

Akoestisch onderzoek Planstudie aansluiting N315-N768

Akoestisch onderzoek wegreconstructie

Provincie Overijssel

8 december 2020

Project Akoestisch onderzoek
Planstudie aansluiting
N315-N768

Oprachtgever Provincie Overijssel

Document Akoestisch onderzoek wegreconstructie
Status Definitief
Datum 8 december 2020
Referentie 119832/20-018.737

Projectcode 119832
Projectleider ing. G. Bekkernens
Projectdirecteur drs. M.J. Schilt

Auteur(s) N. Gorter MSc
Gecontroleerd door ing. H.H. Bakker
Goedgekeurd door ing. G. Bekkernens

Paraaf 

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
2	WET- EN REGELGEVING	6
2.1	Wet geluidhinder	6
2.2	Omvang geluidzones	6
2.3	Geluidgevoelige bestemmingen	7
2.4	Niet-geluidsgevoelige bestemmingen	7
2.5	Geluidsbelasting	7
2.6	Aftrek op berekende resultaten	7
2.7	Reconstructietoets	8
2.8	Bepalen grenswaarde	9
2.9	Bepalen toename	9
	2.9.1 Maximale hogere grenswaarden	9
2.10	Bepalen maatregelen en doelmatigheid	10
2.11	Vaststellen hogere grenswaarde	10
2.12	Binnenniveau	10
3	UITGANGSPUNTEN	12
3.1	Geluidzone	12
3.2	Verkeersgegevens	13
3.3	Rekenmodel	15
4	BEREKENINGSRESULTATEN	16
4.1	Reconstructietoets N768 (Eibergsestraat)	16
4.2	Reconstructietoets N315	17
4.3	Inpassing Assinkweg	17
5	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	19
	Laatste pagina	19

Bijlage(n)

Aantal pagina's

-

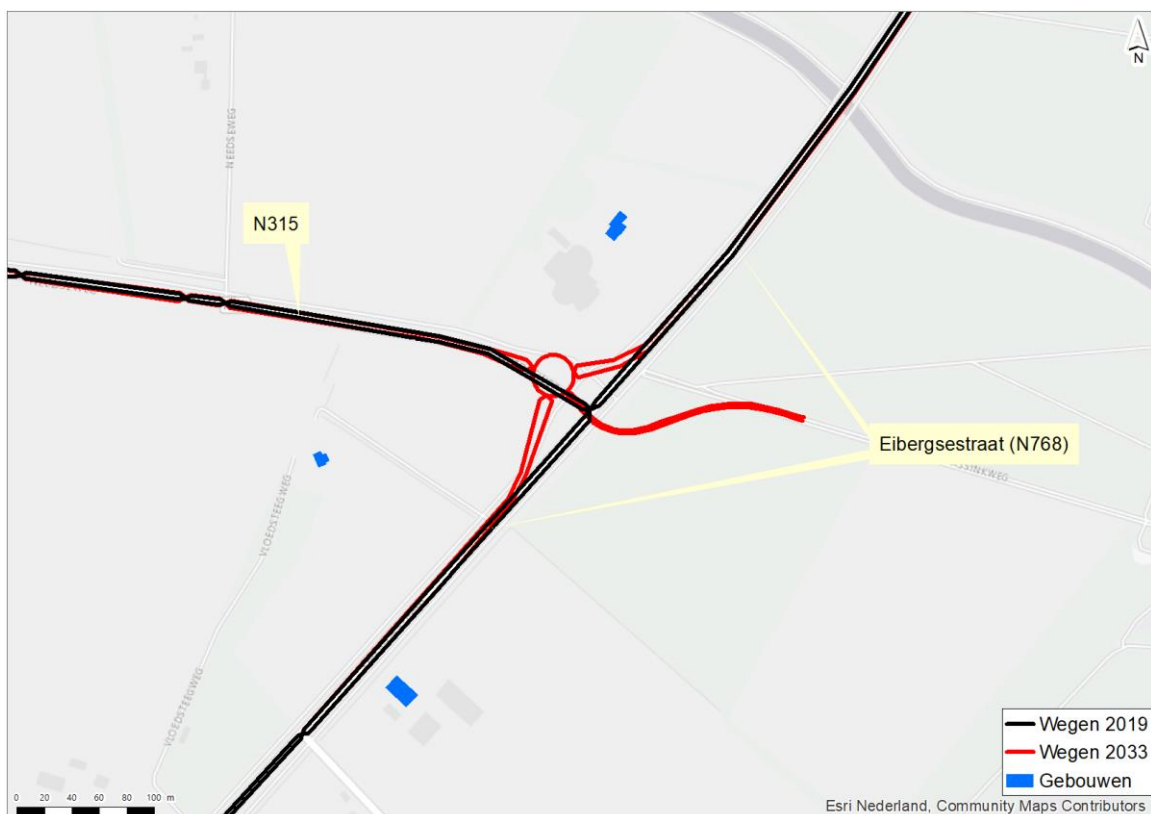
1

INLEIDING

Ter voorbereiding op de wijziging van de aansluiting van de N315 (Needseweg) op de N768 (Eibergsestraat) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De wijziging bestaat voornamelijk uit de wijziging van de N768, waarbij de bestaande kruising in de toekomst wordt vervangen door een rotonde. Deze rotonde komt als voorkeursvariant naar voren uit de beoordeling en score van drie varianten.

