

NOTITIE

Datum: 14 juni 2023
Ons kenmerk: 23-09712.N01
Project: N35 - realisatie viaduct Stationsweg Haarle
Betreft: Uitgangspunten geluidonderzoek

Ten behoeve van: BJZ.nu Ruimtelijke plannen en advies
Ter attentie van: F

Opgesteld door: F

1 INLEIDING

De gemeente Hellendoorn is van plan de kruising N35/Stationsweg te Haarle te wijzigen. De wijziging heeft tot doel om het gelijkvloers kruisen van de N35 door de Stationsweg onmogelijk te maken. Daarvoor wordt een viaduct aangelegd. De N35 blijft wel gelijkvloers bereikbaar van en naar de Stationsweg maar kan dus niet meer gelijkvloers worden overgestoken. In de volgende figuur is een impressie gegeven van de huidige en de gewijzigde situatie.



Figuur 1 Huidige en gewijzigde situatie

De wijziging leidt ertoe dat de geluidssituatie bij de woningen in de omgeving veranderd. Het geluidonderzoek geeft inzicht in deze gevolgen en toetst dit aan de wettelijke normen.



2 GELUIDNORMEN

2.1 Wetgeving en beleid

De wettelijke geluidnormen voor wegverkeer zijn opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm). Naast wettelijke normen gebruikt de gemeente Hellendoorn ook eigen beleid. In dit beleid zijn aanvullende voorwaarden opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden.

In de volgende paragrafen zijn de belangrijkste wettelijke normen en beleidsvoorwaarden samengevat. Voor nadere informatie wordt verwezen naar:

- <https://www.overheid.nl/> voor Wet geluidhinder en Wet milieubeheer’;
- <https://www.hellendoorn.nl/politiek-gemeente/publicatie/geluidbeleid> voor gemeentelijk geluidbeleid.

2.2 Wetgeving

2.2.1 Aandachtsgebied

Volgens de Wet geluidhinder hebben alle verkeers- en spoorwegen een zone waarbinnen een geluidonderzoek verplicht is als nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd of wegen worden gewijzigd.

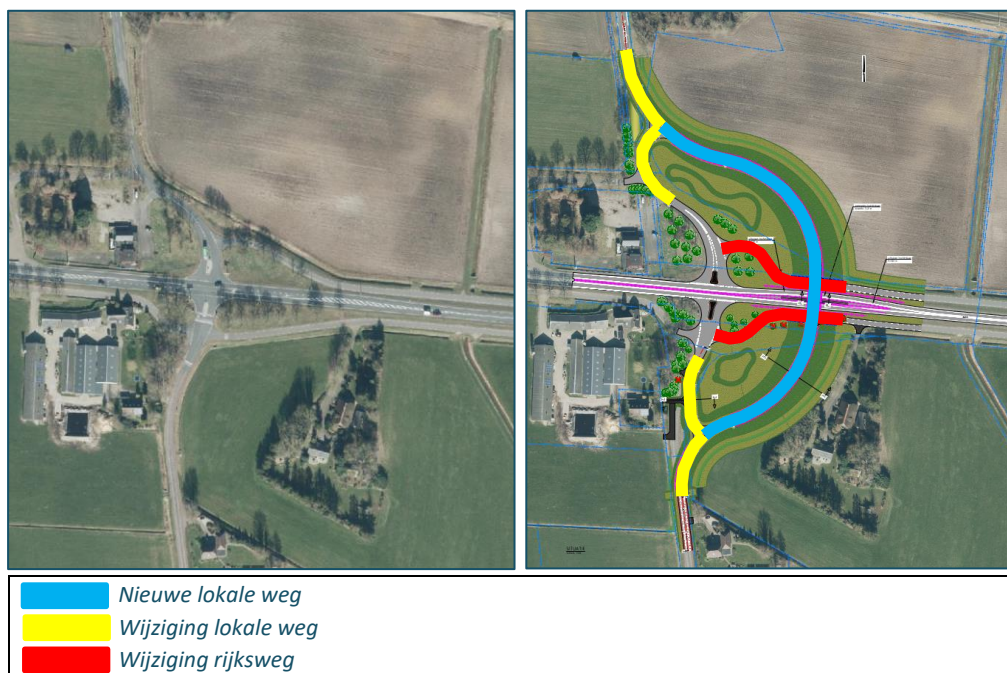
- De zonebreedte van de Stationsweg (een buitenstedelijke weg met maximaal 2 rijstroken) is 250 meter;
- De zonebreedte van de N35 is 400 meter¹.

2.2.2 Criteria voor nieuwe aanleg en wijziging van een weg

Het plan bevat zowel de nieuwe aanleg van een weg als de wijziging van bestaande wegen. In de volgende figuur is dit nader aangegeven.

¹ Zowel de N35 als de parallelwegen zijn rijks-eigendom. De N35 zelf (2 rijstroken) is opgenomen in het wettelijke geluidregister. De parallelwegen (elk 1 rijstrook) zijn niet opgenomen in het geluidregister.





Figuur 2 Gewijzigde en nieuwe wegvakken

Nieuwe lokale weg

Voor de nieuwe aanleg van een lokale buitenstedelijke weg geldt volgens de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij omliggende woningen. Als de geluidbelasting binnen deze grens blijft, kan het plan worden gerealiseerd. Als de geluidbelasting hoger is en er redelijkerwijs geen maatregelen getroffen kunnen worden, dan kan door burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De hoogst mogelijke grenswaarde voor een buitenstedelijke woning is 58 dB.

