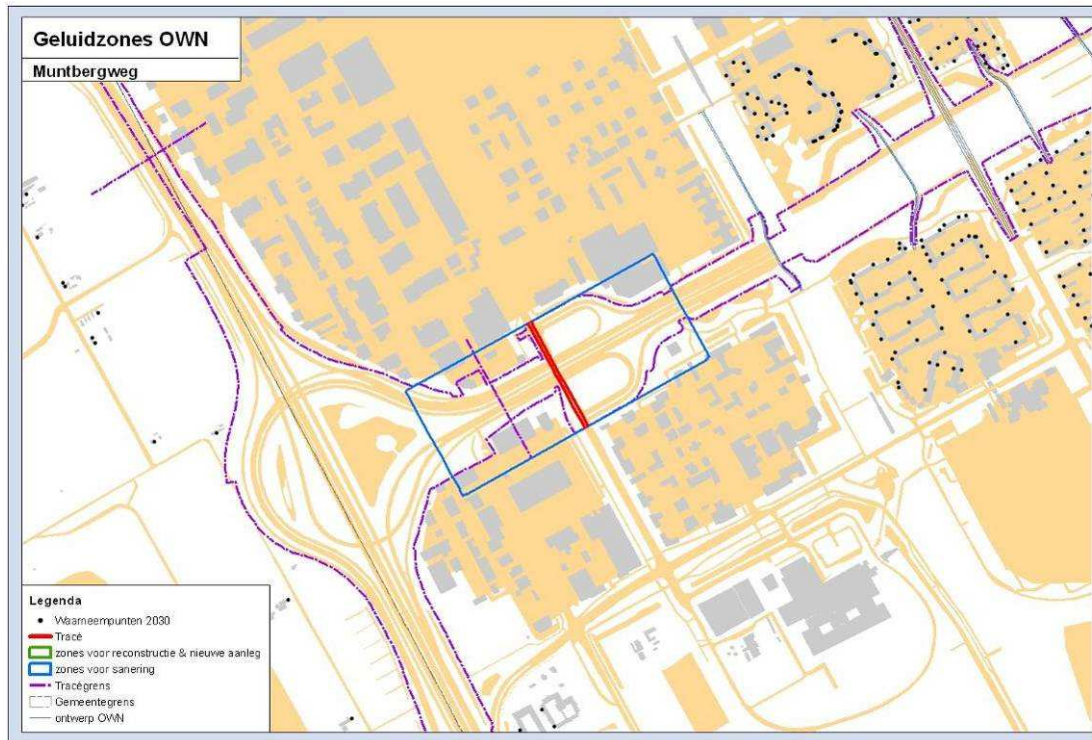


Voorstel tot maatregelen en vast te stellen hogere waarden

Voorgesteld wordt om een Dunne Deklaag, type A toe te passen vanaf de kruising met de Maldenhof tot het einde van de tunnelbak van de A9 (lengte 230 meter). Er hoeven in dat geval geen hogere waarden te worden aangevraagd.

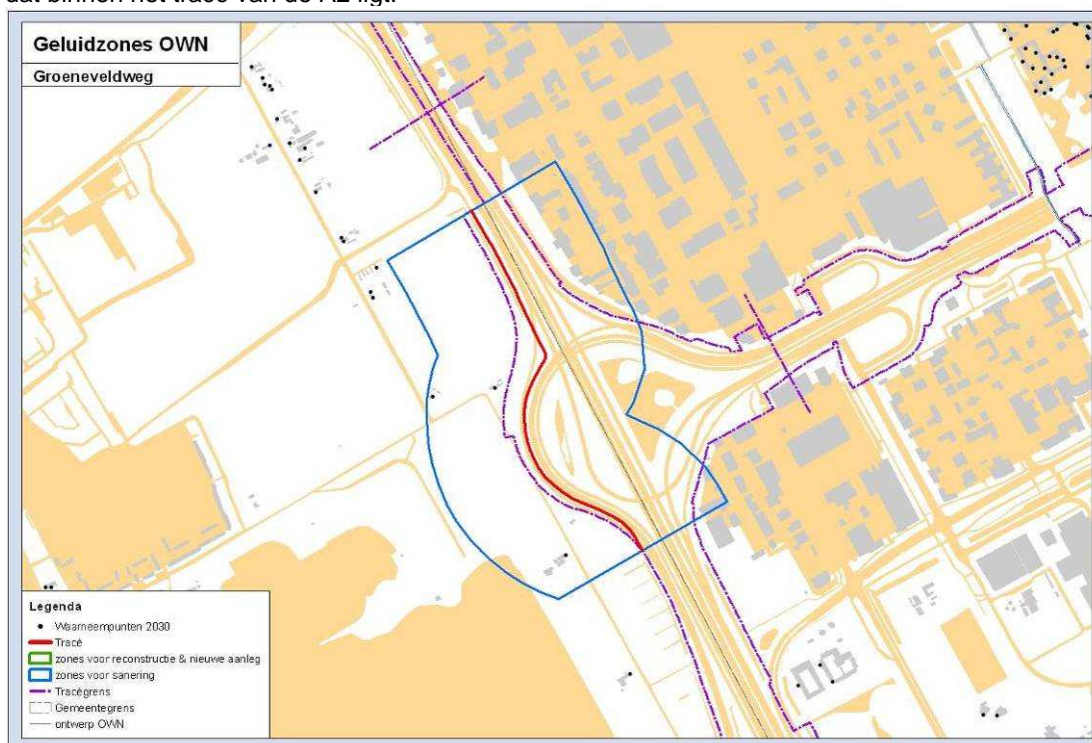
2.8 Muntbergweg

De Muntbergweg is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 10.8. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Muntbergweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



2.9 Groeneveldweg (A2)

De Groeneveldweg is een bestaande weg die tussen km 34.3 en km 35.3 binnen het tracé van de rijksweg A2 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Groeneveldweg weergegeven dat binnen het tracé van de A2 ligt.



Binnen de geluidzone van de Groeneveldweg liggen langs de oostzijde vier woningen op minimaal 50 meter afstand. Voor de meest nabijgelegen woningen wordt de geluidsbijdrage van de Groeneveldweg afgeschermd door een schuren.

Omdat voor de situatie 1986 geen verkeersgegevens beschikbaar zijn, is hiervoor uitgegaan van een etmaalintensiteit van 300 motorvoertuigen in het jaar 2006. Deze waarde is ontleend aan de verkeers-

intensiteit van de aangrenzende wegvakken Middenweg en Korte Dwarsweg, aangeleverd door Goudappel Coffeng. Deze etmaalintensiteit is bepaald aan de hand van een verkeersmodel voor de gemeente Ouder-Amstel.

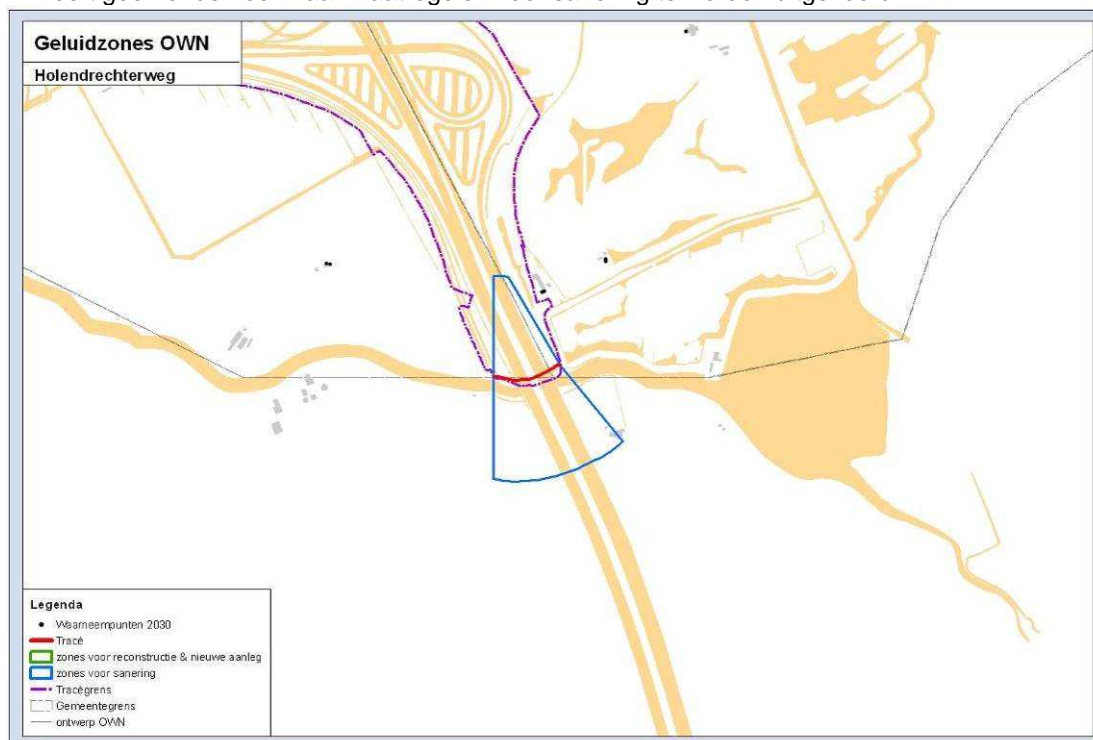
Daarbij is aangegeven dat het verkeer op deze wegen volledig uit lichte motorvoertuigen bestaat. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

De maximum snelheid voor dit wegvak bedraagt 80 km/uur en de verharding bestaat uit dicht asfaltbeton (dab).

Voor de vier woningen was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een sanerings situatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

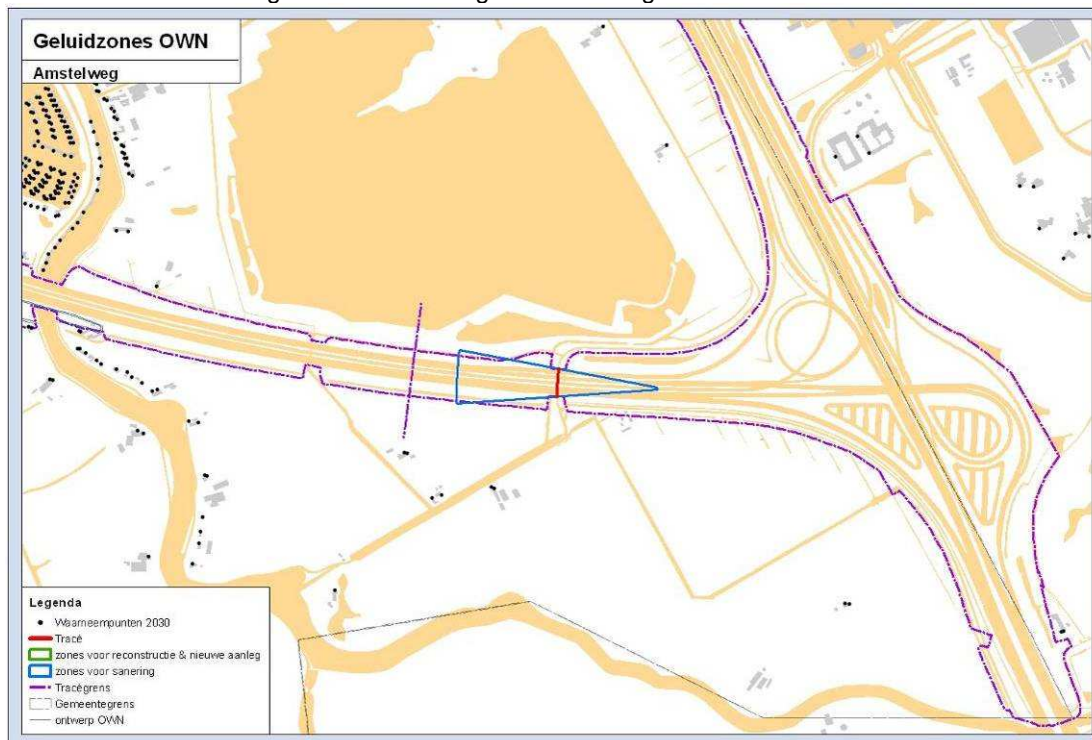
2.10 Holendrechteweg (A2)

De Holendrechteweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 37.4 binnen het tracé van de rijksweg A2 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Groeneveldweg weergegeven dat binnen het tracé van de A2 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



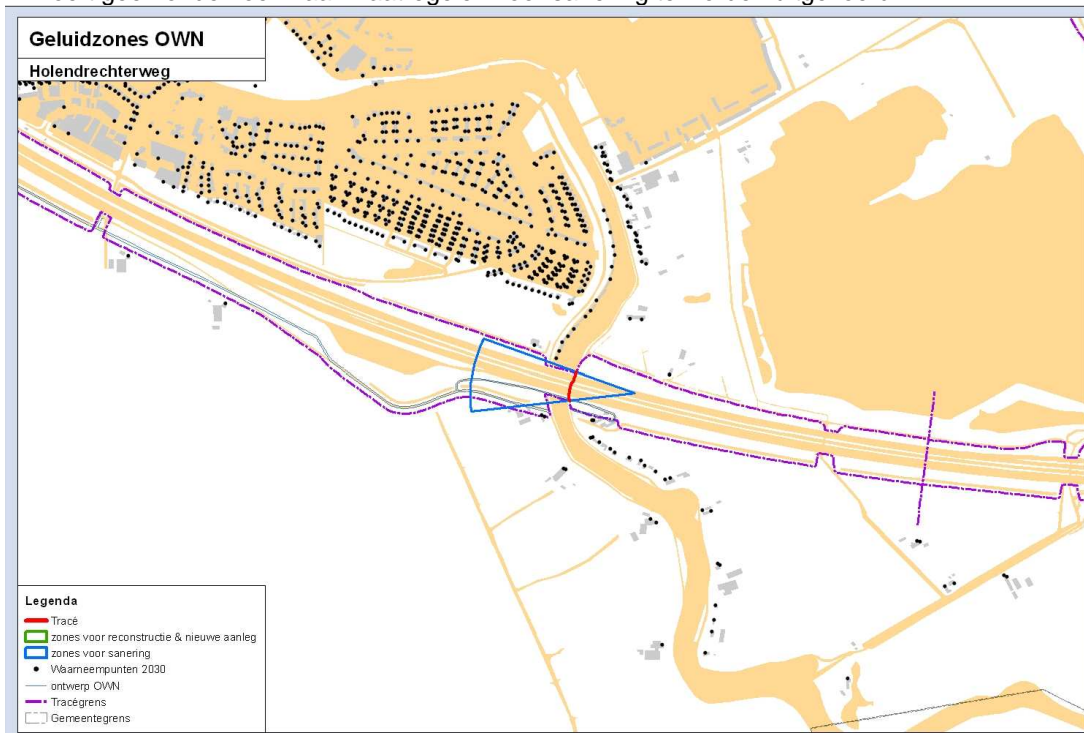
2.11 Amstelweg

De Amstelweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 22.9 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Amstelweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



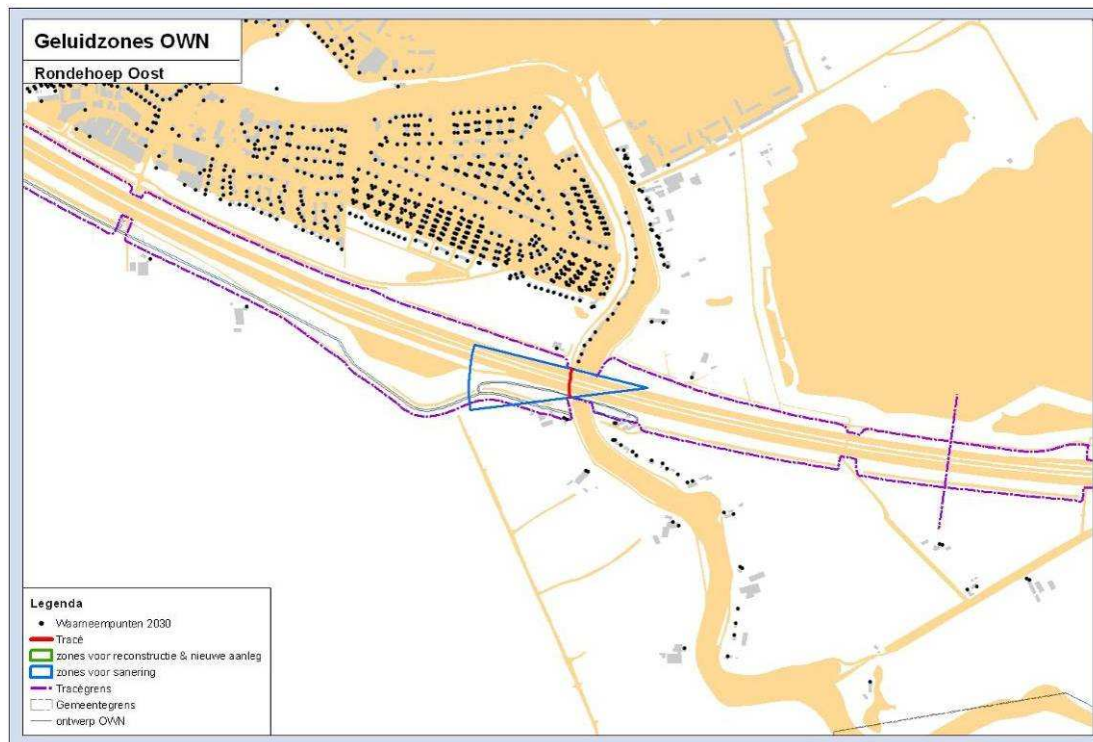
2.12 Holendrechteweg

De Holendrechteweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 24.2 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Holendrechteweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



2.13 Rondehoep Oost

De Rondehoep Oost is een bestaande weg die ter hoogte van km 24.3 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Rondehoep Oost weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

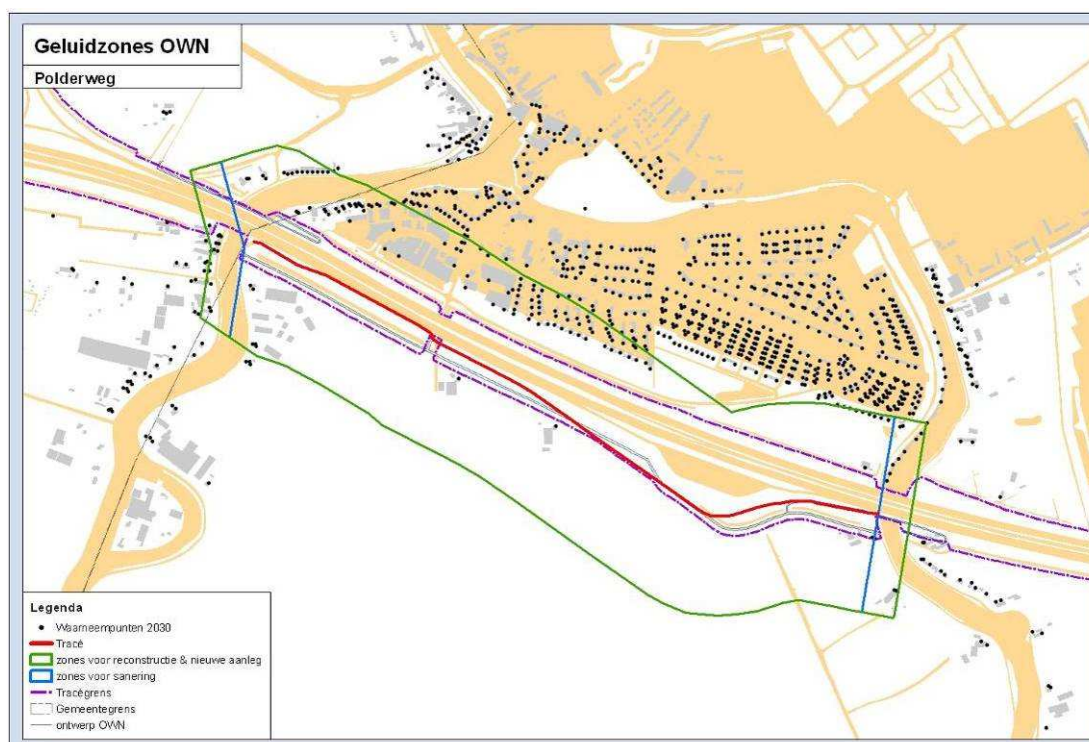


2.14 Polderweg

De Polderweg is een bestaande weg die tussen km 24.3 en km 26.0 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt.

Door de verbreding van de A9 en de aanleg van een verzorgingsplaats langs de zuidzijde van de A9 wordt de Polderweg binnen de tracégrens gewijzigd. Ten oosten van de verzorgingsplaats, bij de kruising met de Rondehoep Oost, verschuift de Polderweg ongeveer 45 meter in zuidelijke richting. Hierdoor komt de weg op ongeveer 10 meter afstand van de meest nabijgelegen woning te liggen. Ten westen van de verzorgingsplaats komt de Polderweg ongeveer 50 meter zuidelijker te liggen. De afstand tot de woningen bedraagt hier minimaal 25 meter.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Polderweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Tevens is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens.



Binnen de geluidzone voor sanering liggen 5 woningen langs de zuidzijde van de Polderweg. Een groot deel van de woningen ten noorden van de A9 is na 1986 gebouwd. De woningen langs de Amstel, ten noorden van de A9 op minimaal 110 meter afstand van de Polderweg, bestonden wel in de situatie 1986.

Omdat voor de situatie 1986 geen verkeersgegevens beschikbaar zijn, is hiervoor uitgegaan van een etmaalintensiteit van 400 motorvoertuigen in het jaar 2006. Deze waarde is aangeleverd door Goudappel Coffeng en is bepaald aan de hand van een verkeersmodel voor de gemeente Ouder-Amstel. Daarbij is aangegeven dat het verkeer op deze weg volledig uit lichte motorvoertuigen bestaat. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde. De maximum snelheid voor dit wegvak bedraagt 60 km/uur en de verharding bestaat uit dicht asfaltbeton (dab).

Voor de alle woningen binnen de geluidzone was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

De verkeersintensiteiten voor de Polderweg in de situaties 2010 en 2030 zijn ontleend aan etmaalintensiteiten die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de peiljaren 2006 en 2016. De etmaalintensiteit voor 2010 is bepaald door lineaire interpolatie tussen deze twee waarden en die voor 2030 door extrapolatie met 10 motorvoertuigen per jaar vanaf 2016. Er is door Goudappel Coffeng aangegeven dat het verkeer op deze weg volledig uit lichte motorvoertuigen bestaat. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

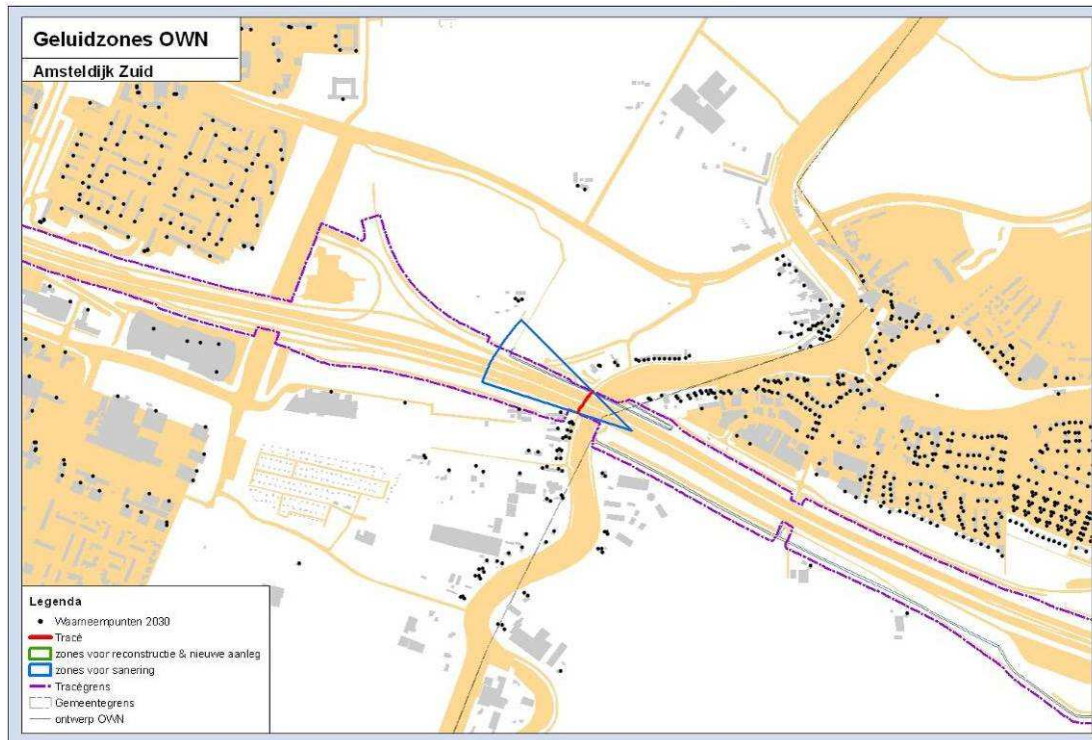
Tabel 2-9 Verkeersgegevens Polderweg, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Aangeleverde etmaalintensiteit		Afgeleide etmaalintensiteit		weg dek	snelheid (km/u)
	2006	2016	2010	2030		
Polderweg (Rondehoop Oost-Rondehoop West)	400	500	440	640	dab	60

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de Polderweg is de (huidige en de) toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Er is dus geen sprake van een aanpassingssituatie en er is geen onderzoek naar maatregelen vereist.