Witteveen+Bos heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen of er bij de ombouw van het huidige kruispunt met verkeerslichten naar rotonde sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dit rapport zijn het wettelijk kader, de uitgangspunten, berekeningen, resultaten en conclusie van het akoestisch onderzoek weergegeven.

Afbeelding 1.1 Situering situatie en wegen 2019 en 2033



2

WET- EN REGELGEVING

2.1 Wet geluidhinder

Er moet een onderzoek ingesteld worden naar de geluidbelasting vóór de wijziging en naar de toekomstige geluidbelasting. Het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het RMG 2012 het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit 10 jaar na realisatie van de plannen. De toekomstige geluidbelastingen zijn bepalend voor het treffen van eventuele geluidsmaatregelen.

De Wet geluidhinder (verder aangeduid als Wgh) is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend. In de Wgh is aangegeven dat alle wegen voorzien zijn van een zone, met uitzondering van wegen in een als woonerf aangeduid gebied én wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

2.2 Omvang geluidzones

In artikel 74 van de Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. Zones langs wegen zijn van rechtswege aanwezig. Dat wil zeggen dat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen. Op het moment dat het aantal rijstroken van de weg zodanig wordt gewijzigd dat daar een andere wettelijke zonebreedte bij hoort, is die nieuwe zonebreedte automatisch van kracht. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de wettelijke zonebreedte.

Tabel 2.1 Breedte van de wettelijke geluidzone

Aantal rijstroken	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
1 of 2	250 m	200 m

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Ter plaatse van de overgangen in zonebreedte wordt de breedste zone over een lengte van 1/3 van de zonebreedte doorgezet. Aan het einde van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone aan het einde van de weg. Het studiegebied wordt in de uitvoeringspraktijk voor

geluidonderzoek¹ verder begrensd door het begin en einde van de fysieke wijziging vermeerderd met 1/3 van de zonebreedte.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder (Bgh) gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone van de weg. Wat geluidgevoelige bestemmingen zijn, wordt bepaald in de Wgh zelf en in het Bgh. De geluidgevoelige bestemmingen bestaan uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen, uitgezonderd gymnastieklokalen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven;
- woonwagendstandplaatsen en ligplaatsen;
- terreinen bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg.

Binnen de zone van de te onderzoeken weg moeten de geluidbelastingen op deze bestemmingen worden berekend en dient een toetsing aan de wettelijke normen plaats te vinden. Voor andere objecten dan geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone, geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidbelasting.

2.4 Niet-geluidsgevoelige bestemmingen

Voor niet-geluidsgevoelige objecten volgens de Wgh die liggen binnen de geluidzone geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidbelasting. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter in een aantal uitspraken aangegeven dat het akoestisch onderzoek wel inzicht moet geven in de geluidbelasting bij deze bestemmingen.

2.5 Geluidsbelasting

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situatie wordt uitgedrukt in L_{den} ($L_{day/evening/night}$) uitgedrukt in de eenheid dB. Overeenkomstig artikel 1 van de Wgh wordt onder L_{den} verstaan de tijdsgemiddelde waarde van:

- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 07.00 uur tot 19.00 uur);
- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

De geluidsbelasting voor de huidige en toekomstige situaties wordt berekend volgens het Reken- en meetvoorschrift Geluidhinder 2012.

2.6 Aftrek op berekende resultaten

Op de berekende geluidbelasting wordt overeenkomstig art. 110g van de Wgh een aftrek toegepast. De hoogte van deze aftrek is vastgelegd in het RMG 2012, artikel 3.4. De aftrek bedraagt:

¹ Zie onder andere het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer (KAOW) van Rijkswaterstaat.

- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting zonder aftrek 56 dB is;
- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting zonder aftrek 57 dB is;
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van 56 of 57 dB;
- 5 dB voor de overige wegen.

Voor de toetsing van de geluidbelastingen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt uitgegaan van niet-afgeronde getallen (op twee decimalen). Bij de afronding van de geluidbelasting wordt de methodiek gebruikt welke is beschreven in de Wgh. Namelijk dat bij de cijfers achter de komma van exact x,50 dB wordt afgerond op het dichtstbij gelegen even getal. Dus 50,50 dB wordt afgerond op 50 dB en 51,50 dB wordt afgerond op 52 dB. Verder wordt dus zowel 50,51 dB als 51,49 dB afgerond op 51 dB.

2.7 Reconstructietoets

Bij wijzigingen op of aan een weg moet binnen het afgebakende onderzoeksgebied onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van 'reconstructie' als aan de volgende twee voorwaarden voldaan wordt:

- er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging van het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, wijzigingen van de maximumsnelheid, en dergelijke;
- ten gevolge van deze wijziging en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde. Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelige bestemming de geldende 'grenswaarde' worden bepaald. Vervolgens wordt bezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10^e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met tenminste 1,5 dB overschreden wordt.

