



Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Noorderstaete 26, 9402 XB Assen
Postbus 339, 9400 AH Assen
telefoon (0592) 340 630
telefax (0592) 340 830
e-mail naa@naabv.nl
website www.naabv.nl

Friesland Bank Groningen
rek.nr. 29 79 24 516
Rabobank Assen
rek.nr. 38 28 38 335

Provincie Groningen
Afdeling Wegenbouw
t.a.v. de heer J.R. Snijders
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

Datum	7 november 2011	Kenmerk	4325/je/16458
		Betreft	akoestisch onderzoek N366/Nulweg

Geachte heer Snijders,

Hierbij ontvangt u ons onderzoek naar de akoestische gevolgen ten gevolge van de voorgenomen wijziging van de aansluiting van de Nulweg op de N366 in Ter Apel.

Situatie

Momenteel sluit de N366 ter hoogte van Ter Apel aan op de onderliggende Nulweg met een enkelvoudige pookaansluiting aan de oostzijde van de hoofdrijbaan. De Provincie Groningen is voornemens om de situatie ter plaatse veiliger te maken en de aansluiting te gewijziggen in een dubbelzijdige pookaansluiting waarvan de op- en afritten met 2 nieuwe rotondes aansluiten op de Nulweg. Ter hoogte van de aansluiting geldt op de N366 nu nog een maximum snelheid van 80 kilometer per uur die na reconstructie zal worden gewijzigd in 100 kilometer per uur.

Wettelijk kader

De wettelijke zone van de N366 bedraagt ter plaatse 250 meter. Binnen de wettelijke zone van het te reconstrueren deel van de N366 ligt 1 geluidsgevoelige bestemming (woning Nulweg 17). Deze woning ligt op 240 meter afstand van de rand van de wegverharding van de bestaande oostelijke pook. De hoofdrijbaan van de N366 ligt op 500 meter afstand van deze woning. Binnen de wettelijke zone van het te reconstrueren deel van de Nulweg liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen.

Opgemerkt wordt dat de Wet geluidhinder de situatie per weg afzonderlijk beschouwd. De op- en afritten van de N366 worden hierbij als onderdeel van de N366 beschouwd.

In de onderhavige situatie is plaatselijk sprake van fysieke reconstructie van de N366 en de Nulweg. In het geval van fysieke reconstructie van een weg dient de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van die weg voor de toekomst in vergelijking met het referentiejaar te worden vastgesteld. Als referentiejaar geldt het jaar van reconstructie (hier 2011), als maatgevend jaar voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van het jaar tien jaar na het gereedkomen van de reconstructie (hier 2022). De wegaanlegger dient er in eerste

instantie voor te zorgen dat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen ter hoogte van de reconstructie niet toeneemt.

Bij één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd, is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (art. 1). Indien hiervan geen sprake is, hebben de reconstructiewerken voor wat betreft de Wet geluidhinder geen consequenties voor de wegaanlegger. Voor aansluitende wegen en weggedeelten die niet fysiek gereconstrueerd worden, geldt uitsluitend een onderzoeksplicht naar de akoestische effecten van de wijziging. De uitkomsten hiervan kunnen echter niet leiden tot consequenties voor de wegaanlegger.

Verkeersgegevens

Op de N366 rijden en de bestaande oostelijke pook rijden in 2011 per etmaal respectievelijk 11.500 en 4.200 motorvoertuigen. Op de hoofdrijbaan bestaat 13% en 5.7% van het verkeer respectievelijk uit middelzware en zware motorvoertuigen. Op de Nulweg wordt autonome verkeersgroei verwacht van ten hoogste 2% per jaar. Op de N366 en de beschouwde aansluiting is geen verkeersgroei voorzien. Na aanleg van de westelijke pook verdeelt het verkeer op de aansluiting zich gelijk over de westelijke en oostelijke pook. Het verkeer op de bestaande oostelijke pook halveert hierdoor tot 2100 motorvoertuigen per etmaal.

De wegdekken op de beschouwde weggedelen bestaan voor en na reconstructie uit geluidsneutraal asfalt.

Akoestisch effect van de reconstructie

Doordat de verkeersintensiteit op de bestaande oostelijke pook halveert en de nieuwe westelijke pook veel verder van de woning verwijderd ligt, is de geluidsbijdrage in de toekomstige situatie van beide poken samen bijna 3 dB lager dan die van de huidige oostelijke pook.

Op de hoofdrijbaan van de N366 wordt de maximum snelheid voor lichte motorvoertuigen verhoogd van 80 naar 100 kilometer per uur. Dit betekent dat voor vrachtverkeer (middelzware en zware motorvoertuigen) de huidige maximumsnelheid gelijk blijft. Rekening houdend met de geluidsemisatie van de betreffende voertuigen volgens het Reken en Meetvoorschrift 2006 betekent dat dat de geluidsemisatie van het betreffende wegdeel met 0.9 dB zal toenemen. De gesommeerde bijdrage van hoofdrijbaan en pookaansluiting(en) is derhalve per definitie lager dan 2 dB zodat er geen sprake is van reconstructie van de N366 in de zin van de Wet geluidhinder.

De Nulweg wordt ter hoogte van geluidsgevoelige bestemmingen niet gewijzigd. De afstand van de meest nabijgelegen woning Nulweg 17 tot de reconstructie bedraagt 240 meter terwijl de afstand tot de weg ter hoogte van de woning minder dan 20 meter bedraagt. De geluidbelasting ten gevolge van de Nulweg wordt derhalve bepaald door een deel van de Nulweg waar fysiek niets wijzigt. Aangegeven is dat het verkeer op de Nulweg ten hoogste met 2% per jaar toeneemt ten gevolge van autonome verkeersgroei. In dat geval neemt de geluidbelasting op de woning over de periode 2011 - 2022 met 0.9 dB toe. Dit is zonder meer een aanvaardbare toename.

Conclusie

De reconstructie van de aansluiting van de Nulweg op de N366 in Ter Apel heeft in het kader van de Wet geluidhinder geen consequenties voor de wegaanlegger.

Met vriendelijke groet,



Jan Eggens