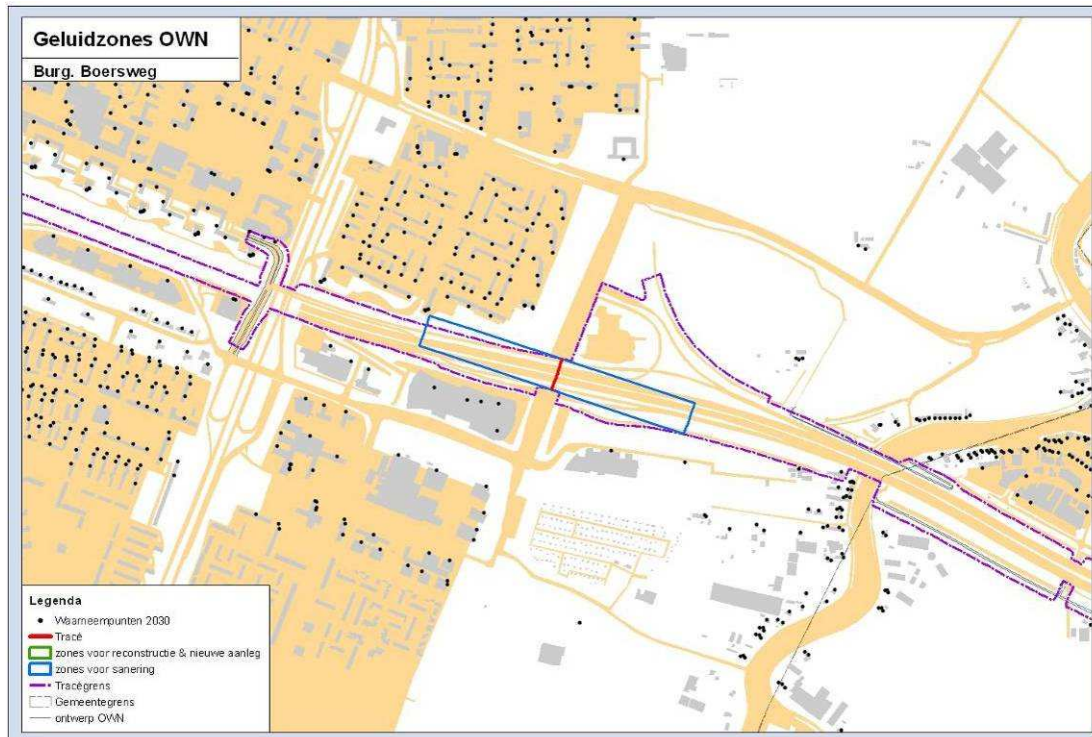
2.15 Amsteldijk Zuid

De Amsteldijk Zuid is een bestaande weg die ter hoogte van km 26.1 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Amsteldijk Zuid weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



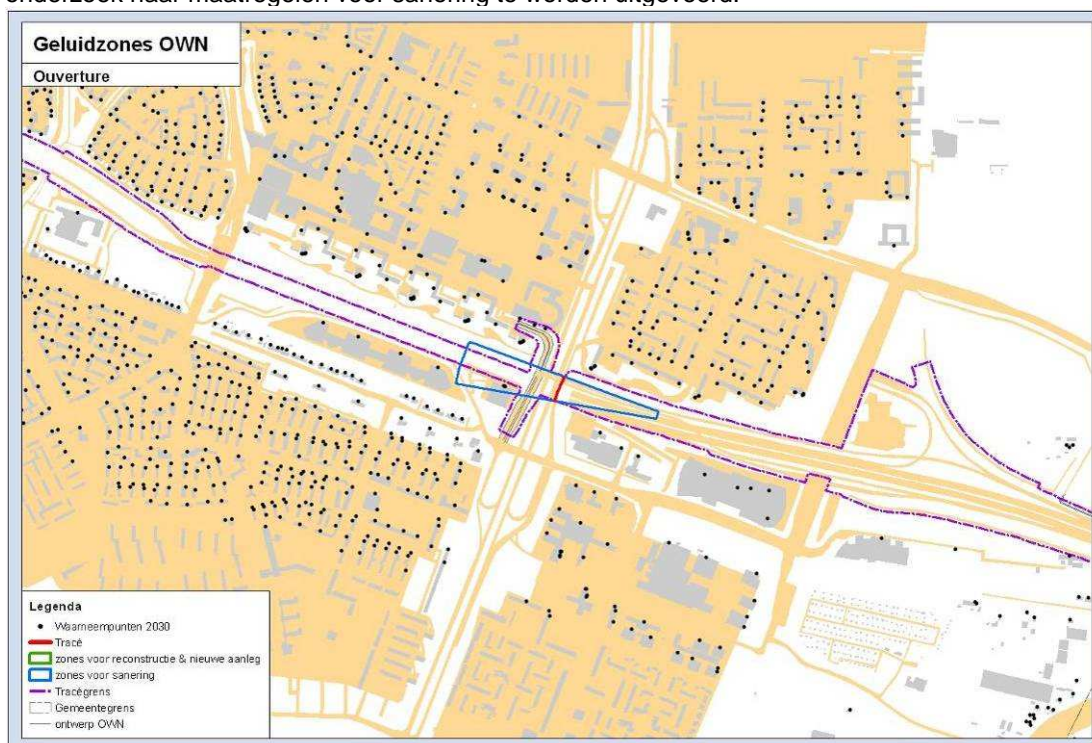
2.16 Burgemeester Boersweg

De Burgemeester Boersweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 26.9 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Burgemeester Boersweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



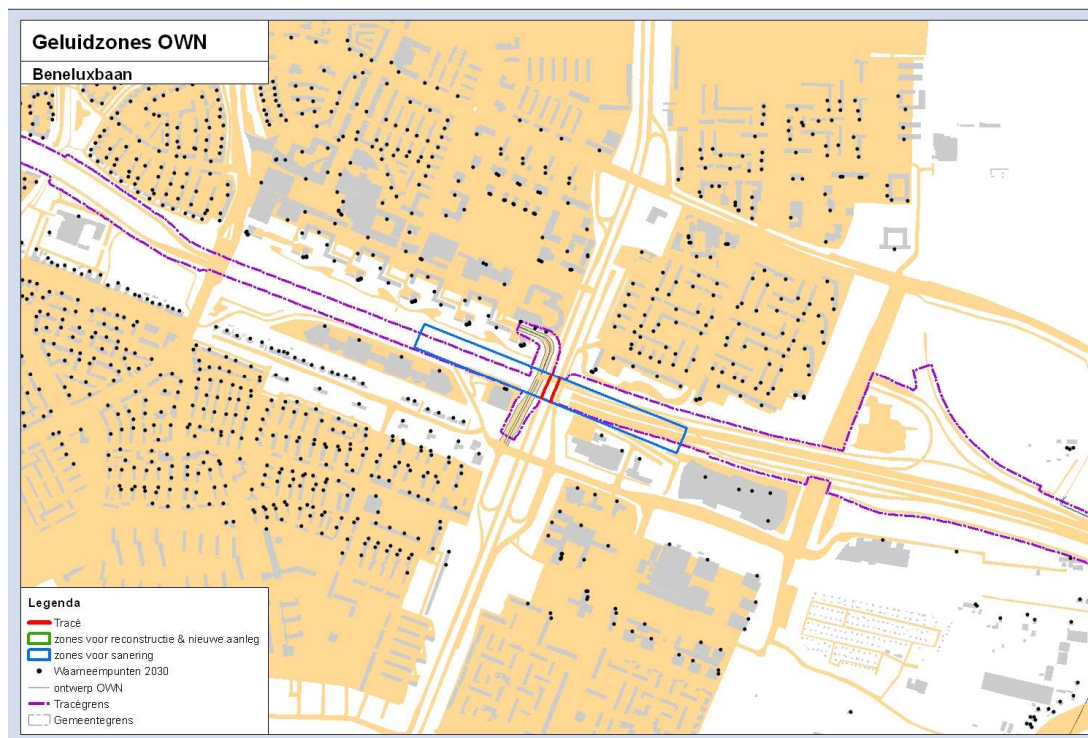
2.17 Ouverture

De Ouverture is een bestaande weg die ter hoogte van km 27.6 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Ouverture weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



2.18 Beneluxbaan

De Beneluxbaan is een bestaande weg die ter hoogte van km 27.7 binnen het tracé van de rijksweg A9 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Beneluxbaan weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

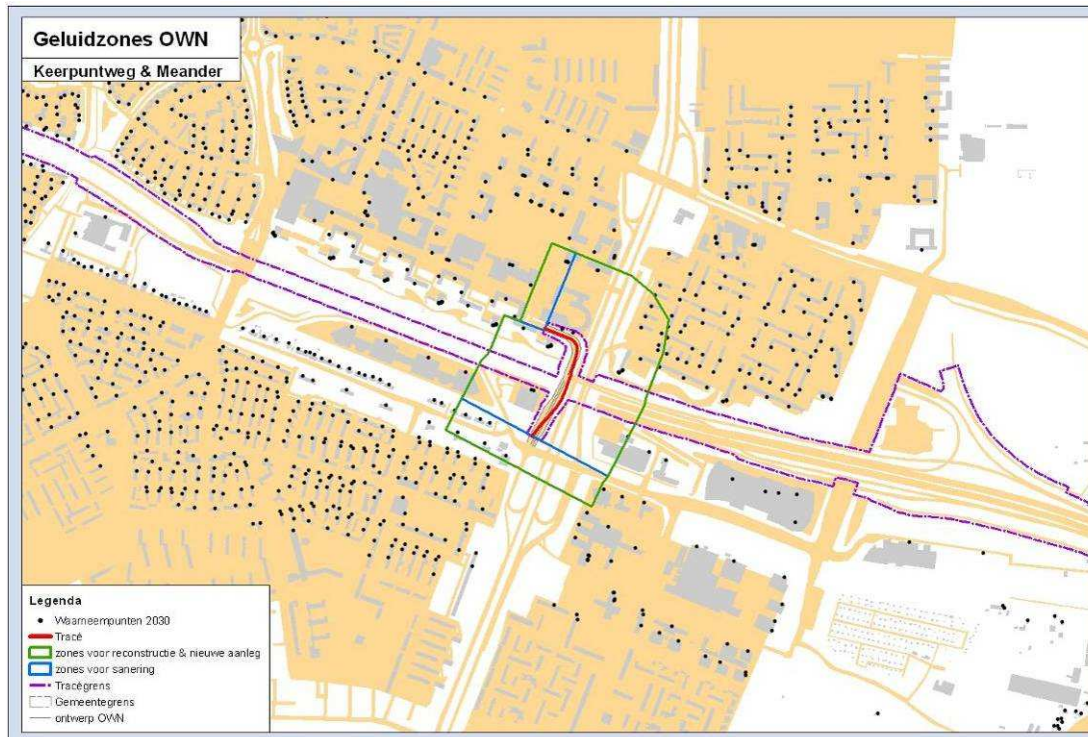


2.19 Keerpuntweg/Meander

De Keerpuntweg en de Meander zijn bestaande wegen die ter hoogte van km 27.7 binnen het tracé van de rijksweg A9 liggen. Ten noorden van de A9 gaat de Keerpuntweg over in de Meander. In het geluidsonderzoek zijn deze wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Keerpuntweg".

Door de aanleg van de tunnel van de A9 door de woonkern van Amstelveen wordt de Keerpuntweg binnen de tracégrens gewijzigd. In de huidige situatie ligt de A9 op een viaduct en gaat de Keerpuntweg hier onderdoor. In de toekomstige situatie zal de Keerpuntweg worden verbreed en verhoogd om over de tunnel van de A9 heen te kruisen en aan te sluiten op de nieuwe toe- en afrit van de rijksweg. Op de tracégrens ligt de Keerpuntweg weer op het huidige niveau.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Keerpuntweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt.



Binnen de geluidzone van de Keerpuntweg liggen enkele geluidsgevoelige bestemmingen aan de noordzijde van de A9. Het gaat om een flat van 13 bouwlagen op ongeveer 10 meter afstand langs de zuidzijde van de Keerpuntweg en om een groot aantal woningen (eengezinswoningen van 3 bouwlagen en twee flats van 10 en 3 bouwlagen) aan de oostzijde van de Keerpuntweg op een afstand van minimaal 100 meter.

Voor de situatie 1986 zijn slechts globale verkeersgegevens beschikbaar. Op basis van een verkeersmilieukaart van de gemeente Amstelveen is de etmaalintensiteit voor het jaar 1986 bepaald op maximaal 750 motorvoertuigen. Hierbij is aangehouden dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

De maximum snelheid voor dit wegvak bedraagt 50 km/uur en de verharding bestaat uit dicht asfaltbeton (dab).

Voor de genoemde woningen was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Ook voor de situatie 2010 zijn slechts globale verkeersgegevens beschikbaar. Op basis van een verkeersmilieukaart van de gemeente Amstelveen is de etmaalintensiteit voor het jaar 2000 bepaald op minimaal 750 motorvoertuigen. Uitgaande van 3% groei per jaar bedraagt de etmaalintensiteit in de situatie 2010 975 motorvoertuigen. Het groeipercentage is ontleend aan de groei tussen de situatie 2008 en 2011 in de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken op het nabijgelegen wegvak Beneluxbaan. Hierbij is aangehouden dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

De verkeersintensiteiten voor de Keerpuntweg in de situatie 2030 zijn ontleend aan etmaalintensiteiten die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de peiljaren 2020 en 2025. Deze etmaalintensiteiten zijn bepaald aan de hand van een verkeersmodel voor de gemeente Amstelveen, waarin de aanpassing van de A9 volgens het project SAA is opgenomen, inclusief de nieuwe aansluitingen op de Keerpuntweg. De etmaalintensiteiten voor 2030 zijn bepaald door middel van extrapolatie met 100 motorvoertuigen per jaar vanaf 2025. Hierbij is aangehouden dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit

middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 2-10 **Verkeersgegevens Keerpuntweg, situatie 2010 en 2030**

Wegvak	Aangeleverde etmaalintensiteit			Afgeleide etmaalintensiteit		weg dek	snelheid (km/u)
	2000	2020	2025	2010	2030		
Keerpuntweg / Meander	750	11500	12000	975	12500	dab	50

Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de Keerpuntweg met ongeveer 11 dB toe. Voor 53 woningen is er sprake van een aanpassingssituatie. In verband met de weghelling, de scherpe bocht in de weg en optrekkend en afremmend verkeer bij kruispunten is het niet goed mogelijk een bronmaatregel in de vorm van een geluidsreducerend wegdektype toe te passen. Daarbij komt dat het effect van een dergelijke bronmaatregel maximaal ongeveer 4 dB bedraagt. Omdat een groot deel van de aanpassingswoningen in een flatgebouw op korte afstand van de weg liggen, zullen hoge geluidsschermen nodig zijn om de geluidsbelasting voor alle aanpassingswoningen terug te brengen. In een stedelijke situatie zijn hoge geluidsschermen ongewenst.

Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn om de hierboven genoemde redenen niet doelmatig. Als er geen maatregelen worden genomen, dan zullen voor de woningen in de hieronder genoemde tabel hogere waarden moeten worden aangevraagd.

Het aanvragen van hogere waarden bij een geluidstoename van meer dan 5 dB is alleen bij uitzondering mogelijk. Er dient dan te worden voldaan aan de volgende twee voorwaarden:

1. ten gevolge van de aanpassing zal de geluidsbelasting van ten minste een gelijk aantal woningen elders met ten minste een gelijke waarde verminderen;
2. de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen voor de uitvoering van gevelisolatie van de desbetreffende woningen ter beschikking stelt voordat de reconstructie voltooid is.

Er worden in het OTB geen hogere waarden vastgesteld voor de hieronder genoemde woningen. In een later stadium (Tracébesluit) dient te worden onderzocht of er aan de eerste voorwaarde wordt voldaan of dat aanpassingen aan het wegontwerp kunnen leiden tot het oplossen van dit geluidsknelpunt.

Woningen waar sprake is van een aanpassingssituatie vanwege de wijziging aan de Keerpuntweg

Gemeente	Woonplaats	Adres	Post-code	Waarneem-hoogte	Geluidniveau (dB)	Weg	Regime wgh
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 991	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 991	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 991	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 993	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 993	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 993	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 993	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 995	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 995	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 995	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 997	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 997	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 997	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 999	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 999	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 999	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1001	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1001	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1001	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1003	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1003	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1003	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f

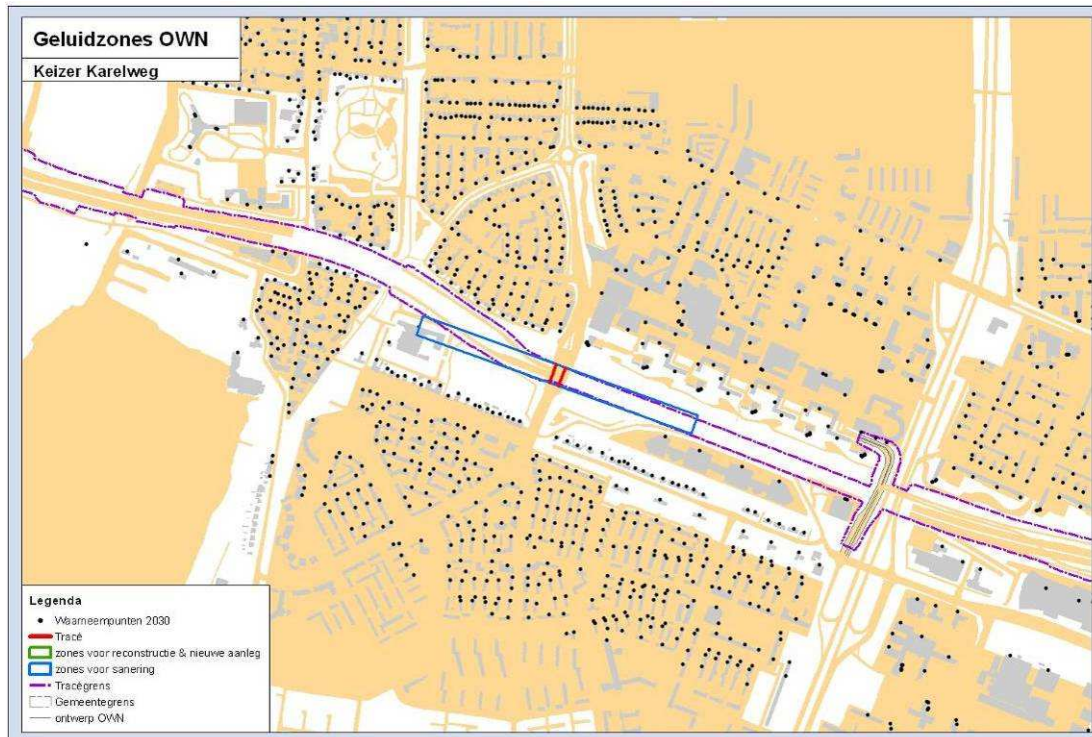
Gemeente	Woonplaats	Adres	Post-code	Waarneem-hoogte	Geluidniveau (dB)	Weg	Regime wgh
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1005	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1005	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1005	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1007	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1007	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1007	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1009	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1009	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1009	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1011	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1011	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1011	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1013	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1013	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1013	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1015	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1015	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1015	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1017	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1017	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1017	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1019	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1019	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1019	1181WP	7,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1021	1181WP	4,5	62	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1025	1181WP	4,5	62	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1029	1181WP	7,5	62	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1031	1181WP	7,5	62	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1037	1181WP	10,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1039	1181WP	10,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 959	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 961	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 963	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 965	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 965	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 965	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 967	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 967	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 967	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 969	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 969	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 969	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 971	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 971	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 971	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 973	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 973	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 973	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 975	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 975	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 975	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f

Gemeente	Woonplaats	Adres	Post-code	Waarneem-hoogte	Geluidniveau (dB)	Weg	Regime wgh
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 977	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 977	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 977	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 979	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 979	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 979	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 981	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 981	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 981	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 983	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 983	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 983	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 985	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 985	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 985	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 985	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 987	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 987	1181WP	1,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 987	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 987	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 989	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 989	1181WP	4,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 989	1181WP	4,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 989	1181WP	7,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 991	1181WP	1,5	56	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1045	1181WP	13,5	61	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1053	1181WP	16,5	60	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1055	1181WP	16,5	60	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1061	1181WP	19,5	60	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1063	1181WP	19,5	60	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1069	1181WP	22,5	59	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1071	1181WP	22,5	59	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1077	1181WP	25,5	59	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1079	1181WP	25,5	59	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1085	1181WP	28,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1087	1181WP	28,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1093	1181WP	31,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1095	1181WP	31,5	58	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1101	1181WP	34,5	57	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1103	1181WP	34,5	57	Keerpuntweg	87f
Amstelveen	AMSTELVEEN	Meander 1109	1181WP	34,5	57	Keerpuntweg	87f

2.20 Keizer Karelweg

De Keizer Karelweg is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 28.6. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Keizer Karelweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt.

Binnen de geluidszone ligt een school, op ruim 280 meter afstand aan de westzijde van de Keizer Karelweg.



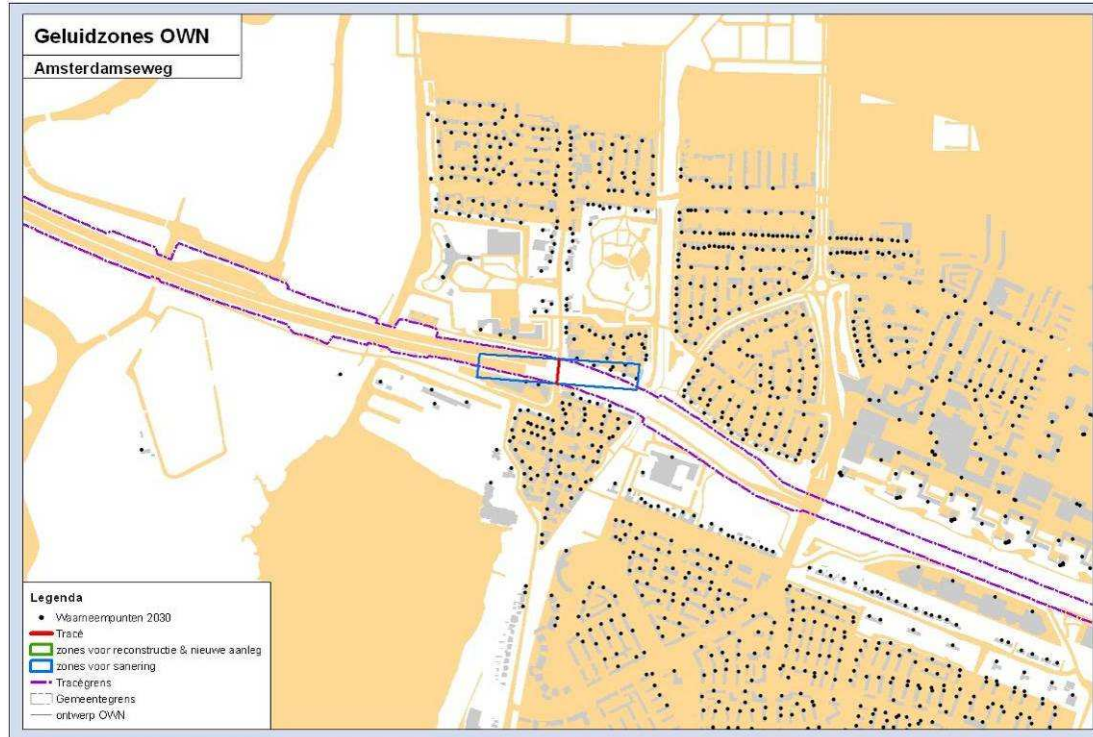
Voor de situatie 1986 zijn slechts globale verkeersgegevens beschikbaar. Op basis van een verkeersmilieukaart van de gemeente Amstelveen is de etmaalintensiteit voor het jaar 1986 bepaald op 6500 motorvoertuigen. Hierbij is aangehouden dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde. De maximum snelheid voor dit wegvak bedraagt 50 km/uur en de verharding bestaat uit dicht asfaltbeton (dab).

Voor de school was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

2.21 Amsterdamseweg

De Amsterdamseweg is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 29.3. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Amsterdamseweg weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt.

Binnen de geluidzone liggen enkele woningen, aan de noordzijde van de A9. De meest nabijgelegen woning ligt op ruim 15 meter afstand aan de oostzijde van de Amsterdamseweg.