Als er voor een geluidgevoelige bestemming volgens de Wgh sprake is van 'reconstructie van de weg', moeten geluidsmaatregelen overwogen worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Ook wordt naar de doelmatigheid van de maatregelen gekeken.

Bij de uitwerking van het akoestisch onderzoek met betrekking tot reconstructie zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de geluidbelasting in de toekomstige situatie wordt berekend zonder de invloed van maatregelen die de geluidbelasting beperken, zoals verkeersmaatregelen, stille wegdekken of geluidschermen. Uitzondering hierop is de situatie waarin deze maatregelen onderdeel zijn van de fysieke wijziging van de weg; in dat geval mag het effect van de maatregel(en) wel betrokken worden bij de reconstructietoets;
- indien wordt overwogen een hogere waarde dan de grenswaarde voor de geluidbelasting vanwege de weg vast te stellen, dient het akoestisch onderzoek tevens betrekking te hebben op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voorkomen dat de geluidbelasting de grenswaarde overschrijdt.

Concreet komt het erop neer dat bij een reconstructie de volgende werkwijze wordt gevolgd:

- berekening heersende geluidbelasting;
- berekening toekomstige geluidbelasting (zonder aanvullende maatregelen);
- afweging doelmatigheid aanvullende geluidmaatregelen;
- eventueel voorstel voor de vaststelling van een hogere waarde.

2.8 Bepalen grenswaarde

Indien er niet eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld, wordt de grenswaarde gelijkgesteld aan de heersende geluidbelasting (de geluidbelasting in het jaar voordat met de wijziging van de weg wordt begonnen). Hierbij geldt conform de Wgh dat een geluidbelasting van 48 dB altijd is toegestaan. Toenames van de geluidbelasting tot aan 48 dB tellen dus niet mee bij de beantwoording van de vraag of het 'reconstructie-effect' 2 dB of meer bedraagt.

Als in het verleden reeds een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de te wijzigen weg is vastgesteld, dan is volgens de Wgh de geldende grenswaarde de laagste waarde van:

- de heersende geluidbelasting (de geluidbelasting 1 jaar voor de fysieke ingreep);
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Ook hierbij geldt dat een geluidbelasting van 48 dB altijd is toegestaan. In tabel 2.2 zijn de grenswaarden voor het bepalen van het 'reconstructie-effect' samengevat.

Tabel 2.2 Grenswaarden bij reconstructie van een weg

Situatie	Grenswaarde
niet eerder hogere waarde vastgesteld, geluidgevoelige bestemmingen voor het eerst geprojecteerd na 1 januari 2007	48 dB*
niet eerder hogere waarde vastgesteld, geluidgevoelige bestemmingen al voor 1 januari 2007 geprojecteerd, en heersende geluidbelasting onder 48 dB*	48 dB*
niet eerder hogere waarde vastgesteld, geluidgevoelige bestemmingen al voor 1 januari 2007 geprojecteerd, en heersende geluidbelasting boven of gelijk aan 48 dB*	heersende geluidbelasting
eerder vastgestelde hogere waarde	laagste van: <ul style="list-style-type: none">- heersende geluidbelasting- eerder vastgestelde hogere waarde met een minimum van 48 dB*

* Voor terreinen bij 'andere gezondheidszorggebouwen' geldt dat een geluidbelasting van 53 dB altijd toelaatbaar is. Dat is dus de minimale grenswaarde voor deze geluidgevoelige bestemmingen.

Op basis van de informatie van de provincie Overijssel is gebleken dat er voor de onderzochte geluidgevoelige bestemmingen niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld.

2.9 Bepalen toename

De toename van de geluidbelasting wordt bepaald door de geluidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar (hiervoor wordt doorgaans 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg gehanteerd) te vergelijken met de grenswaarde. Deze grenswaarde dient bepaald te worden op de hierboven beschreven wijzen. Als de toename onafgerond 1,50 dB of meer bedraagt, is voor de betreffende geluidgevoelige bestemming sprake van 'reconstructie' volgens de Wgh.

2.9.1 Maximale hogere grenswaarden

Wanneer sprake is van reconstructie en geen of onvoldoende doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelastingen in de toekomstige situatie terug te brengen tot de grenswaarde, kan het bevoegd gezag in een aantal vast omschreven situaties een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidbelasting vaststellen. In beginsel is de maximaal toegestane toename van de geluidbelasting als

gevolg van 'reconstructie van de weg' 5 dB, mits de maximaal toelaatbare geluidbelasting niet wordt overschreden.

Onder bepaalde voorwaarden is, voor zover de maximaal toelaatbare geluidbelasting niet wordt overschreden, een toename van meer dan 5 dB mogelijk:

- als gevolg van reconstructie daalt de geluidbelasting van een tenminste gelijk aantal woningen langs een andere weg met een tenminste gelijke waarde;
- de wegbeheerder heeft verklaard dat er financiële middelen beschikbaar zijn om ten behoeve van de desbetreffende woningen de eventueel nog benodigde saneringsmaatregelen inclusief gevelmaatregelen uit te voeren voordat de reconstructie voltooid is.

De maximaal vast te stellen hogere grenswaarde bij reconstructiesituaties bedraagt 68 dB.

2.10 Bepalen maatregelen en doelmatigheid

Indien er sprake is van een nieuwe situatie of een reconstructie in de zin van de Wgh moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om te voldoen aan de grenswaarde of de toename van de geluidbelasting tot aan het maatgevende jaar ongedaan te maken (bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidscherm). In feite komt dit erop neer dat zodanige maatregelen bepaald moeten worden dat de geluidbelasting 10 jaar na openstelling niet hoger zal zijn dan de geldende grenswaarde.

Hierbij is niet alleen van belang of het technisch mogelijk is om dergelijke maatregelen te treffen, ook het kostenaspect is van belang. Er wordt daarom ook beoordeeld of maatregelen als geluidschermen niet te duur zijn. Naast het kostenaspect kunnen tenslotte nog bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige of landschappelijke aard bestaan tegen het realiseren van bepaalde geluidsmaatregelen.

Als het niet mogelijk of niet doelmatig is om de toekomstige geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen tot de geldende grenswaarde, moet aan het bevoegd gezag verzocht worden om een hogere grenswaarde voor de toekomstige geluidbelasting vast te stellen.

2.11 Vaststellen hogere grenswaarde

Voor de aanleg en wijziging van provinciale wegen is op basis van de Wgh akoestisch onderzoek nodig. Bij wijziging of herziening van een bestemmingsplan vormt artikel 77 van de Wgh daarvoor de basis. Voor de aanvraag van een hogere waarde voor provinciale wegen is de wegaanlegger bevoegd tot de aanvraag. Voor de vaststelling is de provincie waarbinnen de woningen liggen waarvoor een hogere waarde wordt verzocht, het bevoegd gezag. Indien voor geluidgevoelige bestemmingen een hogere waarde moet worden aangevraagd, zal worden ingegaan op de cumulatie met andere geluidbronnen.

De hogere waarde kan worden vastgesteld indien de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten en het ontbreken van alternatieven.

2.12 Binnenniveau

Indien een hogere waarde verleend wordt, dienen Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeente voor de geluidwering van de gevels maatregelen te treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen de woning de maximaal toelaatbare waarde niet te boven zal gaan. Deze grenswaarde bedraagt voor woningen doorgaans 33 dB. Voor de geluidgevoelige binnenruimten van scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en gebouwen voor andere gezondheidszorg geldt een

binnengrenswaarde van 28 dB of 33 dB, afhankelijk van de aard van de geluidgevoelige ruimte. In onderstaande tabel zijn de verschillende toepasselijke grenswaarden vermeld.

Tabel 2.3 Grenswaarden voor het binnenniveau

Geluidgevoelige bestemming	Geluidgevoelige ruimte	Binnengrenswaarde
woning	slaap-, woon- of eetkamers, of keukens met een vloeroppervlakte van ten minste 11 m ²	33 dB
scholen	leslokalen en theorielokalen van onderwijsgebouwen	28 dB
	theorievaklokalen van onderwijsgebouwen	33 dB
ziekenhuizen en verpleeghuizen	onderzoeks- en behandelingsruimten	28 dB
	ruimtes voor patiënten huisvesting, en recreatie- en conversatieruimten	33 dB
gebouwen voor andere gezondheidszorg	onderzoeks-, behandelings-, recreatie- en conversatieruimten, en woon- en slaapruidten	28 dB

Een onderzoek naar het wettelijk binnenniveau wordt in de regel uitsluitend uitgevoerd voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Het onderzoek wordt eerst gestart nadat het besluit voor vaststelling van een hogere waarde onherroepelijk is.