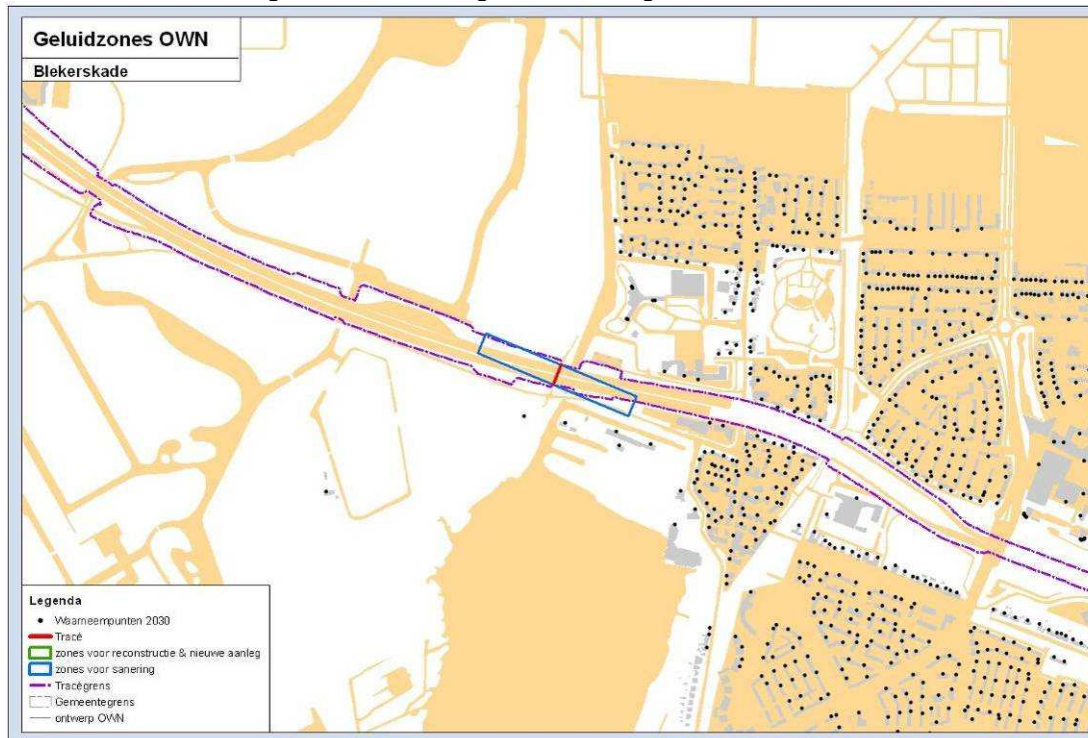
Voor de situatie 1986 zijn slechts globale verkeersgegevens beschikbaar. Op basis van een verkeersmilieukaart van de gemeente Amstelveen is de etmaalintensiteit voor het jaar 1986 bepaald op maximaal 1500 motorvoertuigen. Hierbij is aangehouden dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6,5%, 3,5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

De maximum snelheid voor dit wegvak bedraagt 50 km/uur en de verharding bestaat uit dicht asfaltbeton (dab).

Voor de woningen binnen het onderzoeksgebied was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een saneringssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

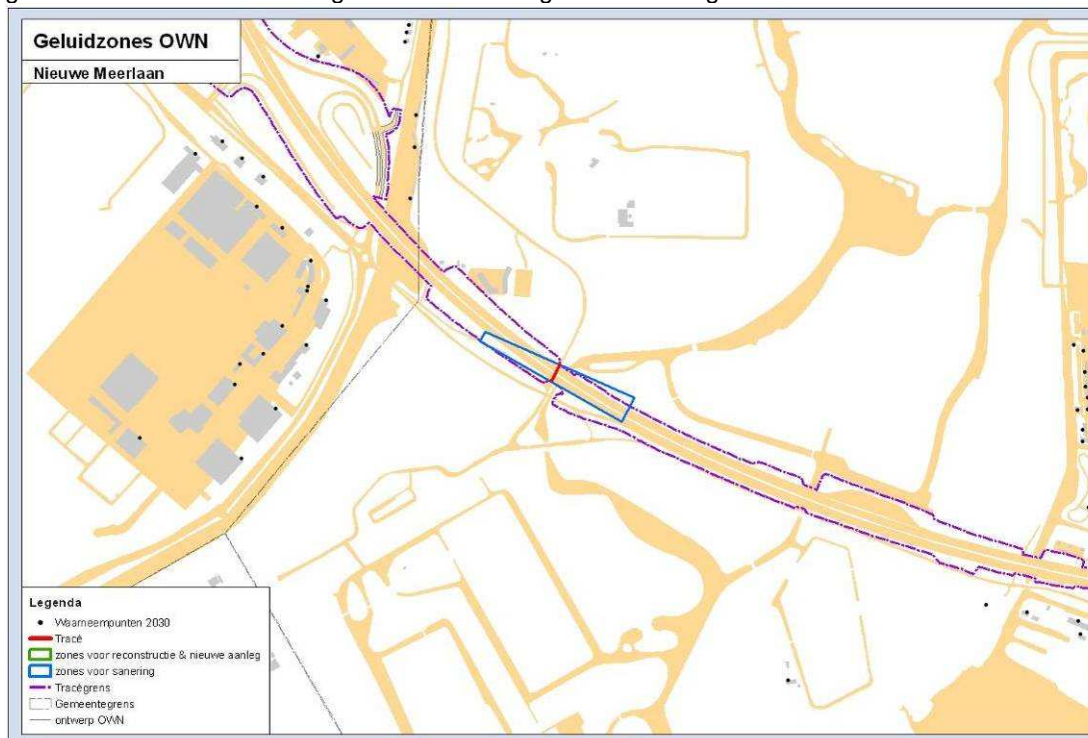
2.22 Blekerskade

De Blekerskade is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 29.9. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Blekerskade weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



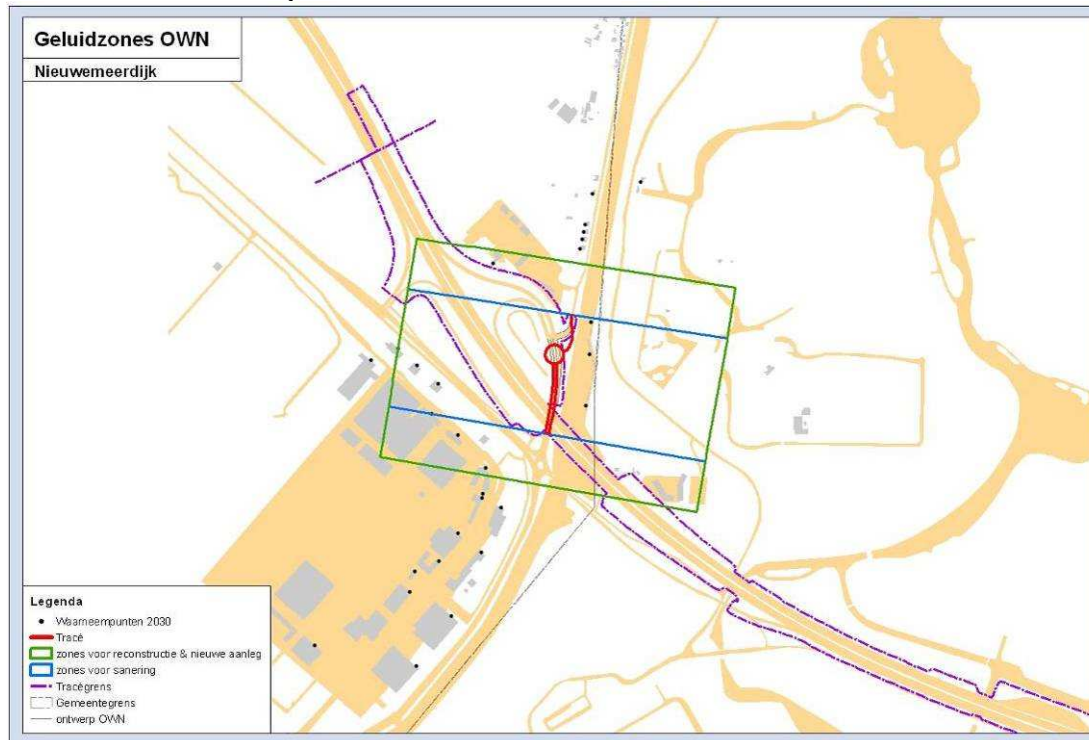
2.23 Nieuwe Meerlaan

De Nieuwe Meerlaan is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 31.1. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Nieuwe Meerlaan weergegeven dat binnen het tracé van de A9 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



2.24 Nieuwe Meerdijk/Schipholdijk

De Nieuwe Meerdijk en de Nieuwe Schipholdijk zijn bestaande wegen binnen het tracé van de rijksweg A9, ter hoogte van km 31.8. Beide wegen sluiten hier aan op de noordelijke toe- en afrit van de A9. Deze aansluiting bestaat in de huidige situatie uit een rotonde. In de toekomstige situatie wordt deze aansluiting als kruising uitgevoerd. In het geluidsonderzoek zijn de beide wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Nieuwe Meerdijk".



Binnen de geluidszone voor sanering liggen aan de oostzijde drie woonboten op minimaal 50 meter afstand. Deze worden in het kader van de sanering niet als geluidsgevoelige bestemmingen beschouwd, zodat er geen onderzoek naar maatregelen voor sanering hoeft te worden uitgevoerd.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Binnen deze uitbreiding van het onderzoeksgebied liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen.

In tabel 2-11 zijn de verkeersgegevens voor de Nieuwe Meerdijk in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (per richting afzonderlijk). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 2-11 Verkeersgegevens Nieuwe Meerdijk/Schipholdijk, situatie 2010 en 2030

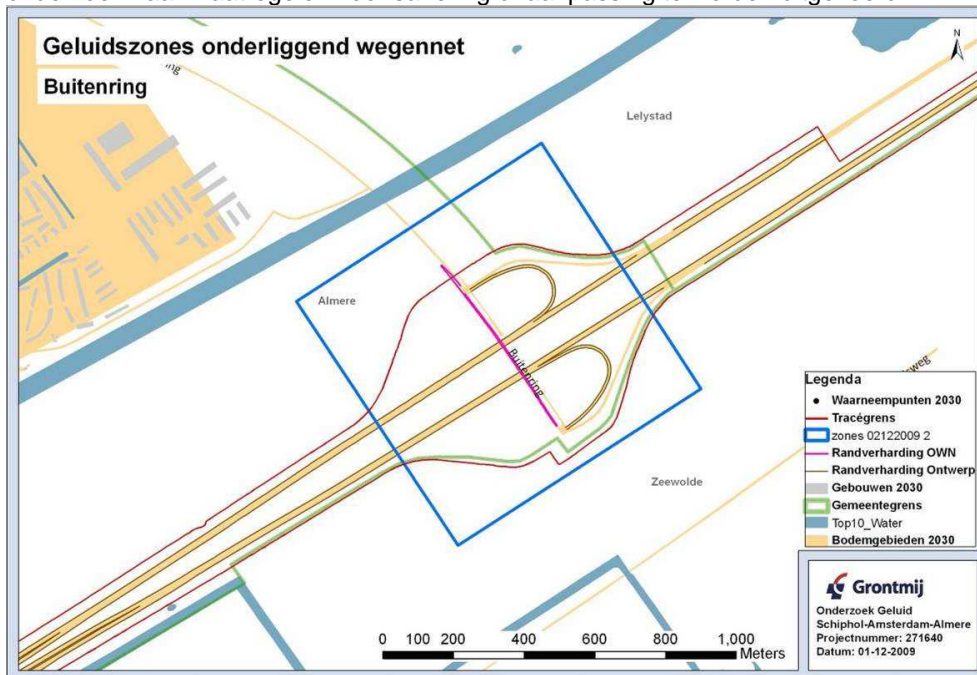
Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Nieuwemeerdijk (aansl. A9 – Koekoekslaan)	2158	--	93.31%	5.54%	1.15%	dab	60
Nieuwemeerdi Nieuwemeerdijk (Koekoekslaan – aansl. A9)	2158	--	93.31%	5.54%	1.15%	dab	60
Nieuwemeerdijk (aansl. A9 – Burgemeester Colijnweg)	10458	--	89.28%	8.62%	2.06%	dab	80
Nieuwemeerdijk (Burgemeester Colijnweg - aansl. A9)	8022	--	89.03%	8.76%	2.15%	dab	80
Schipholdijk (Burgemeester Colijnweg - Fokkerweg)	16798	--	87.60%	8.77%	3.61%	dab	80
Schipholdijk (Fokkerweg - Burgemeester Colijnweg)	16806	--	87.56%	8.81%	3.61%	dab	80
Peiljaar 2030							
Nieuwemeerdijk (aansl. A9 – Koekoekslaan)	1583	--	94.37%	3.92%	1.71%	dab	60
Nieuwemeerdi Nieuwemeerdijk (Koekoekslaan – aansl. A9)	1583	--	94.37%	3.92%	1.71%	dab	60
Nieuwemeerdijk (aansl. A9 – Burgemeester Colijnweg)	16271	--	87.52%	8.74%	3.74%	dab	80
Nieuwemeerdijk (Burgemeester Colijnweg - aansl. A9)	14303	--	86.70%	9.33%	3.98%	dab	80
Schipholdijk (Burgemeester Colijnweg - Fokkerweg)	22133	--	88.47%	9.86%	1.66%	dab	80
Schipholdijk (Fokkerweg - Burgemeester Colijnweg)	21931	--	88.43%	9.91%	1.66%	dab	80

Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen voor de drie woonboten met minder dan 2 dB toe. Er is geen sprake van een aanpassingssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen vereist.

3 A6 Muiderberg - Almere

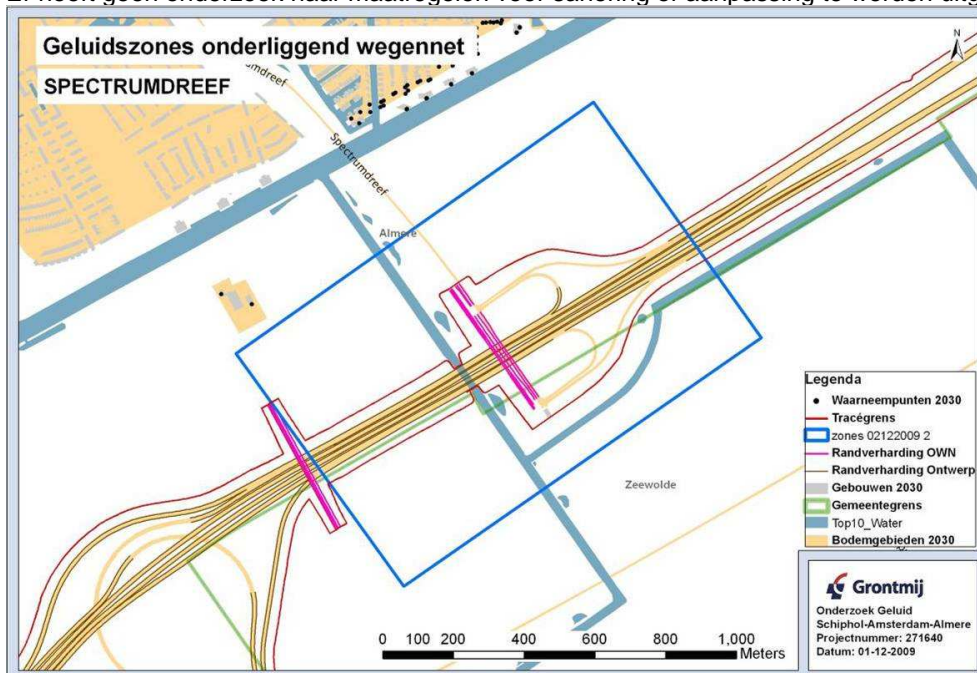
3.1 Buitenring

De Buitenring is een bestaande weg die ter hoogte van km 61.2 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Tussen de noordelijke en zuidelijke aansluitingen op de A6 wordt de Buitenring gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens. Binnen deze zone liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



3.2 Spectrumdreef

De Spectrumdreef is een bestaande weg die ter hoogte van km 59.0 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Tussen de noordelijke en zuidelijke aansluitingen op de A6 wordt de Spectrumdreef gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens. Binnen deze zone liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.

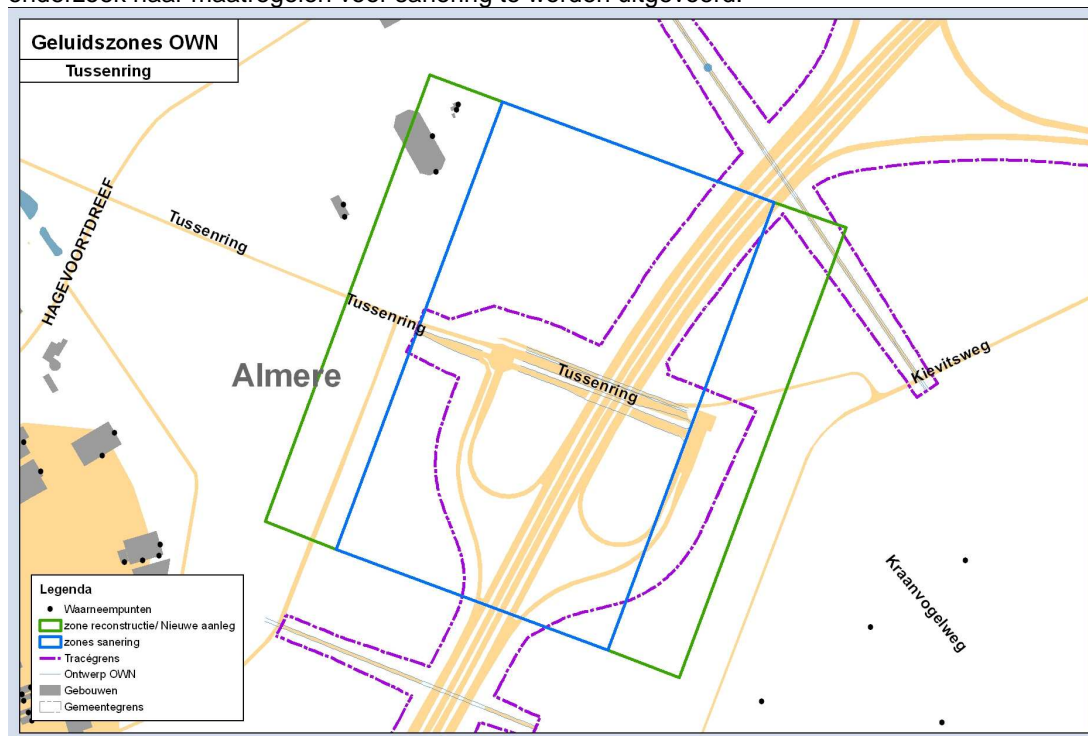


3.3 Rijksweg 27

De rijksweg A27 is een bestaande weg die ter hoogte van km 57.5 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In 1986 bestond dit deel van de A27 nog niet. Er hoeft daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

3.4 Tussenring

De Tussenring is een bestaande weg die ter hoogte van km 56.6 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Tussen de westelijke en oostelijke aansluitingen van de Tussenring op de A6 worden de weg gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Tussenring weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Aan de noordwestzijde van de A6 liggen een manege en een woning.

In tabel 3-1 zijn de verkeersgegevens voor de Tussenring in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 3-1 Verkeersgegevens Tussenring, situatie 2010 en 2030

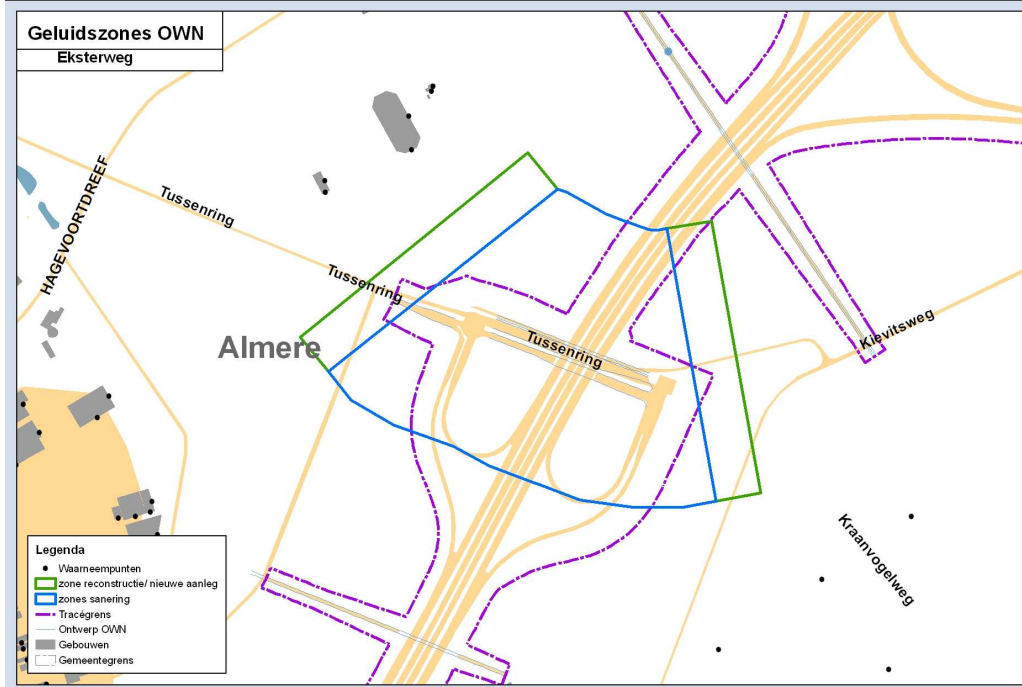
Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Tussenring (aansluiting A6-Buitenhoutsedreef)	46180	--	92.00%	5.10%	2.90%	dab	80
Peiljaar 2030							
Tussenring (aansluiting A6-Buitenhoutsedreef)	75000	--	91.16%	5.63%	3.20%	dab	80

Voor de woning is sprake van een aanpassingssituatie. De geluidsbelasting neemt toe van 47 dB in 2010 tot 50 dB in de situatie 2030. Geluidsmaatregelen zijn niet doelmatig. Voor deze woning dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

3.5 Eksterweg

De Eksterweg is een bestaande weg die parallel aan de Tussenring ligt en ter hoogte van km 56.6 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Ter hoogte van het viaduct over de A6 wordt de weg gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Eksterweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Tevens is de geluidszone aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.

Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



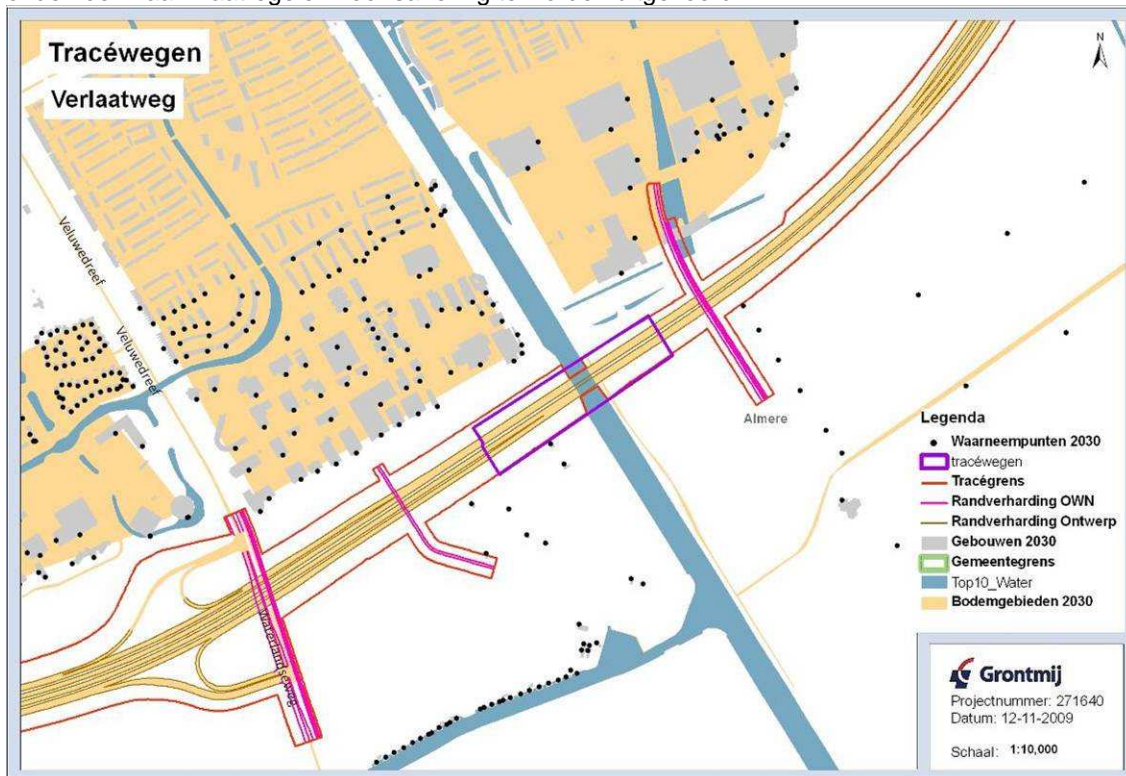
3.6 Watersnipweg

De Watersnipweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 54.4 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Watersnipweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



3.7 Verlaatweg

De Verlaatweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 54.4 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Verlaatweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

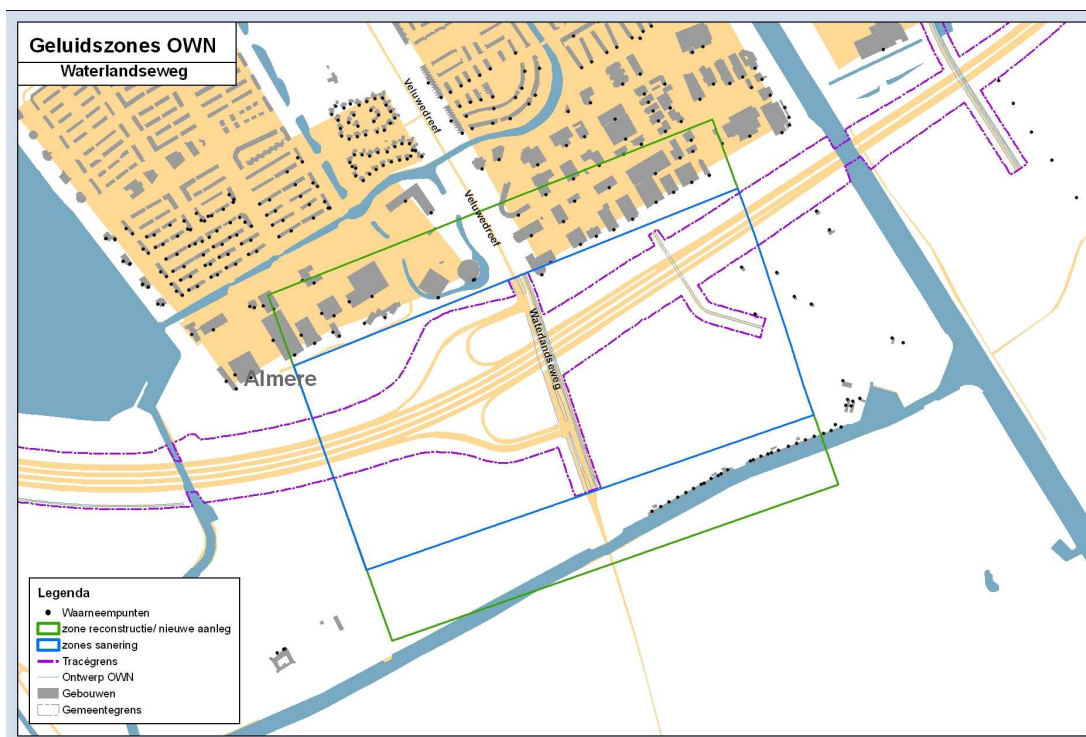


3.8 Veluwedreef/Waterlandseweg

De Veluwedreef en de Waterlandseweg zijn bestaande wegen die ter hoogte van km 53.5 binnen het tracé van de rijksweg A6 liggen. Ter hoogte van de noordelijke aansluitingen op de A6 gaan deze wegen in elkaar over. In het geluidsonderzoek zijn deze wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Waterlandseweg".