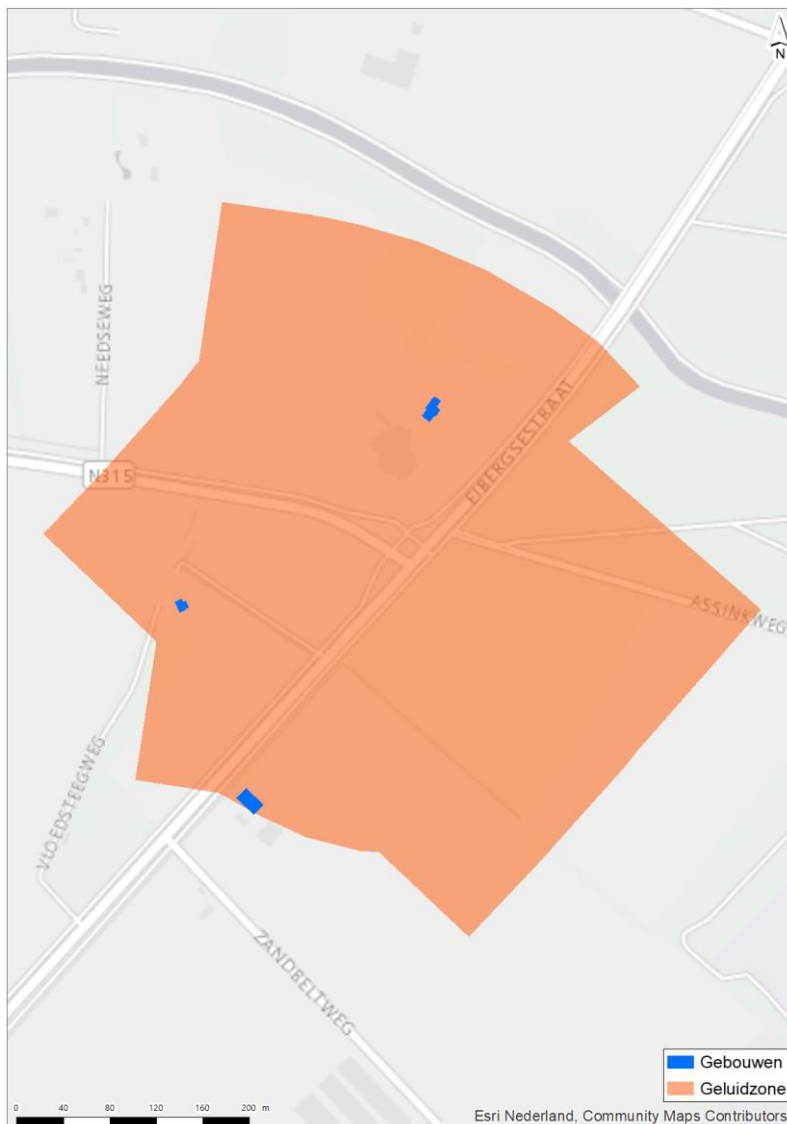
3

UITGANGSPUNTEN

3.1 Geluidzone

De kruising van de N315 en N768 bestaat ter plaatse van de fysieke wijziging (naar rotonde) uit 2x1 rijstroken. De zonebreedte bedraagt 250 meter. Afbeelding 3.1 geeft de geluidzone van de kruising van de N315 en N768 en de locaties van geluidgevoelige bestemmingen weer.

Afbeelding 3.1 Geluidzone kruising van de N315 en N768 en locaties van geluidgevoelige bestemmingen



3.2 Verkeersgegevens

De provincie Overijssel heeft verkeersintensiteiten voor de wegen in het onderzoeksgebied aangeleverd, voor de zichtjaren 2019 en 2033. Er is gekozen om gebruik te maken van de verkeersgegevens van 2019 en niet van 2022 (1 jaar vóór reconstructie) vanwege de hogere intensiteiten in 2019 (pré Corona). 2033 is het jaar 10 jaar na openstelling van het kruispunt. Afbeelding 3.2 toont de relevante wegen en de gedeeltelijk te verleggen Assinkweg. De bijbehorende verkeersintensiteiten in het onderzoeksgebied, voor respectievelijk 2019 en 2033, staan in tabel 3.1.

Afbeelding 3.2 Overzicht wegvakken

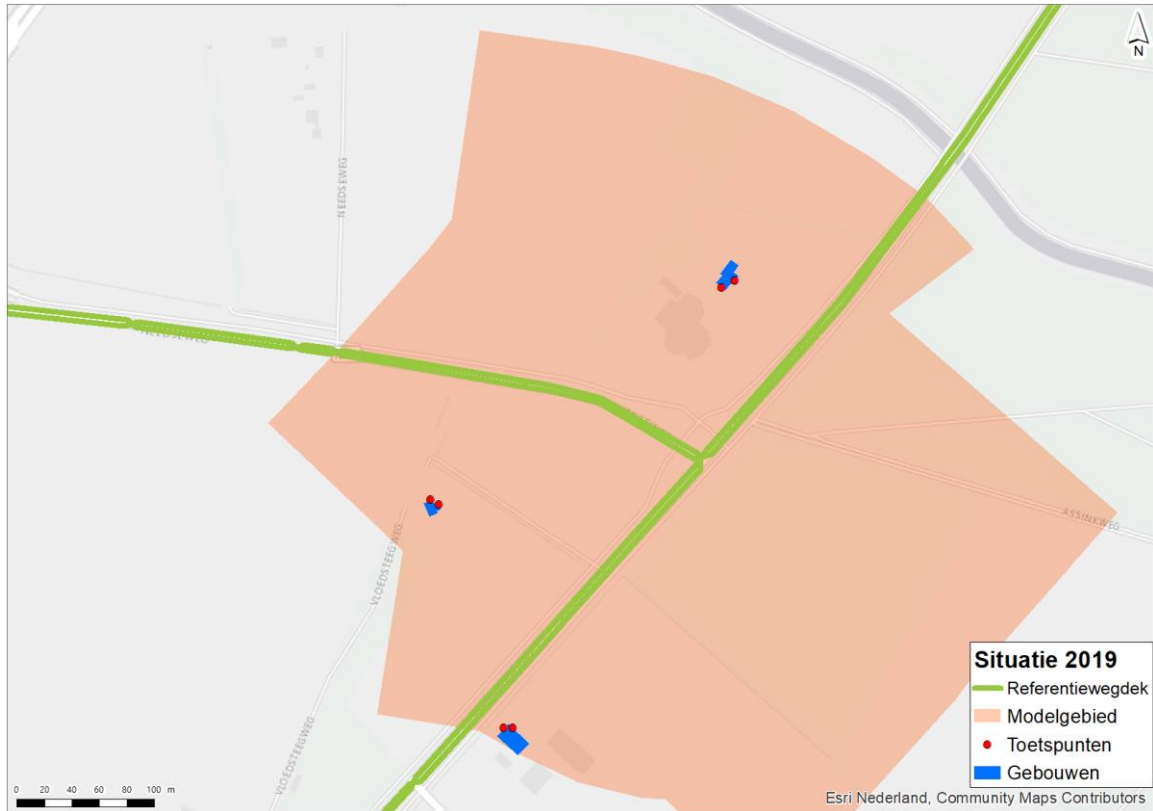


Tabel 3.1 Overzicht wegvakken met verkeersintensiteiten voor 2019 en 2033

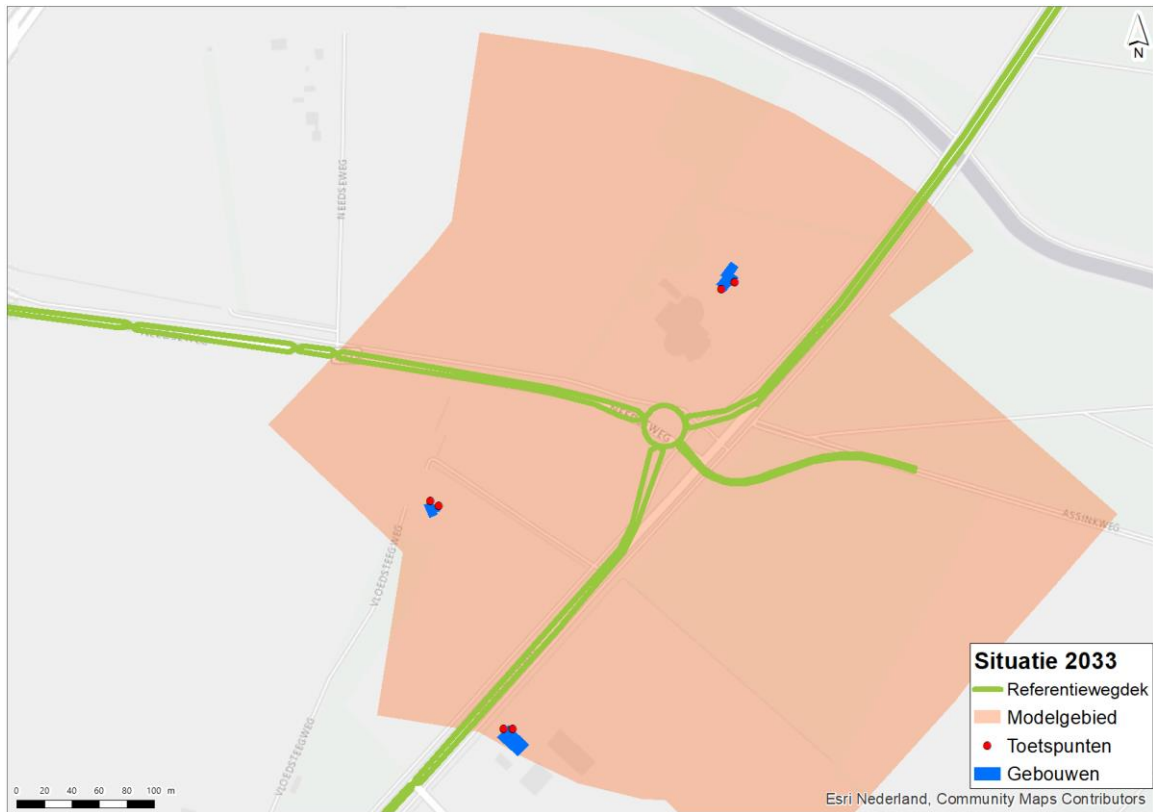
Nummer	Intensiteiten 2019 (mvt/etmaal)	Intensiteiten 2033 (mvt/etmaal)
0	10380	13089
1	7770	10754
2	5720	6585
3	-	620

Voor het wegdektype is uitgegaan van referentiewegdek. Afbeelding 3.3 en 3.4 geven voor respectievelijk 2019 en 2033 het wegdek, de toetspunten en gebouwen weer.