Tussen de noordelijke aansluitingen op de A6 en ruim 100m ten zuiden van de zuidelijke aansluitingen op de A6 de wordt de Waterlandseweg gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Waterlandseweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Aan de oostzijde van de Waterlandseweg, ten zuiden van de A6, ligt een twintigtal woonboten in de Lange Wetering. Enkele van deze woonboten bestaan uit twee bouwlagen. Deze woonboten zijn niet geluidsgevoelig conform de definitie in de Wet geluidhinder. Wel worden zij afzonderlijk in de afweging van maatregelen meegenomen om inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen op de woonboten.



In tabel 3-2 zijn de verkeersgegevens voor de Veluwedreef en de Waterlandseweg in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

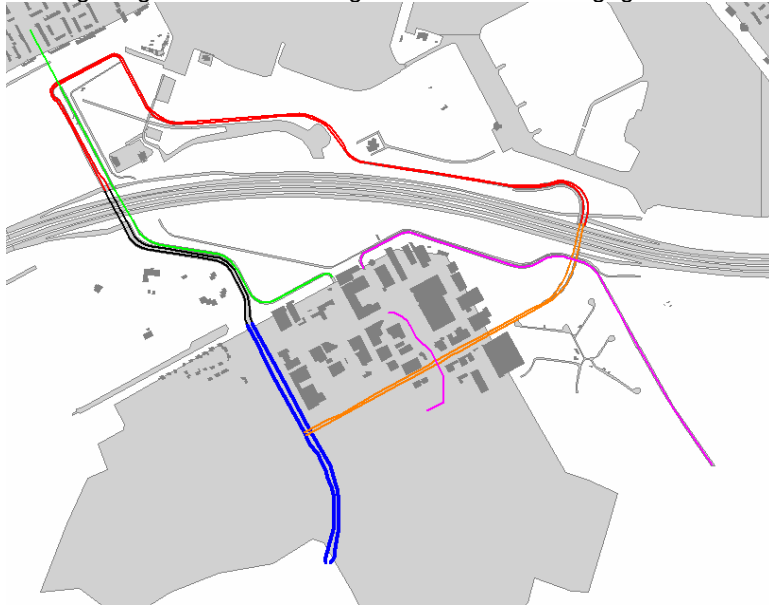
Tabel 3-2 Verkeersgegevens Veluwedreef / Waterlandseweg, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaalintensiteit	Voertuigverdeling				wegdek	snelheid (km/u)
		motorrijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Veluwedreef (Veluwezoom – aansl. A6)	25192	--	94.78%	3.65%	1.57%	dab	50
Waterlandseweg (aansl A6 noord - aansl A6 zuid)	36327	--	90.50%	6.00%	3.50%	dab	80
Waterlandseweg (aansl A6 zuid - Meentweg)	18166	--	90.50%	6.00%	3.50%	dab	80
Peiljaar 2030							
Veluwedreef (Veluwezoom – aansl. A6)	29433	--	93.21%	4.75%	2.04%	dab	50
Waterlandseweg (aansl A6 noord - aansl A6 zuid)	47222	--	89.52%	6.62%	3.86%	dab	80
Waterlandseweg (aansl A6 zuid - Meentweg)	23611	--	89.52%	6.62%	3.86%	dab	80

Voor 3 woonboten is sprake van een aanpassing. De opbrengsten van € 15.020,00 zijn te laag om voor deze drie woonboten doelmatige maatregelen te realiseren. Aangezien de woonboten niet worden beschouwd als geluidsgevoelige bestemmingen dienen er geen hogere waarden te worden aangevraagd.

3.9 Wegen in de omgeving van de aansluiting Almere Haven

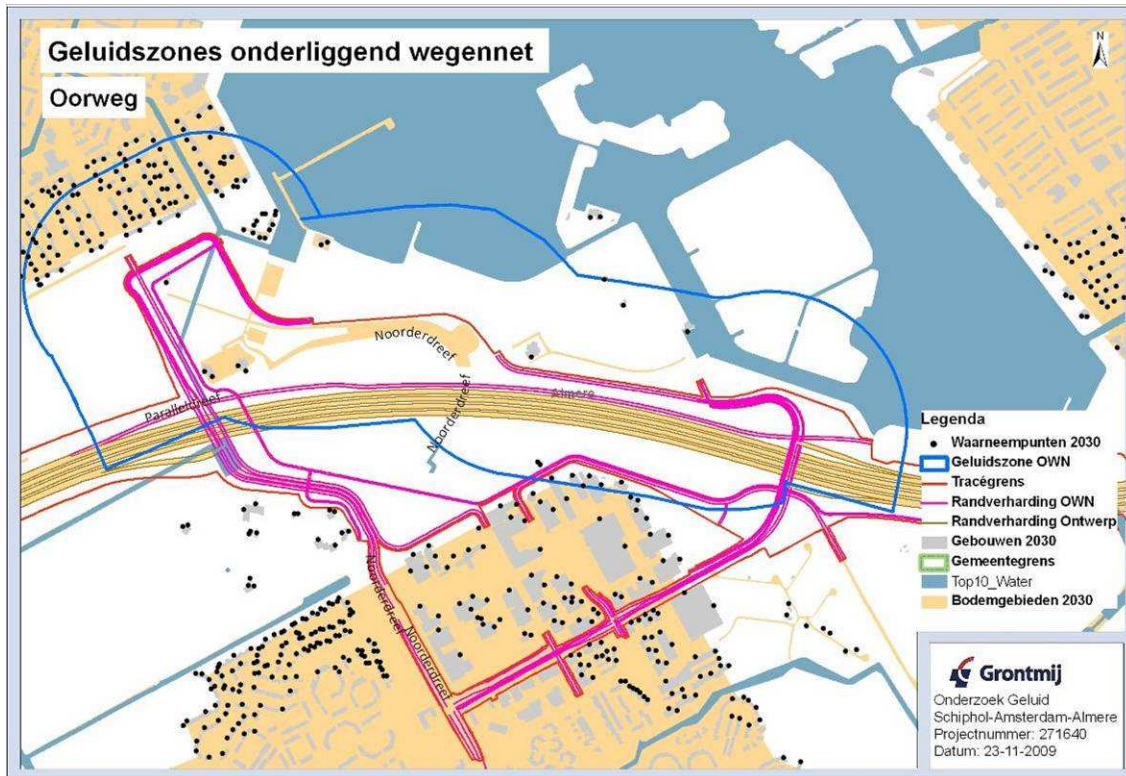
In de omgeving van de nieuwe aansluiting Almere Haven verandert de verkeersstructuur van het onderliggend wegennet wezenlijk. De aansluiting wordt gesplitst in een westelijke aansluiting en een oostelijke aansluiting. De westelijke aansluiting met een toerit naar en een afrit vanuit de richting Muiderberg ligt ruim 350 meter westelijker dan de huidige aansluiting en ter hoogte van het huidige Fontanapad. De oostelijke aansluiting met een toerit naar en een afrit vanuit de richting Lelystad ligt ongeveer 1100 meter oostelijker dan de huidige aansluiting en ter hoogte van het huidige Sturmeypad. In verband hiermee zal het noordelijke deel van de Noorderdreef in westelijke richting worden verlegd, zal de Oorweg worden verlengd en wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd tussen de Noorderdreef en de oostelijke aansluiting Almere Haven. Ook de gemeentelijke busbaan, die in de huidige situatie tussen de Oorweg en de Noorderdreef in ligt, wordt in westelijke richting verlegd, parallel aan de nieuwe weggedeelten van de Oorweg en de Noorderdreef. In onderstaande afbeelding is de toekomstige situatie in de omgeving van de aansluiting Almere Haven weergegeven.



Het noordelijke deel van de Noorderdreef (in bovenstaande afbeelding met een zwarte lijn weergegeven) en de Oorweg (rood) worden op elkaar aangesloten en vormen een ring samen met het bestaande deel van de Noorderdreef (blauw) en de nieuwe verbindingsweg naar de oostelijke aansluiting (oranje). Vanwege de gewijzigde verkeersstructuur wordt de Oorweg beoordeeld als nieuwe weg. De naar het westen verlegde busbaan is als groene lijn weergegeven. Verder worden binnen dit gebied de bestaande Oude Waterlandseweg en De Steiger (beide paars) gewijzigd.

3.10 Oorweg

De Oorweg is een bestaande weg die tussen km 50.4 en km 50.9 binnen het tracé van de A6 ligt. De wijziging van de Oorweg wordt beoordeeld als een nieuwe situatie. Hierbij wordt de gehele weg tussen de westelijke aansluiting met de A6 (aansluitend op het nieuwe gedeelte van de Noorderdreef, ter hoogte van km 50.3) en de oostelijke aansluiting met de A6 (aansluitend op de nieuwe weg, ter hoogte van km 51.7) beschouwd als de nieuwe Oorweg. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond de nieuwe Oorweg weergegeven.



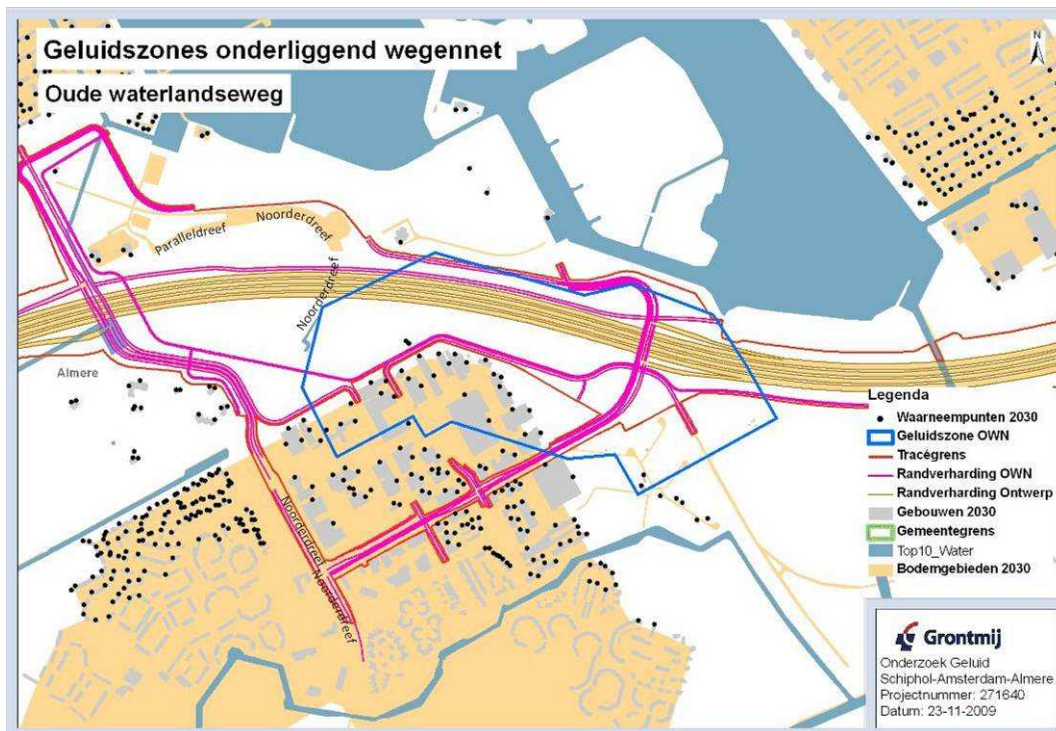
Binnen de geluidszone van de Oorweg ligt een groot aantal geluidsgevoelige bestemmingen aan de noordzijde van de A6. Het gaat het om eengezinswoningen van 2 tot 3 bouwlagen op minimaal 60 meter afstand en om flats van 4 bouwlagen op minimaal 90 meter afstand aan de noordzijde van de Oorweg.

De gemeente Almere heeft aangegeven dat de toekomstige verkeersintensiteit op de Oorweg maximaal 1000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur en het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton (dab). Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat.

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de Oorweg is de toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB). Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

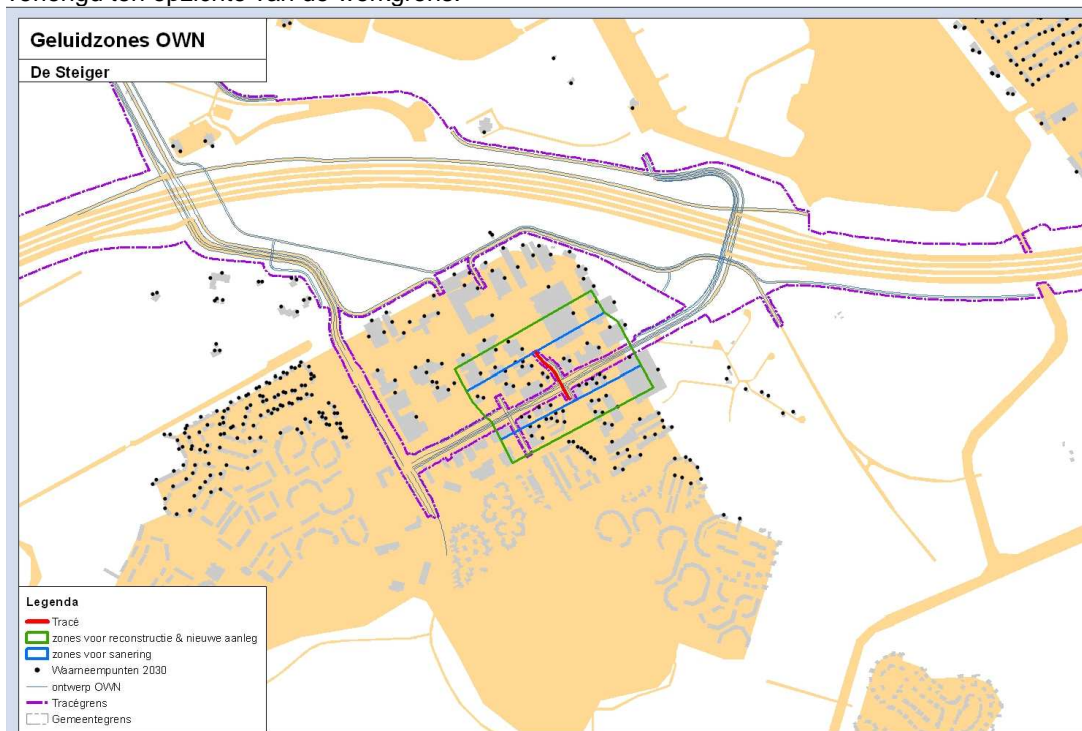
3.11 Oude Waterlandseweg

De Oude Waterlandseweg is een bestaande weg die tussen km 50.9 en km 51.9 binnen de tracégrens, ten zuiden van de A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het te wijzigen gedeelte van de Oude Waterlandseweg weergegeven. Binnen deze zone liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



3.12 De Steiger

De Steiger is een bestaande weg die ter hoogte van km 51.3 binnen de tracégrens, ten zuiden van de A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van De Steiger weergegeven dat binnen de tracégrens ligt. Tevens is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens.



Binnen de geluidszone voor sanering liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. In het zuidelijke deel van de geluidszone liggen 8 eengezinswoningen van 3 bouwlagen op ongeveer 10 meter afstand aan de westzijde van De Steiger.

In tabel 3-3 zijn de verkeersgegevens voor De Steiger weergegeven (totaal van beide richtingen). De etmaalintensiteit voor de situatie 2030 is aangeleverd door de gemeente Almere. De etmaalintensiteit voor de situatie 2010 is gebaseerd op die voor de situatie 2030 en 0.6% autonome groei per jaar. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat.

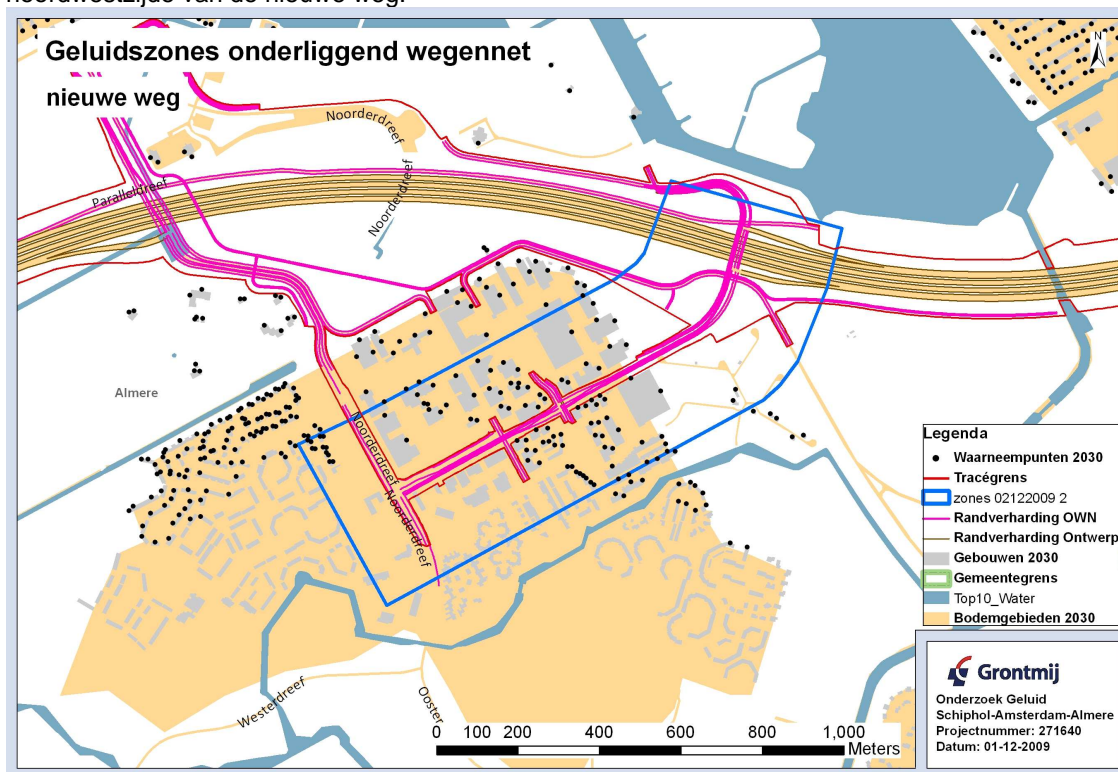
Tabel 3-3 **Verkeersgegevens De Steiger, situatie 2010 en 2030.**

Wegvak	Etmaalintensiteit		wegdek	snelheid (km/u)
	2010	2030		
De Steiger	4.698	5.300	dab	50

Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen voor de acht woningen met minder dan 2 dB toe. Er is geen sprake van een aanpassingssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen vereist.

3.13 Nieuwe weg (Noorderdreef - oostelijke aansluiting Almere Haven)

De nieuwe verbindingsweg tussen de Noorderdreef en de oostelijke aansluiting Almere Haven ligt tussen km 50.9 en km 51.7 binnen de tracégrens, ten zuiden van de A6. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond de nieuw aan te leggen weg weergegeven. Binnen de geluidzone liggen eengezinswoningen van 2 tot 3 bouwlagen op minimaal 50 meter afstand aan de zuidzijde en de noordwestzijde van de nieuwe weg.

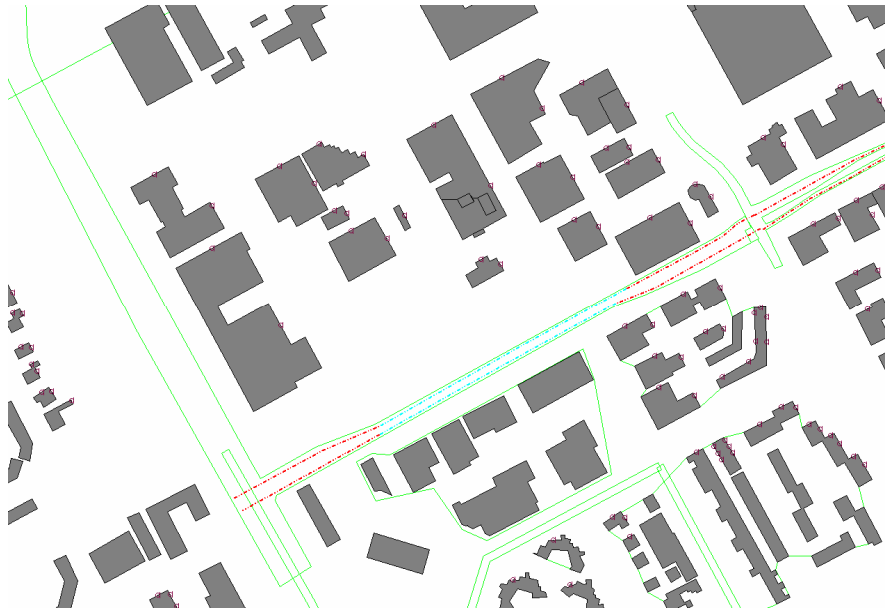


Op basis van het NRM Randstad is de toekomstige verkeersintensiteit van 21596 motorvoertuigen per etmaal vastgesteld. De maximum snelheid bedraagt 50 km/uur en het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton (dab). Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat.

Voor 22 woningen is er sprake van een geluidbelasting hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg. De maximale kosten voor maatregelen bedragen € 35.630.

In verband met de kruising met De Steiger kan een bronmaatregel maar beperkt worden toegepast. Een Dunne Geluidsreducerende Deklaag, type A, toegepast over een lengte van 212 meter is een doelmatige

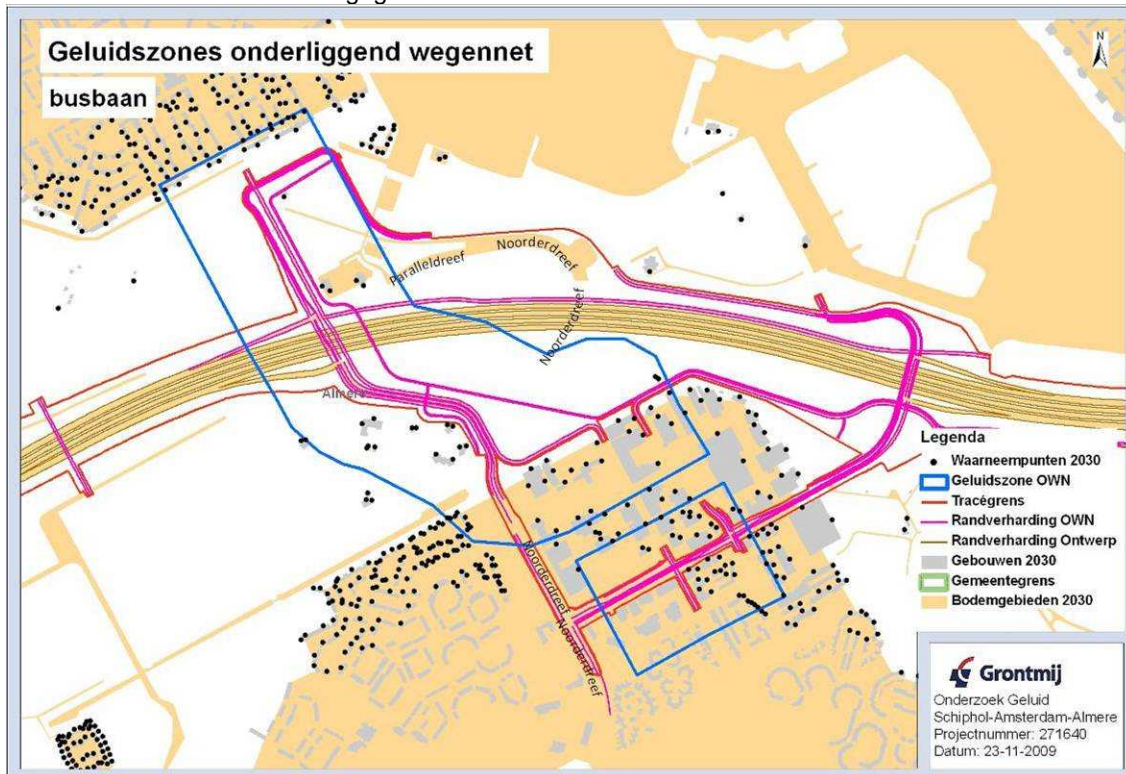
maatregel. In onderstaande afbeelding is het weggedeelte weergegeven waarop de Dunne Geluidsreducerende Deklaag dient te worden toegepast.