Afbeelding 3.3 Wegen 2019, wegdek, toetspunten en gebouwen



Afbeelding 3.4 Wegen 2033, wegdek, toetspunten en gebouwen



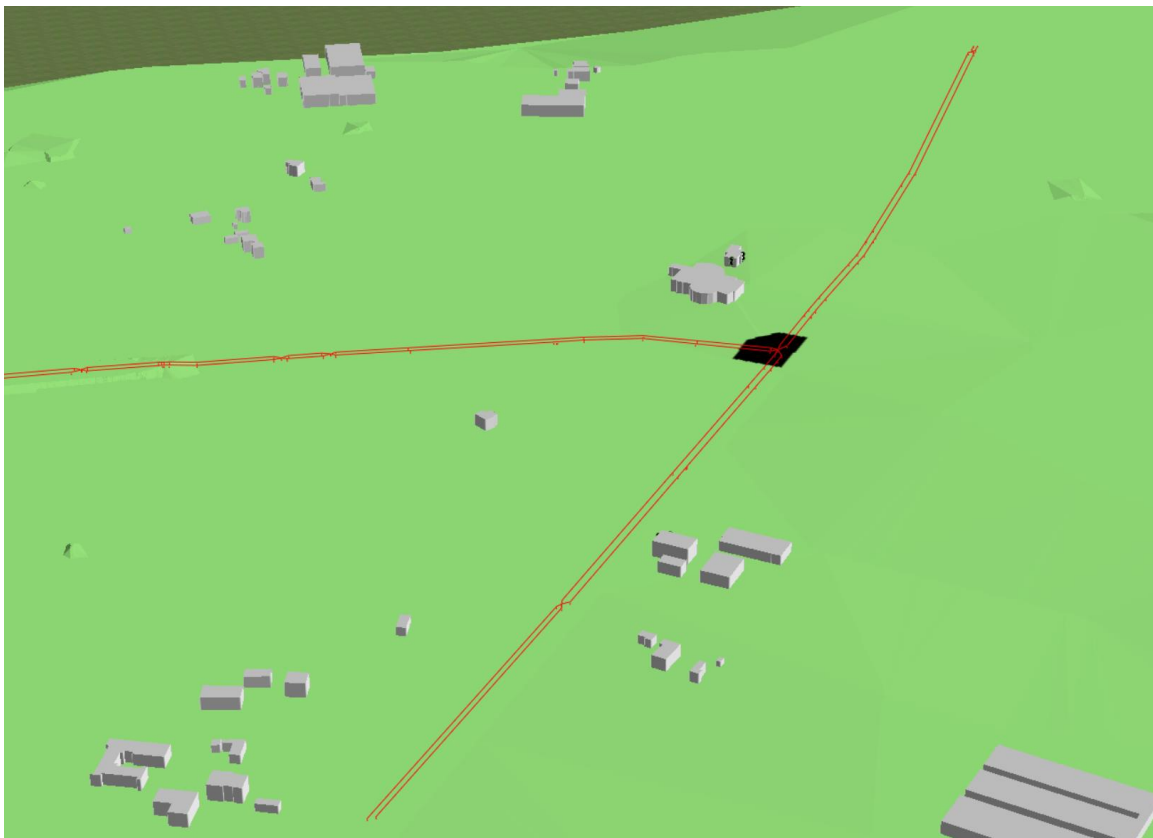
Voor alle wegvakken behalve de Assinkweg is uitgegaan van een representatieve snelheid van 80 km/uur. Voor de eerste 50 meter van en naar de rotonde/kruising is uitgegaan van een representatieve rijksnelheid van 50 km/uur. Op de rotonde is uitgegaan van een representatieve snelheid van 30 km/uur. Op de Assinkweg is uitgegaan van een representatieve snelheid van 60 km/uur.

3.3 Rekenmodel

Ter bepaling van de geluidbelastingen vanwege de te onderzoeken wegen is een akoestisch rekenmodel opgesteld voor de peiljaren 2019 en 2033. In de rekenmodellen zijn de relevante objecten en wegen ingevoerd. De modellering is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met het computerprogramma 'Geomilieu', versie 5.21 dat gebaseerd is op de Standaard Rekenmethode II.

De geluidbelasting is bepaald op de geluidgevoelige bestemmingen. Akoestisch zachte bodemgebieden zoals weiland zijn ingevoerd als 100 % absorberend (bodemfactor = 1), de harde bodemgebieden zoals wegen en water zijn 100 % reflecterend ingevoerd (bodemfactor = 0). De overige bodemgebieden zijn gemodelleerd als 100 % absorberend (bodemfactor = 1).

Afbeelding 3.5 GeoMilieu model situatie 2019



4

BEREKENINGSRESULTATEN

4.1 Reconstructietoets N768 (Eibergsestraat)

In tabel 4.1 zijn de berekende geluidbelastingen van de N768 (Eibergsestraat) op omliggende geluidgevoelige bestemmingen weergegeven.