Na toepassing van deze maatregel zijn er nog 16 woningen over waarvoor een hogere waarde dient te worden aangevraagd in het kader van de nieuwe aanleg van de verbindingsweg.

3.14 Gemeentelijke busbaan

De gemeentelijke busbaan, die in de huidige situatie tussen de Oorweg en de Noorderdreef in ligt, wordt tot ongeveer 600 meter in westelijke richting verlegd, en komt ter hoogte van km 50.3 parallel aan de nieuwe weggedeelten van de Oorweg en de Noorderdreef te liggen. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond de nieuwe busbaan weergegeven.



Binnen het noordelijke deel en binnen het zuidwestelijke van de geluidszone liggen enkele eengezinswoningen van 2 bouwlagen.

In tabel 3-4 zijn de toekomstige verkeersintensiteiten voor de gemeentelijke busbaan weergegeven, die zijn ingewonnen bij busmaatschappij Connexxion.

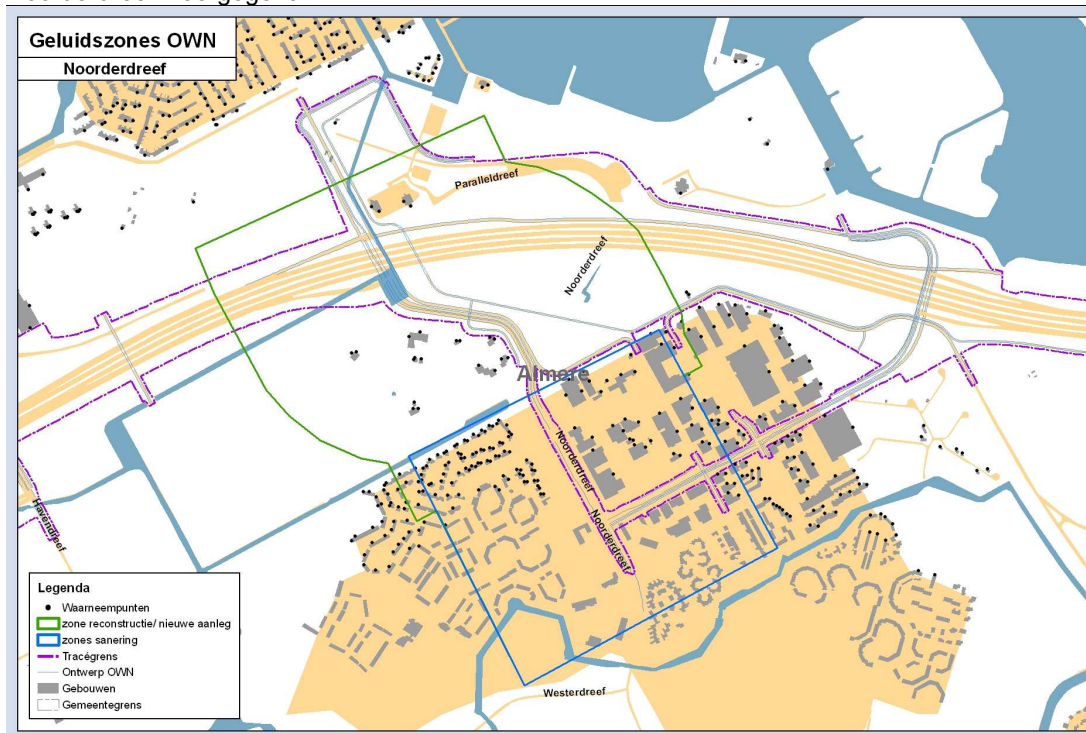
Tabel 3-4 **Verkeersgegevens gemeentelijke busbaan (situatie 2030)**

Wegvak	Uurintensiteit middelzware motorvoertuigen			wegdek	snelheid (km/u)
	dagperiode (7-19 u)	avondperiode (19-23 u)	nachtperiode (23-7 u)		
Busbaan (tussen Barkweg en De Steiger)	16	6	8	dab	50

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de busbaan is de toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB). Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

3.15 Noorderdreef

Om een aansluiting op de nieuwe westelijke toe- en afritten Almere Haven mogelijk te maken zal het noordelijke deel van de Noorderdreef, dat buiten de bebouwde kom ligt, in westelijke richting worden verlegd. Het binnenstedelijke deel van de Noorderdreef zal voor een groot deel worden gewijzigd, waarbij het kruispunt met de Steiger wordt aangepast en een kruispunt met de nieuw aan te leggen verbindingsweg naar de oostelijke aansluiting Almere Haven wordt gerealiseerd. Het (noordelijke) buitenstedelijke deel van de Noorderdreef wordt beoordeeld volgens het toetsingskader voor nieuwe aanleg en het (zuidelijke) binnenstedelijke deel als wegaanpassing. In onderstaande afbeelding is de geluidszone van de Noorderdreef weergegeven.



Binnen de geluidszone voor sanering ligt een groot aantal woningen aan zowel de westzijde (op minimaal 70 meter afstand) als de oostzijde (op minimaal 15 meter afstand) van de Noorderdreef.

In tabel 3-5 zijn de verkeersgegevens voor de Noorderdreef weergegeven (totaal van beide richtingen) voor de situaties 1986, 2010 en 2030. Deze zijn aangeleverd door de gemeente Almere. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat. In 1986 bestond de wegdekverharding uit dicht asfaltbeton (dab). In de huidige situatie is dit een dunne deklaag van het type Micropave. voor de situaties 2010 en 2030 is daarom uitgegaan van de wegdek-correctiefactoren voor dit product, zoals vermeld op de C_{wegdek} -lijst van www.stillerverkeer.nl.

Tabel 3-5 Verkeersgegevens Noorderdreef, situatie 1986, 2010 en 2030.

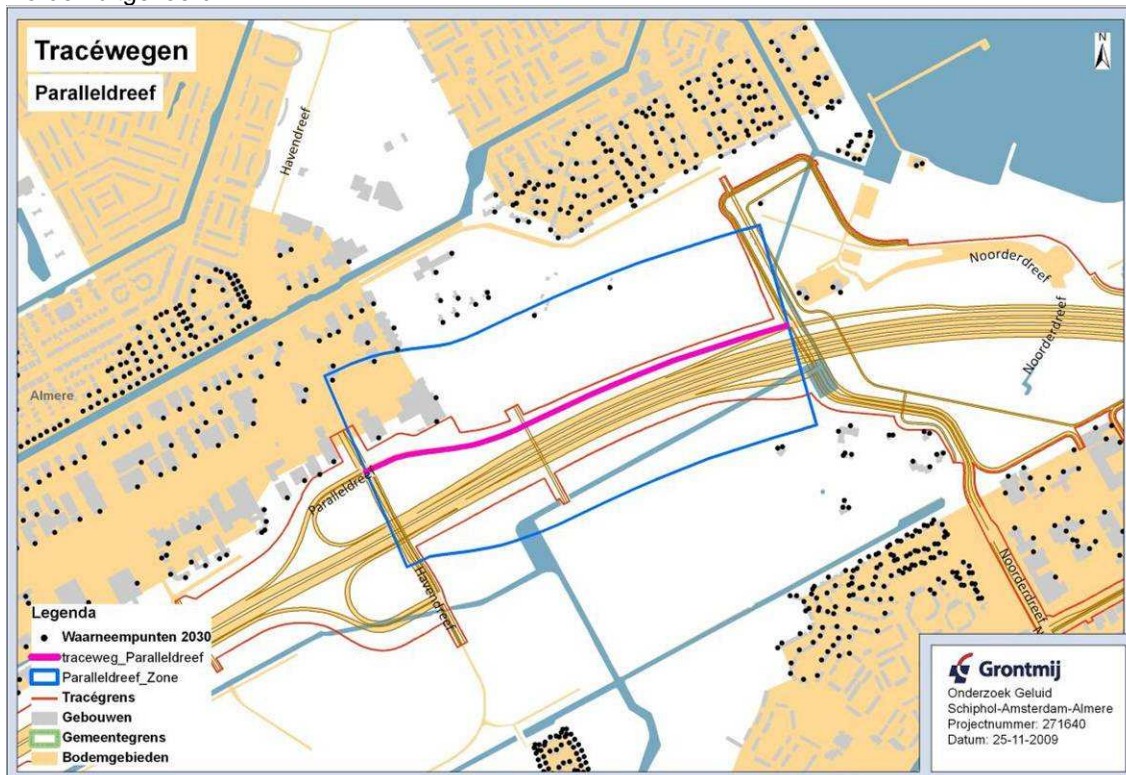
Wegvak	Etmaalintensiteit			snelheid (km/u)
	1986	2010	2030	
Noorderdreef (aansl. A6 – grens bebouwde kom)	19.500	21.400	38.300	80
Noorderdreef (grens bebouwde kom - Westerdreef)	19.500	21.400	38.300	50

Voor 6 woningen is sprake van een saneringssituatie. De maximale kosten voor sanering bedragen € 249.000. Met een 6 meter hoog en 119 meter lang geluidsscherm zijn er in de toekomstige situatie geen saneringswoningen over. De kosten van dit geluidsscherm bedragen ruim € 248.000 Deze maatregel is doelmatig. Er hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd.

Voor de overige geluidsgevoelige bestemmingen langs de Noorderdreef is de toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen in het kader van de nieuwe aanleg of aanpassing vereist.

3.16 Paralleldreef

De Paralleldreef is een bestaande weg die tussen km 47.6 en km 50.6 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Het deel tussen km 47.6 en km 49.2 (westelijk van de Havendreef) en het deel tussen km 50.3 en km 50.6 (oostelijk van het Fontanapad) zullen in de toekomstige situatie met SAA verdwijnen. Hier worden nieuwe aansluitingen met de A6 gerealiseerd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Paralleldreef tussen km 49.2 en km 50.3 weergegeven. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

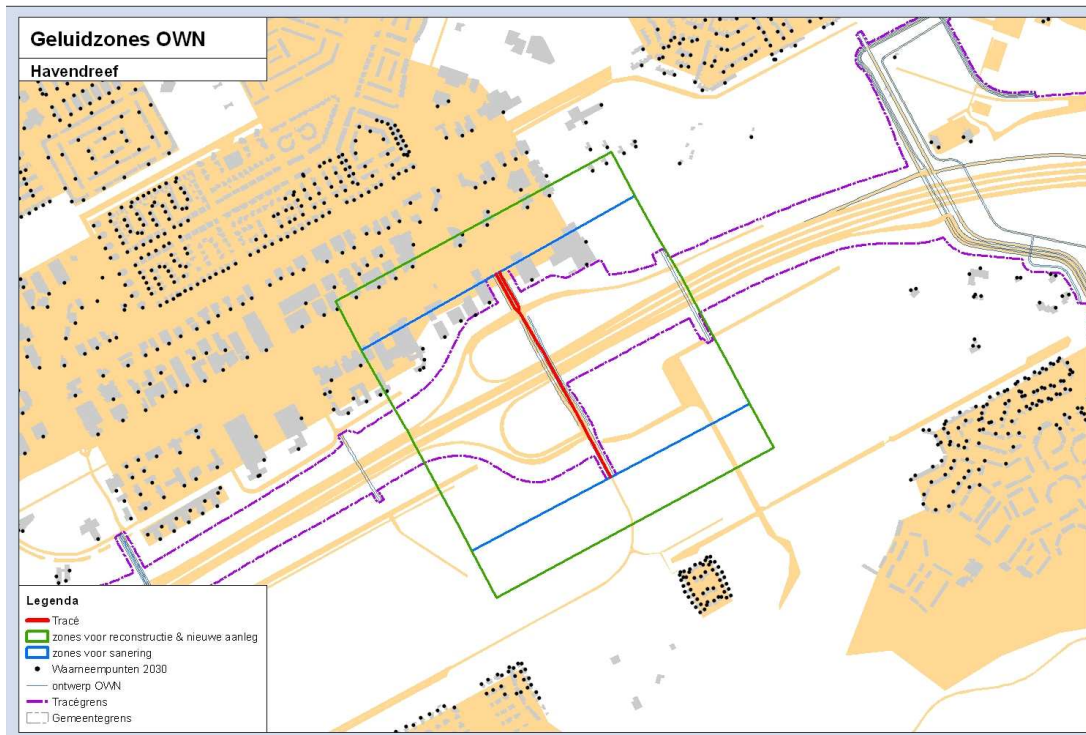


3.17 Havendreef

De Havendreef is een bestaande weg die ter hoogte van km 49.2 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Tussen de noordelijke en zuidelijke aansluitingen op de A6, die hier zullen worden gerealiseerd, wordt de Havendreef gewijzigd. De westelijke aansluiting met de Parallelweg vervalt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Havendreef weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

In onderstaande afbeelding is de zone voor de wegaanpassing weergegeven die met 1/3 zonebreedte is verlengd ten opzichte van de werkgrens. Binnen deze zone ligt een deel van het vakintermaat Nieuw

Veldzicht. Deze woon-, en onderwijsvoorziening ligt op ruim 300 meter afstand ten noordoosten van de Havendreef.



In tabel 3-6 zijn de verkeersgegevens voor de Havendreef in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de “rapportagetool” voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 3-6 Verkeersgegevens Havendreef, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snel-heid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Havendreef (Omroepweg - Televisieweg)	17204	--	93.12%	4.81%	2.06%	dab	50
Havendreef (Televisieweg – Paralleldreef)	18147	--	95.55%	3.11%	1.34%	dab	50
Havendreef (Paralleldreef - Beginweg)	3343	--	95.83%	2.88%	1.23%	dab	80
Peiljaar 2030							
Havendreef (Omroepweg - Televisieweg)	25498	--	92.60%	5.18%	2.22%	dab	50
Havendreef (Televisieweg - aansl A6 Noord)	26319	--	93.78%	4.35%	1.87%	dab	50
Havendreef (aansl A6 Noord - aansl A6 Zuid)	14732	--	94.32%	3.98%	1.70%	dab	80

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de Havendreef wordt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in de toekomstige situatie niet overschreden. Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

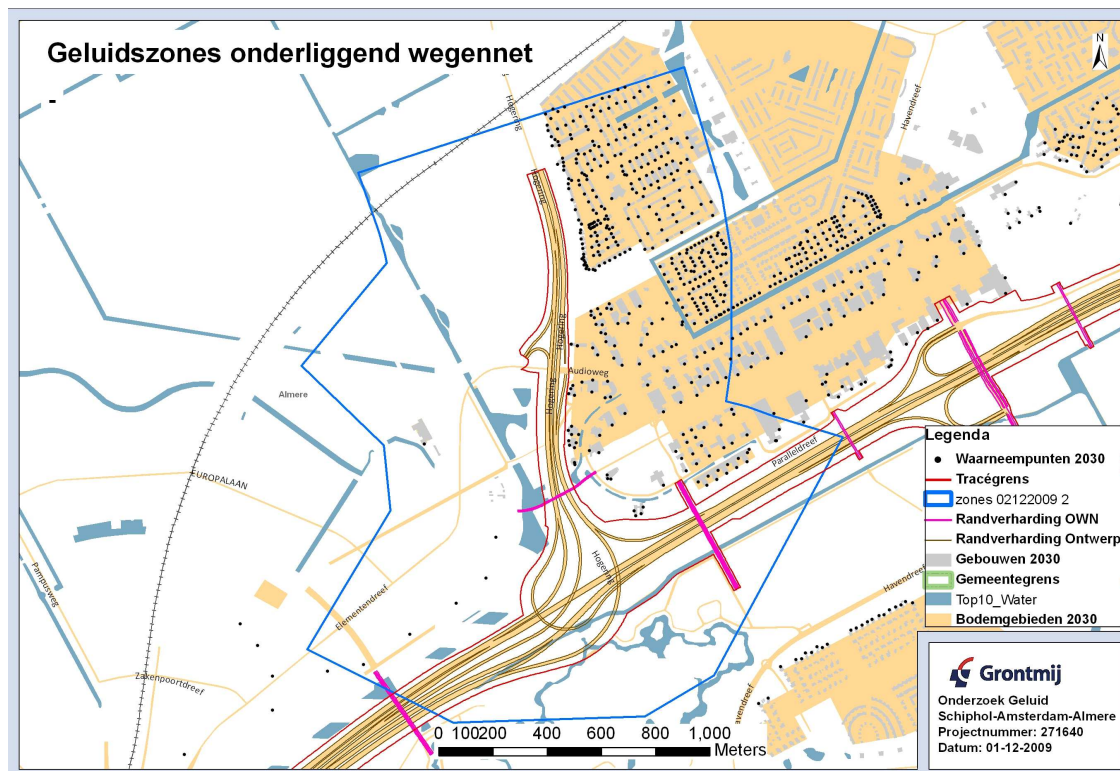
3.18 Hogering

De Hogering is een bestaande weg die ter hoogte van km 47.6 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Het knooppunt Hogering wordt ingrijpend gewijzigd. Samengevat wordt de Hogering op de volgende punten gewijzigd:

- Ombouw van de aansluiting op de A6 tot knooppunt Hogering;

- Aanleg van een wisselstrook op de A6 voor verkeer van Amsterdam naar Almere Stad-West en visa versa, die op de Hogering doorloopt tot aan de kruising met de Neonweg (km 3.4);
- Uitvoering van de aansluiting met de Audioweg als een ongelijkvloerse kruising.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het te wijzigen gedeelte van de Hogering weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Binnen de geluidszone ligt een groot aantal geluidsgevoelige bestemmingen.



Aan de oostzijde van de Hogering en ten noorden van de busbaan die in het verlengde ligt van de Vasalisstraat gaat het om eengezinswoningen van 2 tot 3 bouwlagen op minimaal 70 meter afstand en om flats van 4 of 5 bouwlagen op minimaal 500 meter afstand. Binnen dit gebied ligt op ruim 200 meter een basisschool. Aan de oostzijde van de Hogering en ten zuiden van de busbaan die in het verlengde ligt van de Vasalisstraat liggen de geluidsgevoelige bestemmingen op minimaal 320 meter afstand van de Hogering. Aan de oostzijde van de Hogering staat een school op circa 400 meter afstand.

Alle hierboven genoemde geluidsgevoelige bestemmingen zijn na 1986 gebouwd. Er hoeft daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

In de toekomstige situatie dient rekening te worden gehouden met de ontwikkeling van het gebied Almere Poort, ten westen van de Hogering. Binnen de deelgebieden Middenkant en Homeruskwartier zijn geluidsgevoelige bestemmingen (voornamelijk woningbouw) mogelijk op minimaal 160 meter afstand van de Hogering. Tussen deze gebieden en de Hogering in liggen de deelgebieden Hogekant en Lagekant, die als bedrijventerreinen worden ontwikkeld.

In de tabellen 3-7 en 3-8 zijn de verkeersgegevens voor de Hogering in de situaties 2010 en 2030 weergegeven, ontleend aan het NRM Randstad.

Tabel 3-7 Verkeersgegevens Hogering, situatie 2010 (beide richtingen samen)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Periode	Uurintensiteit			weg-dek	snelheid (km/u)
			lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Hogering (Hollandsedreef -Audioweg)	43308	dag	2646.12	112.60	56.30	ZOAB	80
		avond	1424.83	60.63	30.32		
		nacht	407.10	17.32	8.66		
Hogering (Audioweg - aansl A6 noord)	64096	dag	3916.27	166.65	83.32	ZOAB	80
		avond	2108.76	89.73	44.87		
		nacht	602.50	25.64	12.82		
Hogering (aansl A6 noord - aansl A6 zuid)	38248	dag	2336.95	99.44	49.72	ZOAB	80
		avond	1258.36	53.55	26.77		
		nacht	359.53	15.30	7.65		

Tabel 3-8 Verkeersgegevens Hogering, situatie 2030 (per richting)

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Periode	Uurintensiteit			weg-dek	snelheid (km/u)
			lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Hogering (Hollandsedreef richting Audioweg)	57567	dag	3454.39	150.31	137.15	ZOAB	80
		avond	1860.06	80.93	73.85		
		nacht	531.44	23.12	21.10		
Hogering (Audioweg richting Hollandsedreef)	57567	dag	3454.39	150.31	137.15	ZOAB	80
		avond	1860.06	80.93	73.85		
		nacht	531.44	23.12	21.10		
Hogering (Audioweg richting Lelystad)	7597	dag	456.9	9.40	10.98	ZOAB	80
		avond	306.43	2.09	3.84		
		nacht	73.59	1.17	2.76		
Hogering (Lelystad richting Audioweg)	7803	dag	446.38	9.22	10.06	ZOAB	80
		avond	212.07	1.67	3.10		
		nacht	162.26	2.56	3.66		
Hogering (Audioweg richting Amsterdam)	27400	dag	1548.57	43.09	46.86	ZOAB	80
		avond	734.01	7.79	14.44		
		nacht	560.23	11.90	17.02		
Hogering (Amsterdam richting Audioweg)	24390	dag	1432.85	46.96	54.94	ZOAB	80
		avond	961.02	10.50	19.12		
		nacht	231.62	5.88	13.82		
Hogering (Almere Stad West richting Amsterdam, wisselstrook)	7000	dag	416.50	--	--	ZOAB	80
		avond	--	--	--		
		nacht	249.90	--	--		
Hogering (Amsterdam richting Almere Stad West, wisselstrook)	10000	dag	626.00	--	--	ZOAB	80
		avond	622.00	--	--		
		nacht	--	--	--		
toerit Hogering (Audioweg richting knp Hogering)	14360	dag	877.40	37.34	18.67	DAB	80-50
		avond	472.44	20.10	10.05		
		nacht	134.98	5.74	2.87		
afrit Hogering (knp Hogering richting Audioweg)	15780	dag	964.10	41.03	20.51	DAB	80-50
		avond	519.13	22.09	11.05		
		nacht	148.32	6.31	3.16		
toerit Hogering (Audioweg richting Hollandsedreef)	8468	dag	517.39	22.02	11.01	DAB	80-50
		avond	278.60	11.86	5.93		
		nacht	79.60	3.39	1.69		
afrit Hogering (Hollandsedreef richting Audioweg)	8565	dag	523.32	22.27	11.13	DAB	80-50
		avond	281.79	11.99	6.00		
		nacht	80.51	3.43	1.71		

In de situaties 2010 en 2030 bestaat de wegverharding uit zoab. Uitzondering hierop vormen de kruising met de Neonweg en de toe- en afritten bij de toekomstige aansluiting met de Audioweg.

Langs de oostzijde van de Hogering is een geluidswal van 4 meter hoogte aanwezig, waarop een muur van 1.5 meter hoogte staat, bestaande uit schanskorven gevuld met stortstenen. De totale hoogte bedraagt 5.5 meter.

Voor 314 woningen en één school is sprake van een aanpassingssituatie.

Voor de school, die aan de westzijde van de Hogering ligt, zijn geluidsmaatregelen niet doelmatig. Voor de woningen in het gebied aan de oostzijde van de Hogering zijn geluidsmaatregelen in de vorm van 2 laags ZOAB vanaf de aansluiting met de A6 tot 500 meter ten noorden van de Neonweg (over een lengte van 2100 meter) wel doelmatig. Hierdoor wordt ook de geluidbelasting van de school aan de westzijde teruggebracht. Deze waarde is gehanteerd voor de aan te vragen hogere waarden.

In onderstaande afbeelding is het gedeelte van de Hogering, waar de doelmatige bronmaatregel kan worden toegepast in cyaan weergegeven.



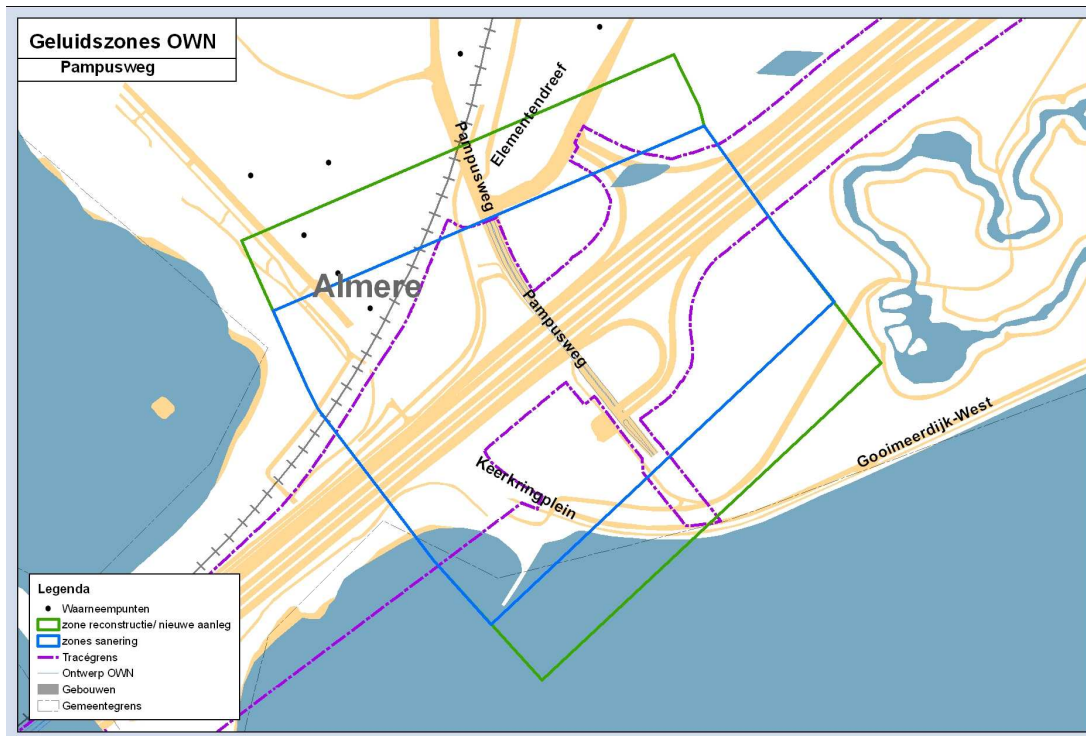
Na het treffen van de maatregelen aan het wegdek blijft er ongeveer € 124.000 euro over voor schermmaatregelen. Aangezien er al in de huidige situatie een geluidsscherm aanwezig is, kan worden geconcludeerd dat aanpassing van het scherm niet doelmatig is

Na het treffen van de bronmaatregel zijn er nog 38 woningen en één school waarvoor een hogere waarde dient te worden aangevraagd in het kader van de aanpassing van de Hogering.

3.19 Pampusweg

De Pampusweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 45.5 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Ter hoogte van de aansluiting Almeerderzand wordt de weg gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Pampusweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Tevens is de geluidszone aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.

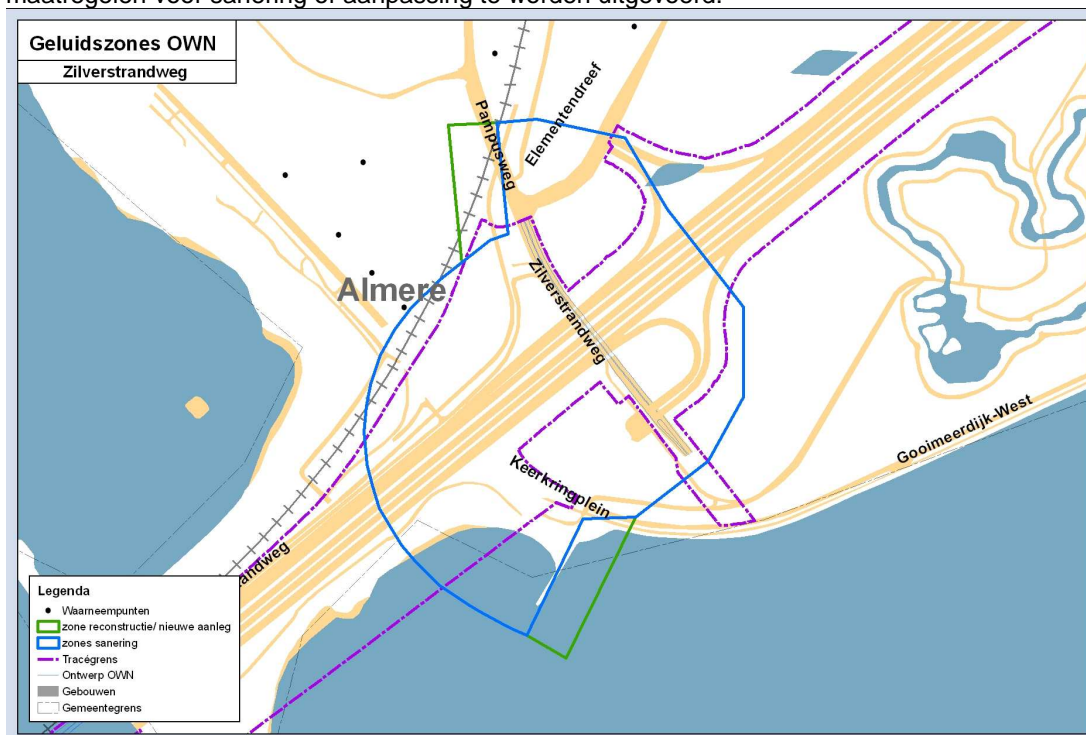
Er liggen geen geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



3.20 Zilverstrandweg

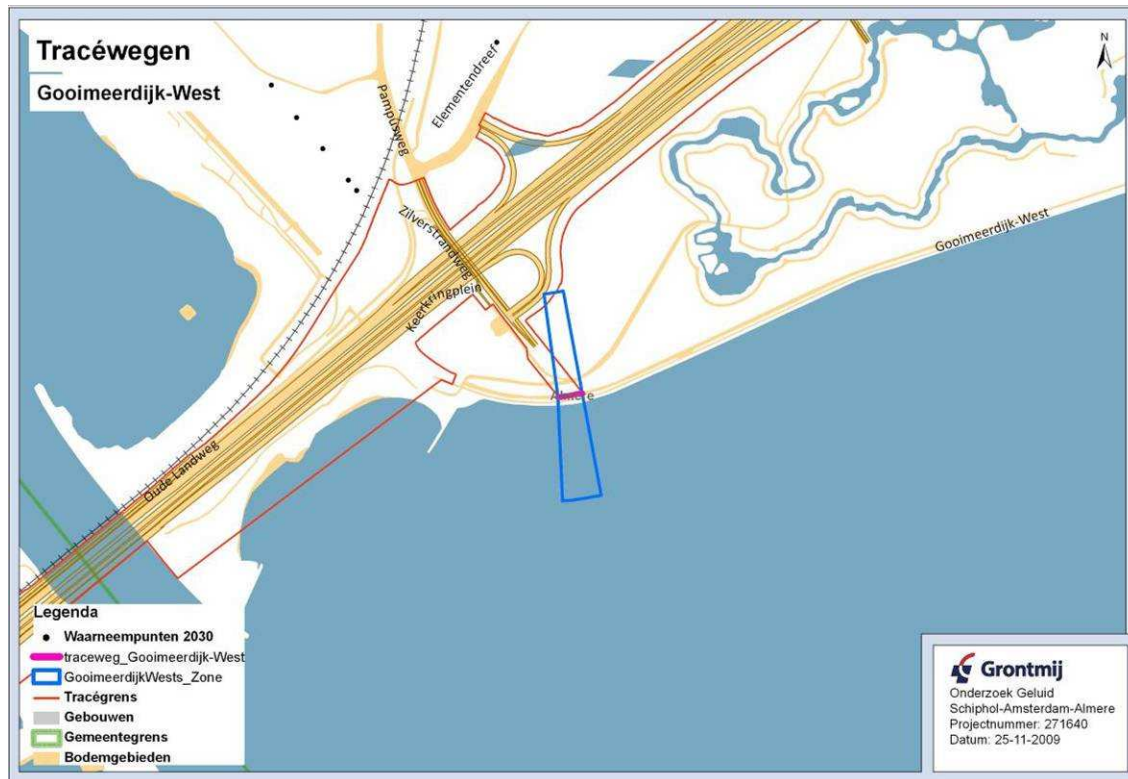
De Zilverstrandweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 45.5 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. Ter hoogte van de aansluiting Almeerderzand wordt de weg gewijzigd. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Zilverstrandweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Tevens is de geluidzone aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.

Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzones. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



3.21 Gooimeerdijk-West

De Gooimeerdijk-West is een bestaande weg die ter hoogte van km 45.5 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Gooimeerdijk-West weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



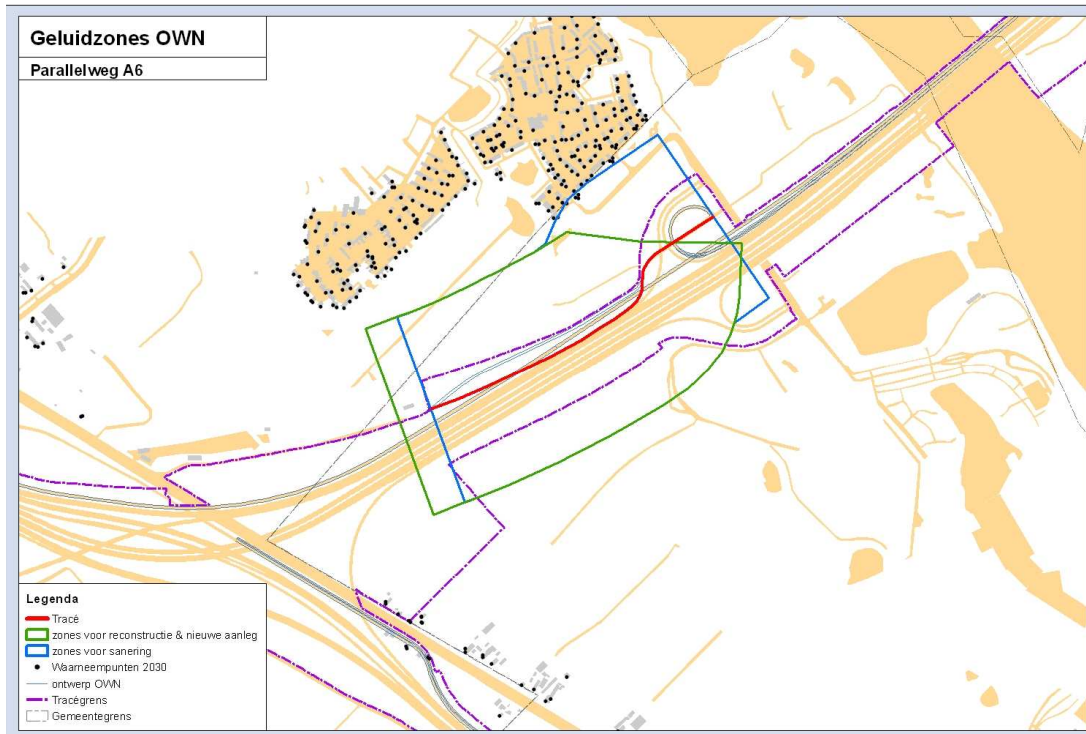
3.22 Oude Landweg / Parallelweg A6

De Oude Landweg en de Parallelweg A6 zijn bestaande wegen die tussen km 43.5 (Parallelweg A6) en km 45.5 (Oude Landweg) binnen het tracé van de rijksweg A6 liggen. De Oude Landweg gaat bij km 44.6 over in de Parallelweg A6. In verband met de uitbreiding van het aantal rijstroken op de A6 en de aanleg van een nieuwe busbaan worden de wegen gewijzigd. De Oude Landweg en het deel van de Parallelweg A6 tussen km 43.5 en km 44.6 zijn alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.

3.23 Parallelweg A6

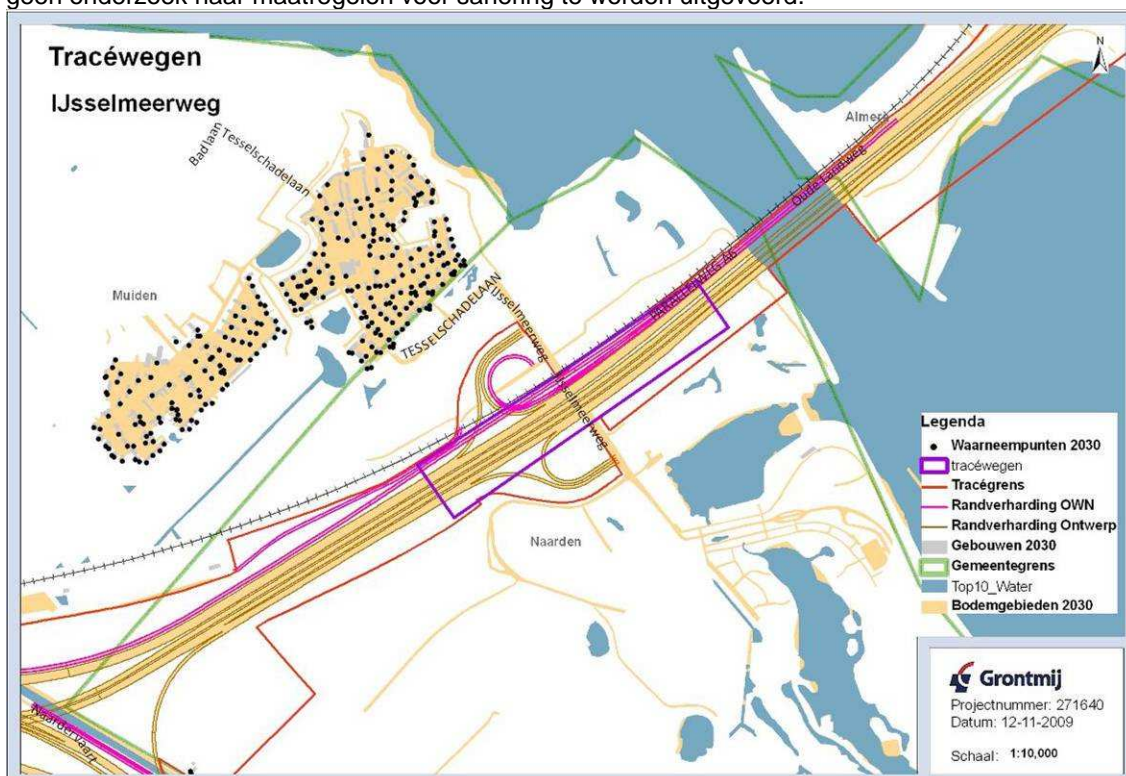
De Parallelweg A6 is een bestaande weg die tussen km 42.7 en km 43.7 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In verband met de aanleg van een nieuwe busbaan wordt de weg tussen km 42.7 en km 43.4 maximaal 40 meter in noordwestelijke richting verlegd. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Parallelweg A6 weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Tevens is de geluidszone aan weerszijden van het te wijzigen weggedeelte, uitgebreid met 1/3 van de zonebreedte voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.

Binnen de geluidszone voor sanering liggen alleen woningen die na 1986 zijn gebouwd. Binnen de geluidszone voor aanpassing liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.



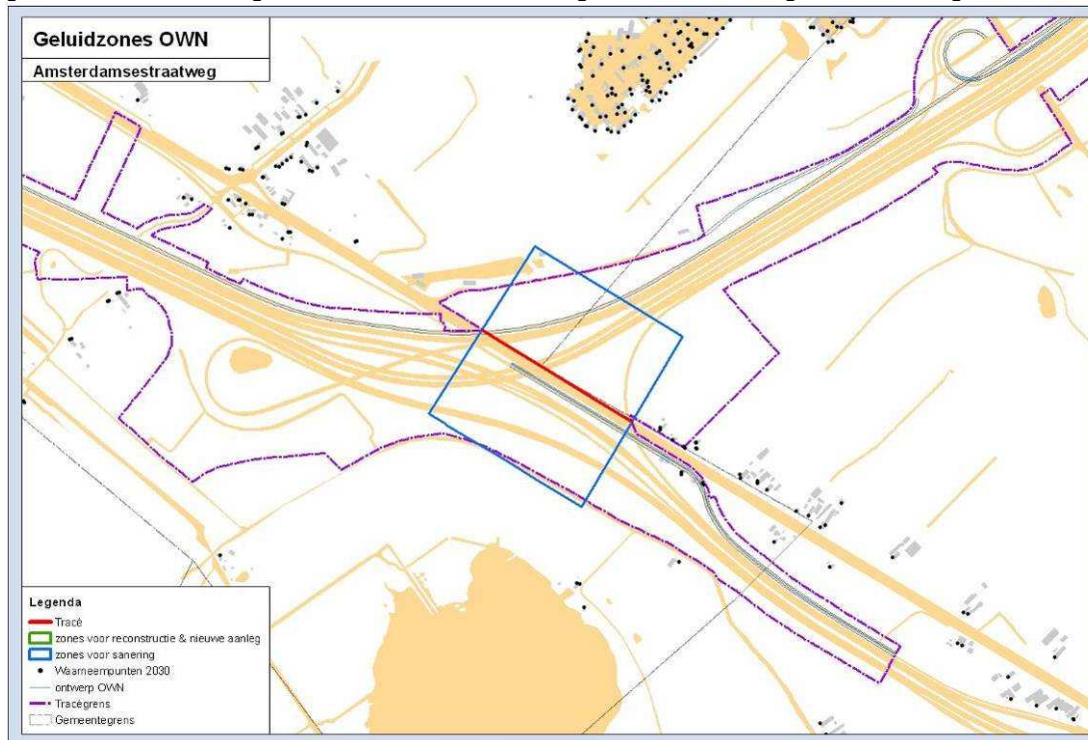
3.24 IJsselmeerweg

De IJsselmeerweg is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A6, ter hoogte van km 43.7. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de IJsselmeerweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



3.25 Amsterdamsestraatweg

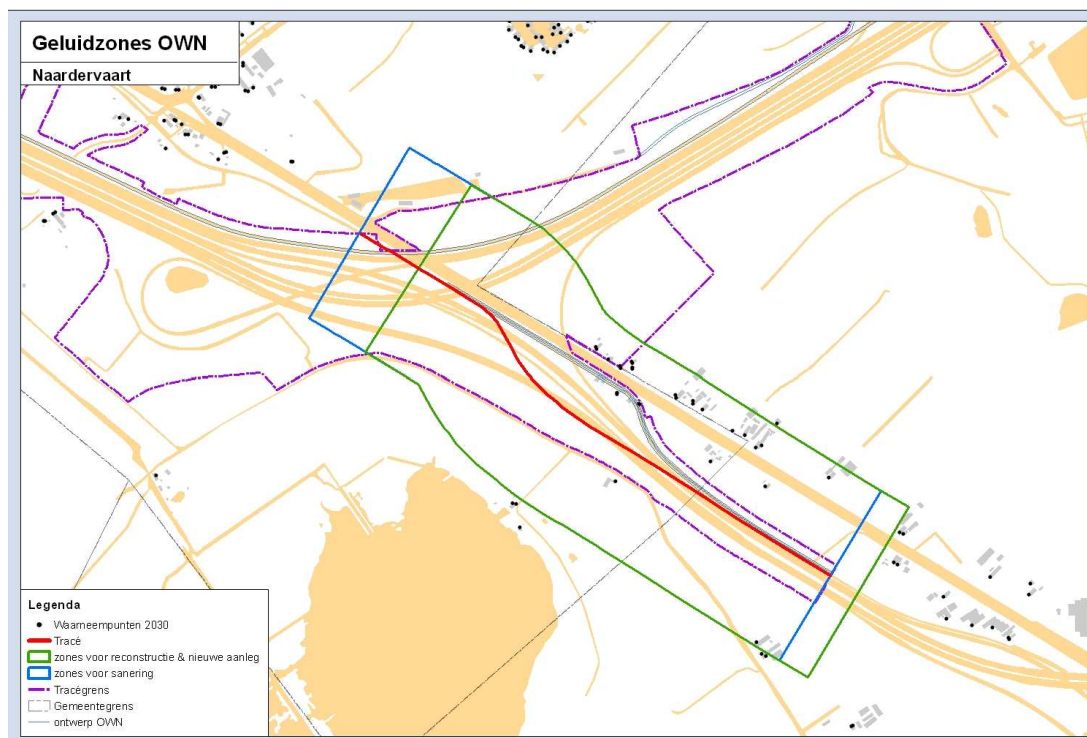
De Amsterdamsestraatweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 42.1 binnen het tracé van de rijksweg A6 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Amsterdamsestraatweg weergegeven dat binnen het tracé van de A6 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



3.26 Naardervaart / Rijksweg

De Naardervaart en de Rijksweg zijn bestaande wegen die ter hoogte van km 42.1 binnen het tracé van de rijksweg A6 liggen. Ter hoogte van de A1, km 16.6 gaan deze wegen in elkaar over. In het geluidsonderzoek zijn deze wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Naardervaart". De Naardervaart ligt ook binnen het tracé van de A1. Binnen de tracégrens wordt de weg gewijzigd. In verband met de wijziging van het knooppunt Muiderberg wordt de Naardervaart maximaal 125 meter in noordelijke richting verlegd. In verband hiermee worden de woningen en overige opstallen aan de Naardervaart 1, 1A en 1B en aan de Amsterdamsestraatweg 85-91 geamoveerd.

In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Naardervaart weergegeven dat binnen het tracé van de A6 en de A1 ligt. Tevens is de geluidzone aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.



Binnen de geluidzone van de Naardervaart liggen geluidsgevoelige bestemmingen aan de Amsterdamsestraatweg, de Naardervaart, de Meerkade en de Overscheenseweg. Het gaat om vrijstaande woningen en boerderijen van 2 bouwlagen. Voor de woningen die aan de noordzijde van de Naardervaart gehandhaafd blijven ligt de weg op minimaal 85 meter afstand. Door de wijziging van de Naardervaart neemt deze afstand af tot minimaal 40 meter.

In tabel 3-9 zijn de verkeersgegevens voor de Naardervaart in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 3-9 Verkeersgegevens Naardervaart, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snel-heid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Naardervaart /Rijksweg (De Goog – Churchillstraat)	1731	--	99.71%	0.23%	0.06%	dab	80
Peiljaar 2030							
Naardervaart /Rijksweg (De Goog – Churchillstraat)	1746	--	99.61%	0.33%	0.07%	dab	80

Voor de situatie 1986 zijn geen gegevens beschikbaar. Als hiervoor als worst case benadering wordt uitgegaan van de verkeersgegevens voor de situatie 2010 dan was de geluidsbelasting in 1986 voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er kan daarom worden aangenomen dat er geen sprake is van een saneringssituatie en er is dus geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie met meer dan 2 dB toe. Voor één woning is sprake van een aanpassingssituatie. De geluidsbelasting neemt toe van 39 dB in 2010 tot 50 dB in de situatie 2030.

De maximale kosten voor maatregelen bedragen € 10.860. Toepassing van een Dunne Geluidsreducerende Deklaag over een lengte van 200 meter is doelmatig. Omdat de toekomstige geluidsbelasting van deze woning ten gevolge van de A1 60 dB bedraagt, zal toepassing van deze geluidsmaatregel op de totale geluidsbelasting minder dan 0.2 dB effect hebben. Om die reden worden geen bronmaatregelen toegepast, maar zal een hogere grenswaarde van 50 dB worden vastgesteld.

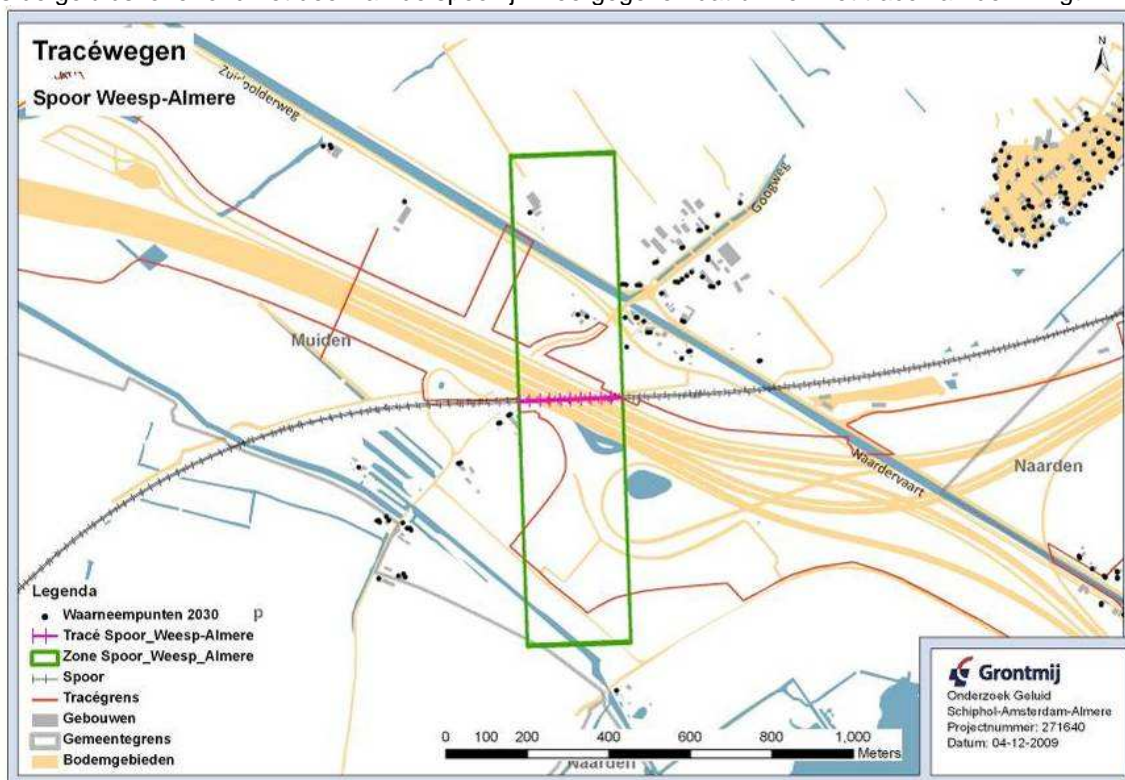
4 A1 Diemen - Muiderberg

4.1 Naardervaart

De Naardervaart is een bestaande weg die tussen km 15.5 en km 16.9 binnen het tracé van de rijksweg A1 ligt. De Naardervaart ligt ook binnen het tracé van de A6. Het onderzoek naar de sanering en aanpassing van de Naardervaart is beschreven in hoofdstuk 3.26.