Tabel 4.1 Berekeningsresultaten N768 (Eibergsestraat)

Adres	Gevel	Hoogte [m]	Geluidbelasting (L _{den}) 2019 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting (L _{den}) 2033 [dB]	Toename grenswaarde	Reconstructie (ja/nee)
Eibergsestraat 260	Noord-west	1,5	35,30	48,00	36,08	--	nee
Eibergsestraat 260	Noord-west	4,5	37,37	48,00	38,16	--	nee
Eibergsestraat 260	Noord-oost	1,5	46,68	48,00	47,65	--	nee
Eibergsestraat 260	Noord-oost	4,5	47,87	48,00	48,88	0,88	nee
Eibergsestraat 256	Zuid	1,5	50,90	50,90	51,58	0,68	nee
Eibergsestraat 256	Zuid	4,5	52,85	52,85	53,59	0,74	nee
Eibergsestraat 256	Oost	1,5	53,84	53,84	54,63	0,79	nee
Eibergsestraat 256	Oost	4,5	55,5	55,50	56,3	0,80	nee
Eibergsestraat 207	West	1,5	61,26	61,26	61,75	0,49	nee
Eibergsestraat 207	West	4,5	62,06	62,06	62,54	0,48	nee
Eibergsestraat 207	West	7,5	62,04	62,04	62,51	0,47	nee

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toename ten gevolge van de wijziging van Eibergsestraat (N768) op omliggende geluidgevoelige bestemmingen maximaal 0,88 dB bedraagt. Er is dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Aangezien er geen sprake is van reconstructie is nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen niet noodzakelijk.

4.2 Reconstructietoets N315

In tabel 4.2 zijn de berekende geluidbelastingen van de N315 op omliggende geluidgevoelige bestemmingen weergegeven.

Tabel 4.2 Berekeningsresultaten N315

Adres	Gevel	Hoogte [m]	Geluidbelasting (L _{den}) 2019 [dB]	Grenswaarde	Geluidbelasting (L _{den}) 2033 [dB]	Toename grenswaarde	Reconstructie (ja/nee)
Eibergsestraat 260	Noord-west	1,5	48,01	48,01	49,08	1,07	nee
Eibergsestraat 260	Noord-west	4,5	49,33	49,33	50,4	1,07	nee
Eibergsestraat 260	Noord-oost	1,5	46,43	48	47,18	--	nee
Eibergsestraat 260	Noord-oost	4,5	47,76	48	48,54	0,54	nee
Eibergsestraat 256	Zuid	1,5	30,09	48	28,82	--	nee
Eibergsestraat 256	Zuid	4,5	37,24	48	37,73	--	nee
Eibergsestraat 256	Oost	1,5	31,05	48	15,6	--	nee
Eibergsestraat 256	Oost	4,5	32,43	48	18,89	--	nee
Eibergsestraat 207	West	1,5	41,02	48	41,35	--	nee
Eibergsestraat 207	West	4,5	41,62	48	42,01	--	nee
Eibergsestraat 207	West	7,5	41,87	48	42,33	--	nee

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toename ten gevolge van de wijziging van N315 op omliggende geluidgevoelige bestemmingen maximaal 1,07 dB bedraagt. Er is dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Aangezien er geen sprake is van reconstructie is nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen niet noodzakelijk.

4.3 Inpassing Assinkweg

Langs de Assinkweg geldt gedeeltelijk een maximumsnelheid van 60 km/u. De Assinkweg valt daarmee onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder. Om te beoordelen of de Assinkweg binnen de kaders van de Wet geluidhinder kan worden ingepast is de akoestische situatie inzichtelijk gemaakt. Aangezien de Assinkweg maar een zeer beperkte functie heeft als ontsluitingsweg van onder andere een hotel, waarbij de verkeersintensiteiten zeer beperkt zijn, is er voor gekozen om de afstand van de 48 dB contour tot aan de weg te berekenen.

Op basis van de beperkte hoeveelheid verkeer (620 mvt / etmaal, waarbij is uitgegaan dat alle bewegingen in de dagperiode plaatsvinden (07.00-19.00 uur)) op de Assinkweg is de 48 dB contour van de Assinkweg

berekend. De afstand tussen de 48 dB contour vanaf de wegas bedraagt minder dan 20 meter. Binnen deze afstand zijn geen geluidgevoelige objecten gelegen. De meest nabijgelegen woning bevindt zich op een afstand van ruim 100 meter. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de aanleg van deze weg niet leidt tot bezwaren in het kader van de Wet geluidhinder.

5

SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In opdracht van provincie Overijssel heeft Witteveen+Bos een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de voorgenomen fysieke wijziging van de aansluiting tussen de N315 en de N768, nabij Haaksbergen. De wijzigingen bestaan onder andere uit de vervanging van de huidige T-aansluiting met verkeerslichten door een rotonde. Het doel van dit onderzoek is het bepalen of er al dan niet sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder door het wijzigen van de aansluiting N315-N768.

De geluidbelasting ten gevolge van de wijziging aan de N768 neemt afgerond maximaal 1 dB toe. Er is daarom geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting ten gevolge van de wijziging aan de N315 neemt afgerond maximaal 1 dB toe. Er is daarom geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De inpassing van de Assinkweg leidt niet tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde binnen de Wet geluidhinder.