4.2 Spoorlijn Weesp-Almere

De spoorlijn Weesp/Almere kruist het tracé van de A1 ter hoogte van km 14.8. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de spoorlijn weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt.

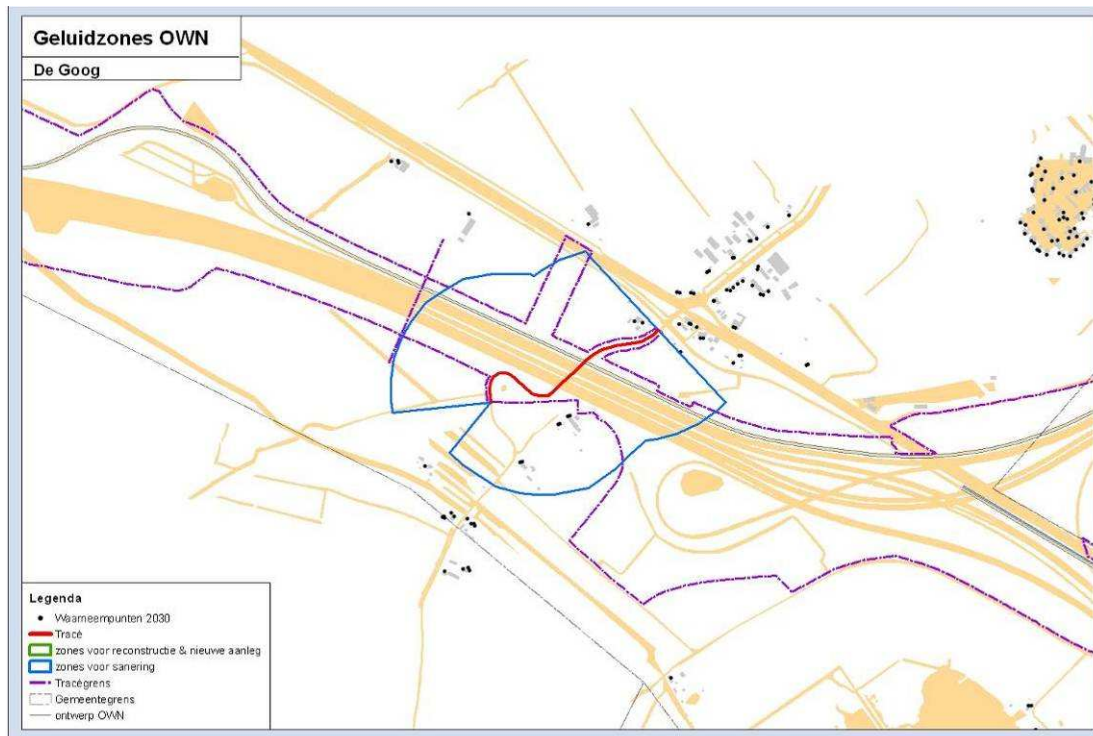


Er liggen twee woningen binnen de geluidszone; op 200m en 450m afstand van het spoor. De 65 dB(A) etmaalwaarde-contour in 1987 (berekend op 5m hoogte) ligt op 120m afstand. De geluidsbelastingen liggen dus beneden de saneringsgrenswaarde en er is geen noodzaak om geluidsmaatregelen te treffen.

4.3 De Goog

De Goog is een bestaande weg binnen het tracé van de rijksweg A1, ter hoogte van km 14.7. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Goog weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt.

Binnen de geluidszone liggen enkele geluidsgevoelige bestemmingen. Het gaat het om vier vrijstaande woningen of boerderijen van 2 bouwlagen. Voor de woningen de woningen liggen op minimaal 15 meter afstand van de weg.



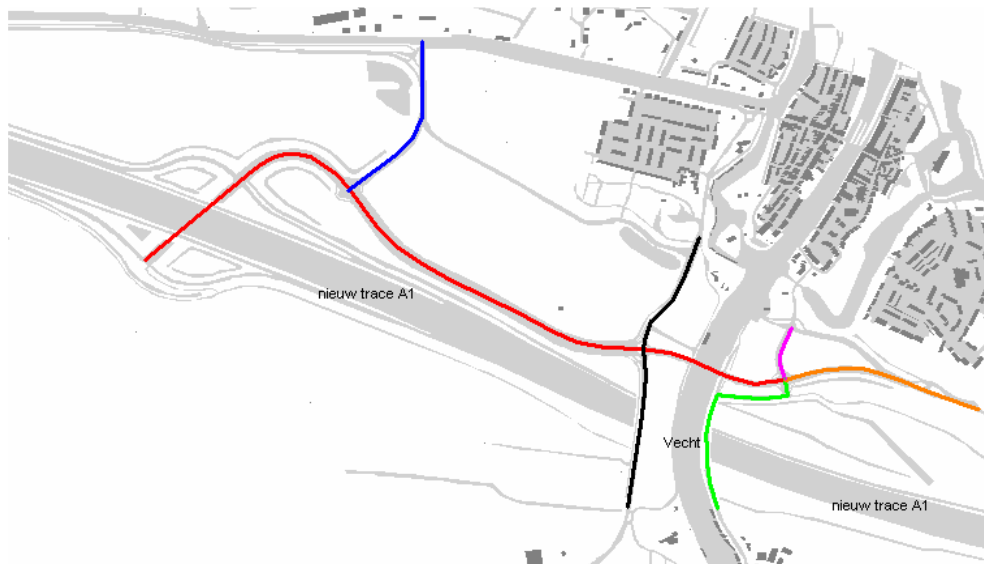
Voor de situatie 1986 zijn gegevens beschikbaar. Wel is er in de zomer van 2007 een verkeerstelling uitgevoerd (Verkeerstechisch onderzoek Hakkelaarsbrug, gemeente Muiden). Hierbij is een gemiddelde van 490 motorvoertuigen per etmaal geteld, gemiddeld over een periode van 7 aaneengesloten weekdays. Als worst case benadering is van deze etmaalintensiteit voor de situatie 1986. Verder is aangenomen dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestond en dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedroeg. Bij die verdeling is de nachtperiode maatgevend voor de bepaling van de etmaalwaarde.

Voor de genoemde woningen was de geluidsbelasting in 1986 lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er is geen sprake van een sanerings situatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

4.4 Wegen in de omgeving van de aansluiting Muiden

Door de nieuwe aansluiting Muiden verandert de verkeersstructuur van het onderliggend wegennet in de omgeving wezenlijk. De ontsluiting van de woonkernen Muiden en Weesp zal in de toekomstige situatie niet meer via de bestaande Maxisweg lopen, maar via de nieuw aan te leggen Verlegde Maxisweg (rood in onderstaande afbeelding). Deze ligt langs de noordzijde van het nieuwe tracé van de A1 en wordt met rotondes aangesloten op de Nieuwe Maxisweg (blauw), en de Weesperweg (zwart). Ter hoogte van het punt waar de A1 in de toekomst in verdiepte ligging onder de Vecht door gaat, kruist de Verlegde Maxisweg de Vecht door middel van een circa 4 m hoge brug. Aan de oostzijde van het gebied eindigt de Verlegde Maxisweg op een rotonde, waarop ook de Mariahoeveweg (oranje), de Verlengde Herengracht (paars) en de Lange Muiderweg (groen) worden aangesloten.

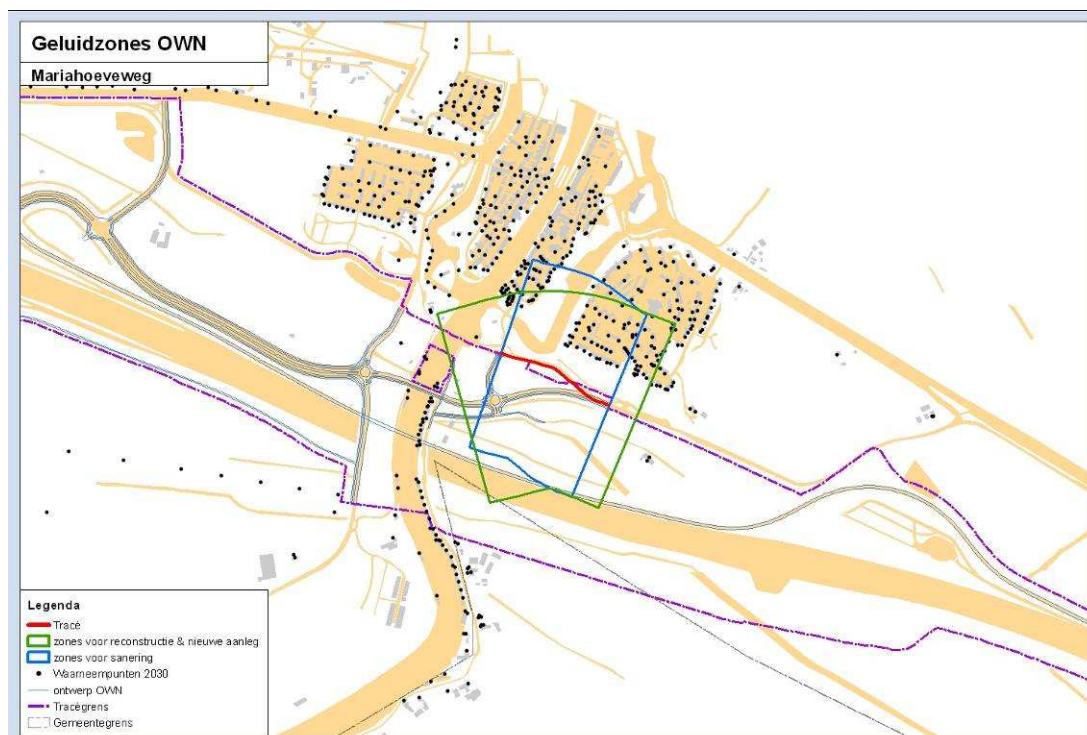
In onderstaande afbeelding is de toekomstige situatie in de omgeving van de aansluiting Muiden weergegeven. De Verlegde Maxisweg (rood in onderstaande afbeelding), de Nieuwe Maxisweg (blauw) en de Verlengde Herengracht (paars) worden beoordeeld als nieuwe wegen. De Mariahoeveweg (oranje), de Lange Muiderweg (groen) en de Weesperweg (zwart) worden gewijzigd.



4.5 Mariahoeveweg

De Mariahoeveweg is een bestaande weg die tussen km 12.5 en km 12.8 binnen het tracé van en parallel aan de A1 ligt. Bij de verlegging van de A1 en de realisatie van de nieuwe aansluiting Muiden wordt de Mariahoeveweg gereconstrueerd over een lengte van ongeveer 300 meter. Hierbij komt de Mariahoeveweg maximaal 125 meter zuidelijker te liggen dan in de huidige situatie.

In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Mariahoeveweg weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt. Tevens is de geluidzone langs de toekomstige ligging van de weg weergegeven, aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.



Binnen de geluidzone van de Mariahoeveweg ligt een groot aantal geluidsgevoelige bestemmingen. Het gaat om eengezinswoningen van drie bouwlagen op minimaal 60 meter afstand van de huidige ligging van de weg. Door de wijziging van de Mariahoeveweg neemt deze afstand toe tot minimaal 90 meter.

In tabel 4-1 zijn de verkeersgegevens voor de Mariahoeveweg in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). De verkeersgegevens voor de situatie 2010 zijn ontleend aan de

“rapportagetool” voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Omdat de verkeersstructuur van het onderliggend wegennet wezenlijk verandert, kunnen de verkeersgegevens uit de “rapportagetool” voor luchtkwaliteitsonderzoeken niet worden gebruikt voor de situatie 2030. De etmaalintensiteit voor die situatie is ontleend aan gegevens die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de situatie 2020. De etmaalintensiteit voor de situatie 2030 is bepaald door die voor 2020 met 2% per jaar te verhogen.

Verder is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat en dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 4-1 **Verkeersgegevens Mariahoeveweg, situatie 2010 en 2030**

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Mariahoeveweg (Herengracht-Zuidpolderweg)	6000	--	94.99%	5.01%	0.00%	dab	80
Peiljaar 2030							
Mariahoeveweg (Verlengde Herengracht-Zuidpolderweg)	2872	--	94%	4%	2%	dab	80

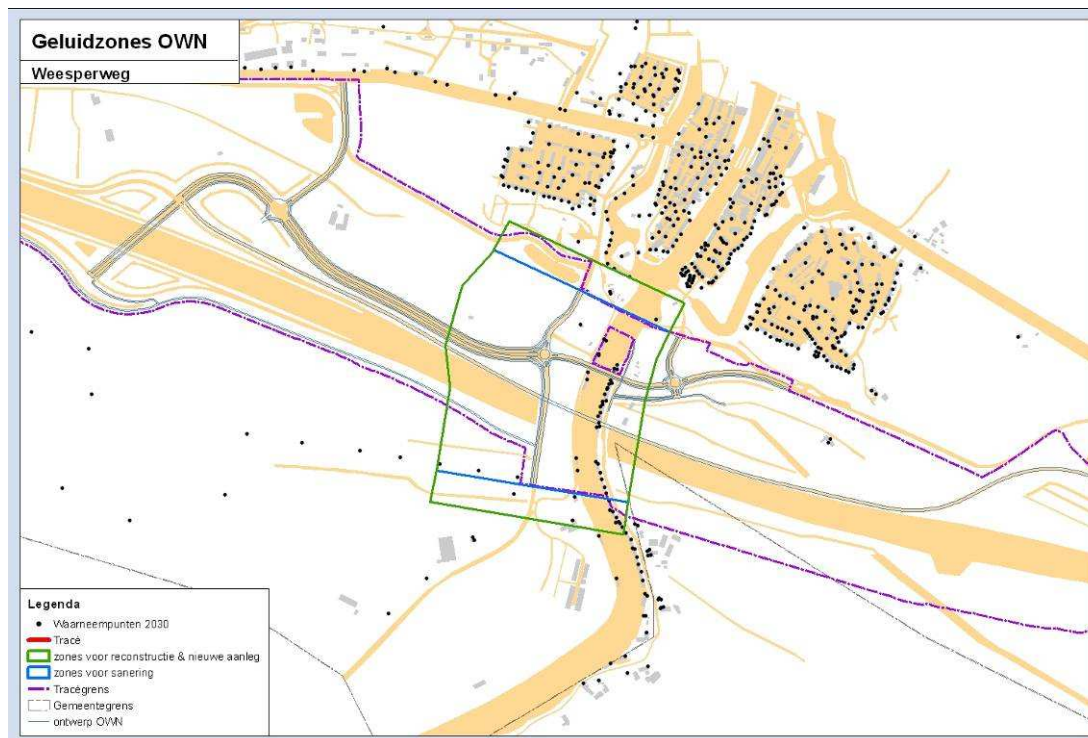
Voor de situatie 1986 zijn geen gegevens beschikbaar. Als hiervoor als worst case benadering wordt uitgegaan van de verkeersgegevens voor de situatie 2010 dan was de geluidsbelasting in 1986 voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone lager dan 60 dB(A) etmaalwaarde. Er kan daarom worden aangenomen dat er geen sprake is van een saneringssituatie en er is dus geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Doordat de afstand tot de woningen toeneemt en de verkeersintensiteit afneemt, nemen de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie af ten opzichte van de situatie 2010. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt in de toekomstige situatie niet overschreden. Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

4.6 Weesperweg

De Weesperweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 12.2 binnen het tracé van de A1 ligt. Bij de verlegging van de A1 en de realisatie van de nieuwe aansluiting Muiden wordt de Weesperweg gereconstrueerd over een lengte van ruim 500 meter. Hierbij komt de Weesperweg maximaal 30 meter westelijker te liggen dan in de huidige situatie. Ter plaatse van de kruising met het nieuwe A1-aquaduct komt de Weesperweg ongeveer 1.5 m hoger te liggen dan in de huidige situatie.

In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Weesperweg weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt. Tevens is de geluidszone langs de toekomstige ligging van de weg weergegeven, aan weerszijden met 1/3 van de zonebreedte uitgebreid voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing.



Binnen de geluidszone voor sanering ligt een groot aantal woonboten en een klein deel van het bestemmingsplan Bloemendalerpolder. De woonboten worden op één na geamoveerd. Omdat het bestemmingsplan Bloemendalerpolder nog niet vigerend is en de bestuurlijke overeenkomst alleen van toepassing is op het hoofdwegennet liggen er geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze zone. Er is geen onderzoek naar maatregelen voor sanering vereist.

Voor het geluidsonderzoek in het kader van de aanpassing is het onderzoeksgebied met 1/3 zonebreedte uitgebreid. Binnen de zuidzijde van de zone liggen een vrijstaande woning en een boerderij van twee bouwlagen. Binnen de noordzijde van de zone wordt het onderzoeksgebied uitgebreid met een vrijstaande woning van drie bouwlagen.

In tabel 4-2 zijn de verkeersgegevens voor de Weesperweg in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). De verkeersgegevens voor de situatie 2010 zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Omdat de verkeersstructuur van het onderliggend wegennet wezenlijk verandert, kunnen de verkeersgegevens uit de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken niet worden gebruikt voor de situatie 2030. De etmaalintensiteit voor die situatie is ontleend aan gegevens die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de situatie 2020. De etmaalintensiteit voor de situatie 2030 is bepaald door die voor 2020 met 2% per jaar te verhogen.

Verder is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat en dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

Tabel 4-2 Verkeersgegevens Mariahoeveweg, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
4.6.1 Peiljaar 2010							
Weesperweg (Het Karveel - Maxisweg)	4932	--	94.00%	5.01 %	0.99 %	dab	50
Weesperweg (Maxisweg – aansl. A1 zuid)	8653	--	92.00%	6.00%	2.00%	dab	80
Weesperweg (aansl. A1 zuid – Korte Muiderweg)	15063	--	92.00%	6.00%	2.00%	dab	80
Peiljaar 2030							
Weesperweg (Het Karveel – Verlegde Maxisweg)	6175	--	94%	4%	2%	dab	50-80
Weesperweg (Verlegde Maxisweg – Korte Muiderweg)	13505	--	94%	4%	2%	dab	80

De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt in de toekomstige situatie niet overschreden. Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

4.7 Lange Muiderweg

De Lange Muiderweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 12.4 binnen het tracé van de A1 ligt. Bij de verlegging van de A1 en de realisatie van de nieuwe aansluiting Muiden wordt het noordelijke deel van de Lange Muiderweg, waarbij deze wordt aangesloten op de Verlegde Maxisweg.

Voor de Lange Muiderweg bedraagt de wettelijke maximumsnelheid 30 km/uur. Conform artikel 74, 2e lid sub b heeft deze weg geen geluidszone en bestaat er geen onderzoeksplicht naar de geluids-belasting. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering of aanpassing te worden uitgevoerd.

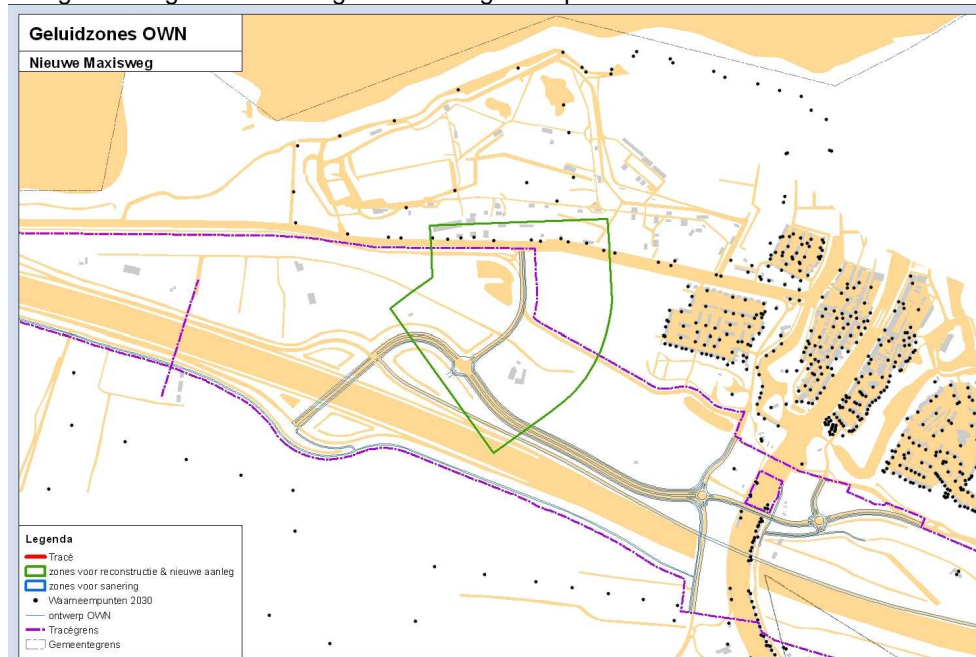
4.8 Verlengde Herengracht

De Verlengde Herengracht is een nieuw aan te leggen weg, die ter hoogte van km 12.5 binnen het tracé van de A1 ligt. De weg sluit aan op de Verlegde Maxisweg, de Mariahoeveweg en de Lange Muiderweg.

Voor de Verlengde Herengracht bedraagt de wettelijke maximumsnelheid 30 km/uur. Conform artikel 74, 2e lid sub b heeft deze weg geen geluidszone en bestaat er geen onderzoeksplicht naar de geluids-belasting. Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

4.9 Nieuwe Maxisweg

De Nieuwe Maxisweg is een nieuw aan te leggen weg, die ter hoogte van km 11.4 binnen het tracé van de A1 ligt. De weg sluit de Verlegde Maxisweg aan op het bestaande deel van de Maxisweg.



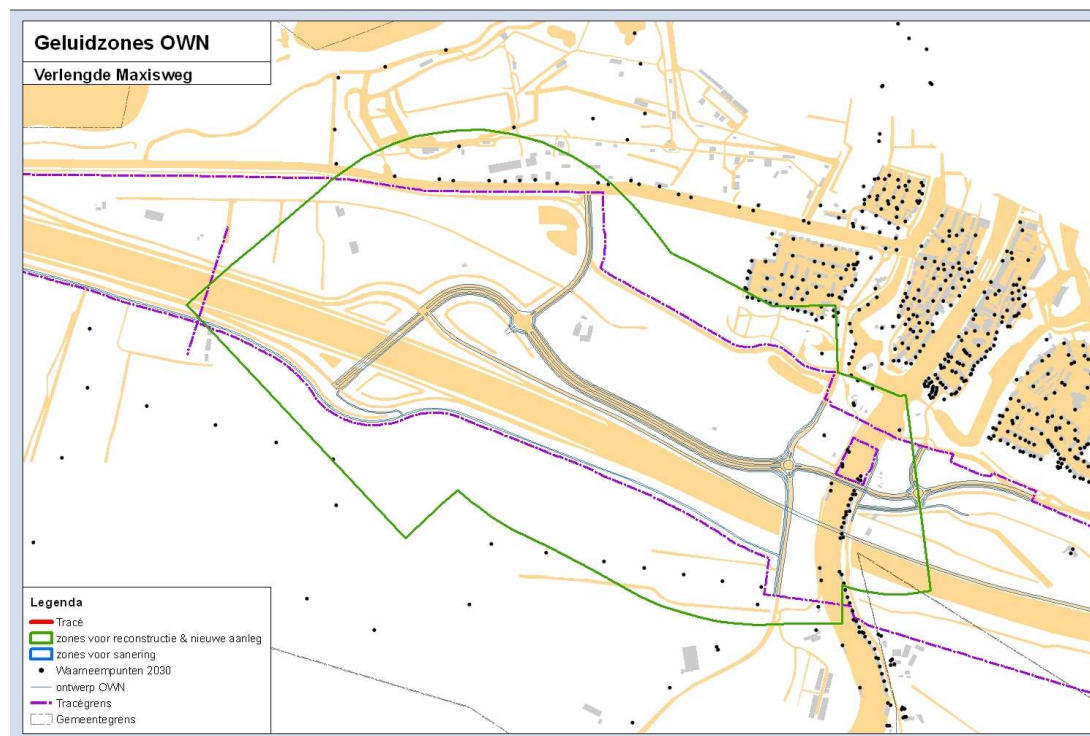
De etmaalintensiteit voor de toekomstige situatie is ontleend aan gegevens die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de situatie 2020. De etmaalintensiteit voor de situatie 2030 is bepaald door die voor 2020 (6861 motorvoertuigen per etmaal) met 2% per jaar te verhogen tot 8233 motorvoertuigen per etmaal. De maximum snelheid bedraagt 80 km/uur en het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton (dab). Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat.

Binnen de geluidzone van de Nieuwe Maxisweg liggen 6 woningen van twee bouwlagen en een klein deel van het KNSF-terrein. Omdat het bestemmingsplan KNSF-terrein nog niet vigerend is en de bestuurlijke overeenkomst alleen van toepassing is op het hoofdwegennet, worden deze woningen niet meegenomen in de beoordeling van de geluidsbelastingen ten gevolge van de Nieuwe Maxisweg.

Voor de bestaande woningen is de toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB). Er is geen onderzoek naar geluidsmaatregelen vereist.

4.10 Verlegde Maxisweg

De Verlengde Maxisweg is een nieuw aan te leggen weg, die tussen km 11.2 en km 12.5 binnen het tracé van de A1 ligt. Tussen de aansluiting met de A1 en de kruising met de Weesperweg bestaat de weg uit 2 maal 2 rijstroken. Ten oosten van de Weesperweg bestaat de weg uit 2 maal 1 rijstrook.



Binnen de geluidzone van de Verlegde Maxisweg liggen enkele woningen van 2 tot 3 bouwlagen, woonboten, een klein deel van het bestemmingsplan Bloemendalerpolder en een klein deel van het KNSF-terrein. Omdat deze bestemmingsplannen nog niet vigerend zijn en de bestuurlijke overeenkomst alleen van toepassing is op het hoofdwegennet, worden de woningen in deze gebieden niet meegenomen in de beoordeling van de geluidsbelastingen ten gevolge van de Verlegde Maxisweg. De woonboten worden op één na geamoveerd.

In tabel 4-3 zijn de verkeersgegevens voor de Verlegde Maxisweg in de situatie 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). De etmaalintensiteiten zijn ontleend aan gegevens die door Goudappel Coffeng zijn aangeleverd voor de situatie 2020. De etmaalintensiteit voor de situatie 2030 is bepaald door die voor 2020 met 2% per jaar te verhogen. Verder is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt en is ervan uitgegaan dat het verkeer voor 94% uit lichte motorvoertuigen, voor 4% uit middelzware motorvoertuigen en voor 2% uit zware motorvoertuigen bestaat.

Tabel 4-3 **Verkeersgegevens Verlegde Maxisweg, situatie 2030**

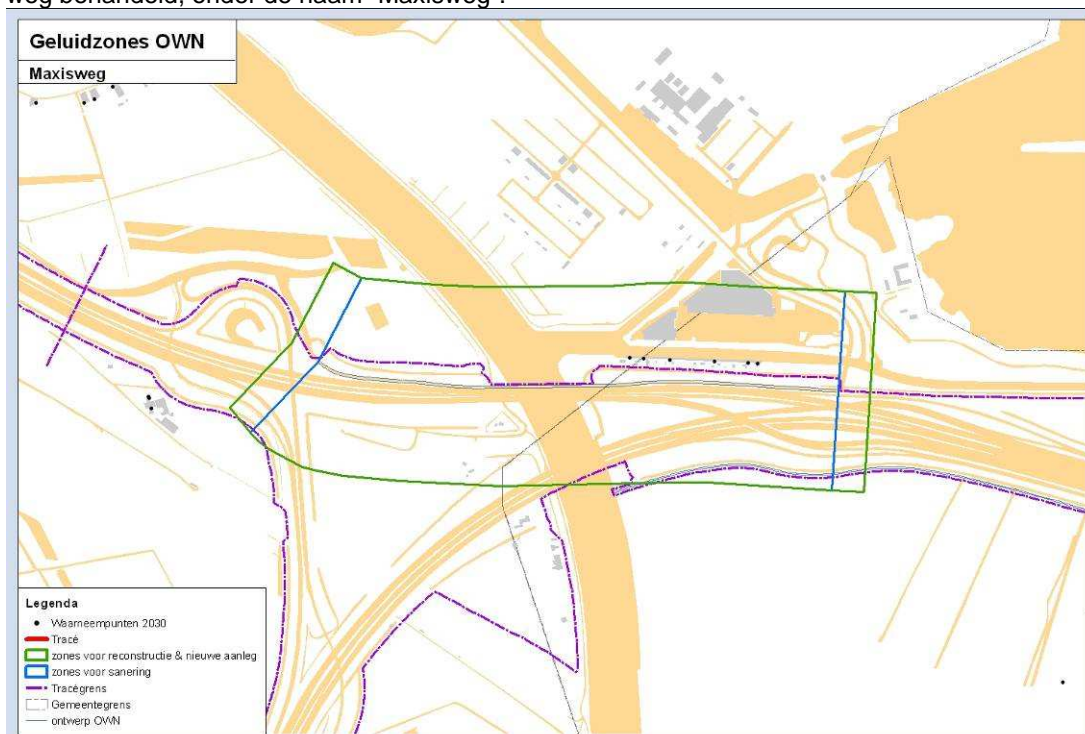
Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Verlegde Maxisweg '(aansl. A1 zuid – aansl. A1 noord)	24858	--	94%	4%	2%	dab	80
Verlegde Maxisweg '(aansl. A1 noord – Nieuwe Maxisweg)	27635	--	94%	4%	2%	dab	80
Verlegde Maxisweg '(Nieuwe Maxisweg – Weesperweg)	16379	--	94%	4%	2%	dab	80
Verlegde Maxisweg (Weesperweg - Mariahoeveweg)	3222	--	94%	4%	2%	dab	80

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone is de toekomstige geluidsbelasting nergens hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (48 dB). Voor de overgebleven woonboot in de Vecht wordt deze waarde wel overschreden. De maximale kosten voor maatregelen zijn onvoldoende om een doelmatige maatregel te treffen. Aangezien de woonboot niet wordt beschouwd als geluidsgevoelige bestemming dienen er geen hogere waarden te worden aangevraagd.

5 A1 Watergraafsmeer - Diemen

5.1 Maxisweg/Hooiweg

De Maxisweg en de Hooiweg zijn bestaande wegen die tussen km 8.1 (Hooiweg) en km 10.9 (Maxisweg) binnen het tracé van de rijksweg A6 liggen. De Hooiweg gaat bij km 8.9 over in de Maxisweg. Dit is ter hoogte van de gemeentegrens tussen Diemen en Muider. In verband met de uitbreiding van het aantal rijstroken op de A1 worden de wegen gewijzigd. In het geluidsonderzoek zijn deze wegen als één enkele weg behandeld, onder de naam "Maxisweg".



De bestaande woningen aan de zuidzijde van de Maxisweg en de A1 (omgeving Kleine Merwede, Oude Muiderstraatweg en Muiderstraatweg) worden allemaal geamoveerd. Alleen aan de noordzijde van de Maxisweg, liggen in de Midertrekvaart 23 woonboten op minimaal 50 meter afstand van de weg. Deze worden in het kader van de sanering niet als geluidsgevoelige bestemmingen beschouwd, zodat er geen onderzoek naar maatregelen voor sanering hoeft te worden uitgevoerd.

In tabel 5-1 zijn de verkeersgegevens voor de Maxisweg/Hooiweg in de situaties 2010 en 2030 weergegeven (totaal van beide richtingen). Deze verkeersgegevens zijn ontleend aan de "rapportagetool" voor luchtkwaliteitsonderzoeken. Omdat in dit bestand etmaalintensiteiten zijn opgenomen en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond-, en nachtperiodes die voor geluidsberekeningen wel relevant zijn, is ervan uitgegaan dat de uurintensiteit in de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode respectievelijk 6.5%, 3.5% en 1% van de totale etmaalintensiteit bedraagt.

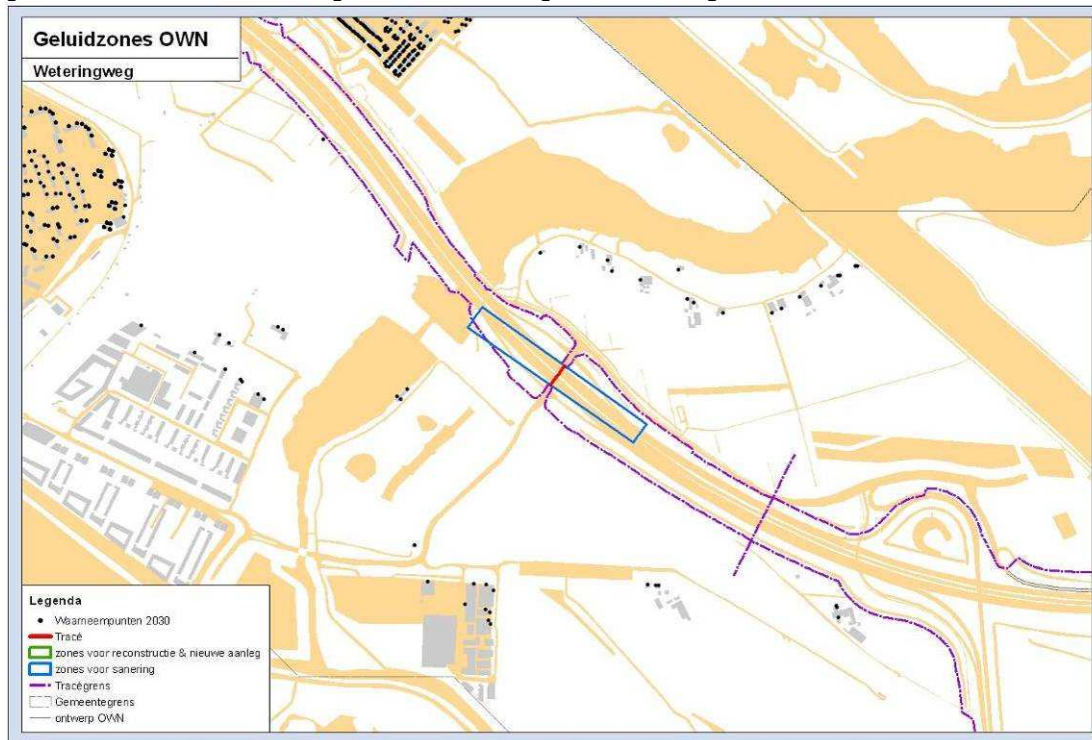
Tabel 5-1 Verkeersgegevens Maxisweg/Hooiweg, situatie 2010 en 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit	Voertuigverdeling				weg-dek	snelheid (km/u)
		motor rijwielen	lichte mvt	middel-zware mvt	zware mvt		
Peiljaar 2010							
Maxisweg/Hooiweg (Diempolderweg – Pampusweg)	3686	--	87.08%	12.64%	0.28%	dab	80
Peiljaar 2030							
Maxisweg/Hooiweg (Diempolderweg – Pampusweg)	3803	--	86.16%	13.54%	0.30%	dab	80

Ten opzichte van de situatie 2010 nemen de geluidsbelastingen voor de woonboten met minder dan 2 dB toe. Er is geen sprake van een aanpassingssituatie en er is daarom geen onderzoek naar maatregelen vereist.

5.2 Weteringweg

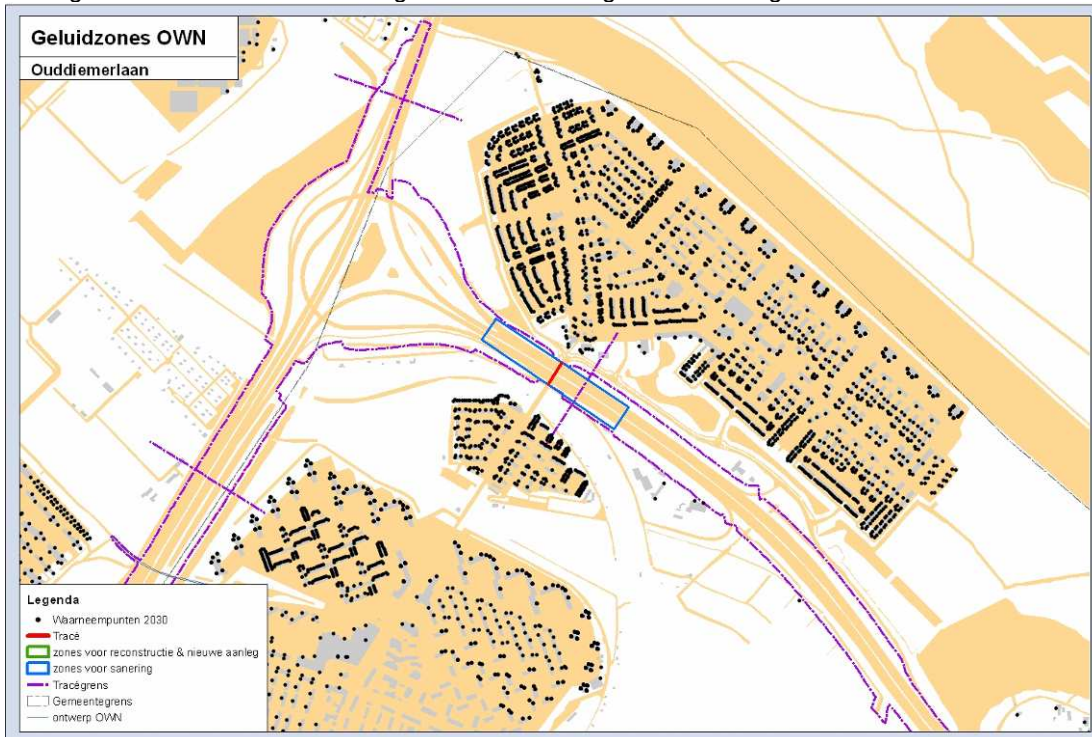
De Weteringweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 6.8 binnen het tracé van de rijksweg A1 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Weteringweg weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



5.3 Ouddiemerlaan

De Ouddiemerlaan is een bestaande weg die ter hoogte van km 5.1 binnen het tracé van de rijksweg A1 ligt.

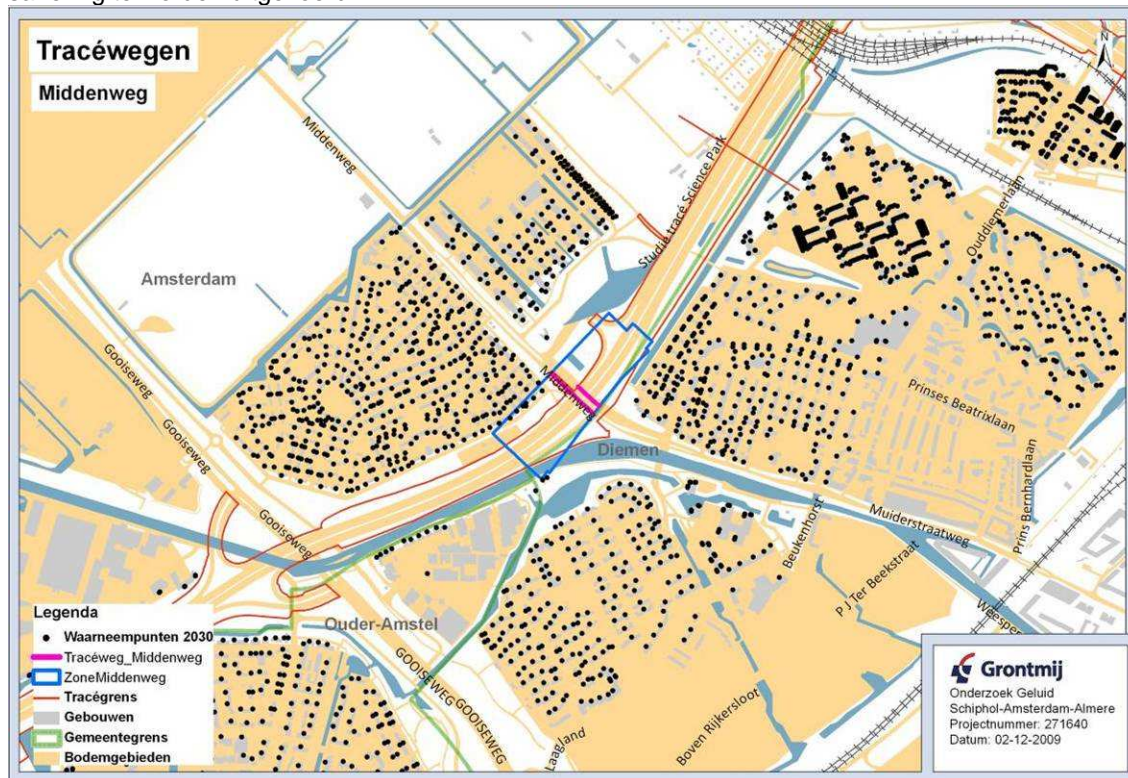
In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Ouddiemerlaan weergegeven dat binnen het tracé van de A1 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



6 A10 Oost Amstel - Watergraafsmeer

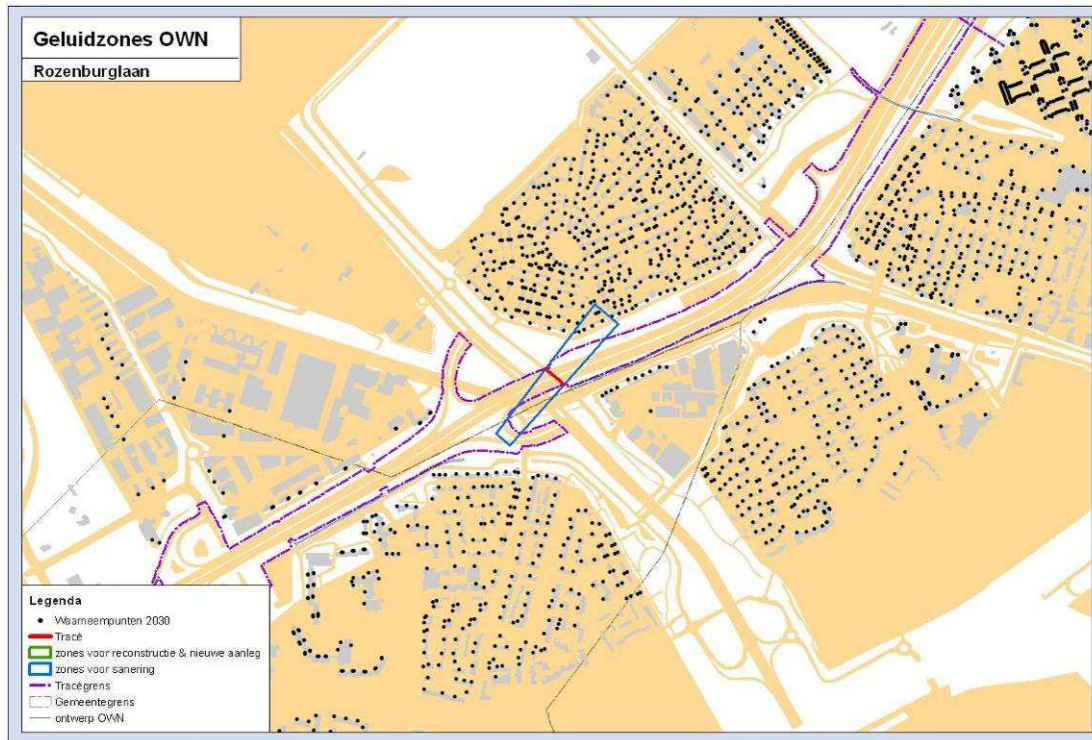
6.1 Middenweg

De Middenweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 12.9 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Middenweg weergegeven dat binnen het tracé van de A10 ligt. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone is de sanering reeds afgehandeld door de gemeente Amsterdam. Er hoeft geen onderzoek meer naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



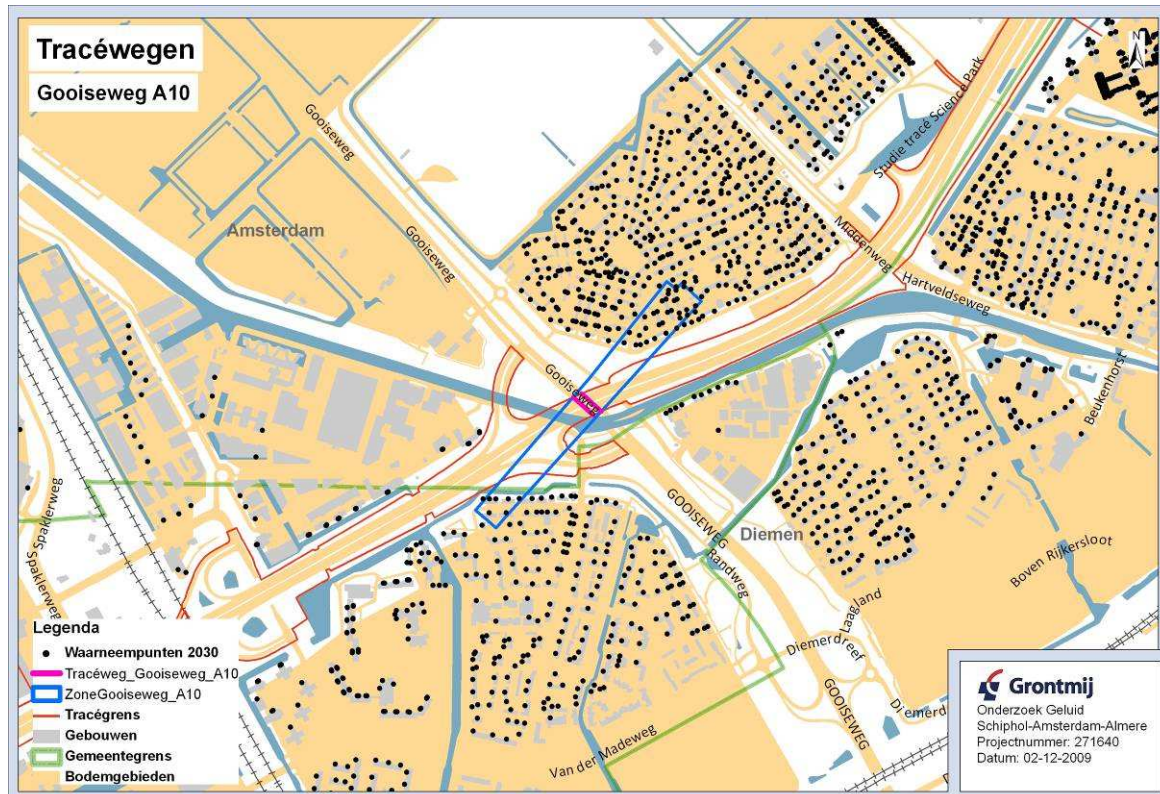
6.2 Rozenburglaan

De Rozenburglaan is een bestaande weg die ter hoogte van km 13.6 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Rozenburglaan weergegeven dat binnen het tracé van de A10 ligt. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone is de sanering reeds afgehandeld door de gemeente Amsterdam. Er hoeft geen onderzoek meer naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



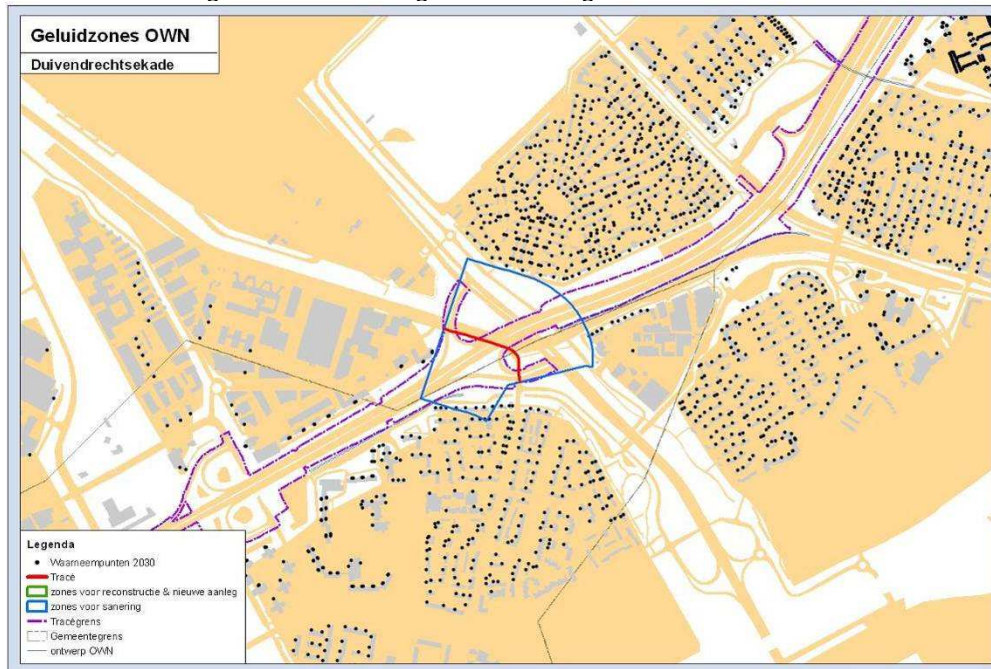
6.3 Gooiseweg

De Gooiseweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 13.7 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidszone rond het deel van de Gooiseweg weergegeven dat binnen het tracé van de A10 ligt. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone is de sanering reeds afgehandeld door de gemeente Amsterdam. Er hoeft geen onderzoek meer naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



6.4 Duivendrechtsekade

De Duivendrechtsekade is een bestaande weg die ter hoogte van km 13.7 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Duivendrechtsekade weergegeven dat binnen het tracé van de A10 ligt. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone is de sanering reeds afgehandeld door de gemeente Amsterdam. Er hoeft geen onderzoek meer naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.



6.5 Johannes Blookerweg

De Johannes Blookerweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 14.6 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. Deze weg is na 1986 aangelegd. Er hoeft daarom geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

6.6 Spaklerweg

De Spaklerweg is een bestaande weg die ter hoogte van km 15.1 binnen het tracé van de rijksweg A10 ligt. In onderstaande afbeelding is de geluidzone rond het deel van de Spaklerweg weergegeven dat binnen het tracé van de A10 ligt. Er liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone. Er hoeft geen onderzoek naar maatregelen voor sanering te worden uitgevoerd.