De geluidbelastingen worden bepaald voor (minimaal) het 10^e jaar na de openstelling van de weg. Er wordt dus rekening gehouden met de groei van de hoeveelheid verkeer.

Wijziging lokale weg

Voor de wijziging van een lokale buitenstedelijke weg wordt gekeken naar de eventuele toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie of ten opzichte van een eventueel eerder vastgestelde hogere grenswaarde. Als de toename kleiner dan 2 dB (zonder afronding: kleiner dan 1,5 dB) is, dan kan het plan worden gerealiseerd. Als de toename 2 dB of groter is en er redelijkerwijs geen maatregelen getroffen kunnen worden, dan kan door burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. De hoogst mogelijke grenswaarde is 68 dB. Een toename tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is overigens altijd toegestaan, ongeacht hoe groot de toename is.

De geluidbelastingen worden bepaald voor zowel de situatie voorafgaand aan de wijziging als (minimaal) voor het 10^e jaar na de wijziging van de weg.

Wijziging rijksweg

Voor de wijziging van een rijksweg (de N35) moet worden gekeken naar het geluidsproductieplafond (GPP). Het GPP is de geluidbelasting op referentiepunten op een



afstand van circa 50 meter vanaf de rand van de weg. Het GPP is vastgelegd in het zogenaamde geluidregister. Als de wijziging leidt tot een overschrijding van het GPP, moet worden afgewogen of de overschrijding redelijkerwijs met maatregelen kan worden weggenomen.

De rijksweg bestaat in dit geval uit de N35 zelf. De parallelwegen zijn ook onderdeel van de rijksweg, maar de verkeersintensiteit hiervan is met enkele honderden motorvoertuigen per etmaal zeer gering. Ten opzichte van de hoofdrijbaan van de N35 zelf is de invloed van de parallelwegen op de omgeving niet relevant. Daarom wordt bij de beoordeling uitgegaan van de situatie volgens het geluidregister. Volgens het geluidregister is alleen sprake van verkeer op de hoofdrijbaan.

De ligging van de rijstroken op de hoofdrijbaan wijzigt niet wezenlijk. Er is sprake van het vervallen van de mogelijkheid om een rijbaan te kruisen en het plaatsen van een lage barri er om dit af te dwingen. Omdat geen wezenlijke invloed van een dergelijke geringe wijziging wordt verwacht, is een GPP overschrijdingstoets niet aan de orde.

Cumulatie

Als een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld of het GPP wordt overschreden, moet ook worden bepaald hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting is de totale geluidbelasting van alle wegen, spoorwegen en industrieterreinen. De hogere grenswaarde kan alleen worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar blijft. Dat geldt ook voor de een wijziging van het GPP.

In deze situatie zal er dus geen sprake zijn van een overschrijding van het GPP. Wel is sprake van een wijziging van de gemeentelijke wegenstructuur en de parallelwegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt daarom de totale gecumuleerde geluidbelasting bepaald voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Als worst case benadering wordt daarbij, voor de berekening van de cumulatie, rekening gehouden met het verkeer op de rijksweg volgens het geluidregister en het verkeer op de parallelwegen en de gemeentelijke wegen volgens de gemeentelijke verkeerscijfers.

2.3 Gemeentelijk geluidbeleid

Het gemeentelijke geluidbeleid is de nota "Gebiedsgericht geluidsbeleid gemeente Hellendoorn" van 2009 opgenomen. In dit beleid zijn aanvullende voorwaarden opgenomen waarmee rekening gehouden moet worden als hogere grenswaarden nodig zijn. De aanvullende voorwaarden hebben hoofdzakelijk betrekking op situaties waarbij nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Voor situaties waar een weg wordt aangelegd, zijn geen aanvullende voorwaarden opgenomen.

Voor situaties waar een weg wordt gewijzigd, is wel een aanvullende voorwaarde opgenomen. Als de heersende geluidbelasting hoger is dan de ambitiewaarde en de geluidbelasting toeneemt door autonome ontwikkeling, moet bij een wijziging van de weg nadrukkelijk worden overwogen om stille wegdekken toe te passen. Daarmee kan de



toename van de geluidbelasting worden gecompenseerd/gereduceerd. De ambitiewaarde voor wegverkeer is in deze situatie (buitengebied) 43 dB. Als bovengrens wordt een waarde van 53 dB gehanteerd.

3 GELUID VAN WEGVERKEER

3.1 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de lokale wegen zijn aangeleverd door de gemeente Hellendoorn. De gegevens betreffen een prognose voor de jaren 2020 en 2030. Om de gegevens voor de jaren 2023 (minimaal 1 jaar voor de wijziging) en 2036 (minimaal 10 jaar na de ingebruikname) te bepalen is een groei van 0,5% per jaar toegepast op de cijfers van 2020 en 2030.

De verkeersgegevens van de hoofdrijbaan van de N35 zijn afkomstig van het wettelijk geluidregister, peildatum 8 juni 2023. Het geluidregister bevat de verkeersgegevens die zijn afgestemd op de wettelijk toegestane geluidproductie van de rijksweg.

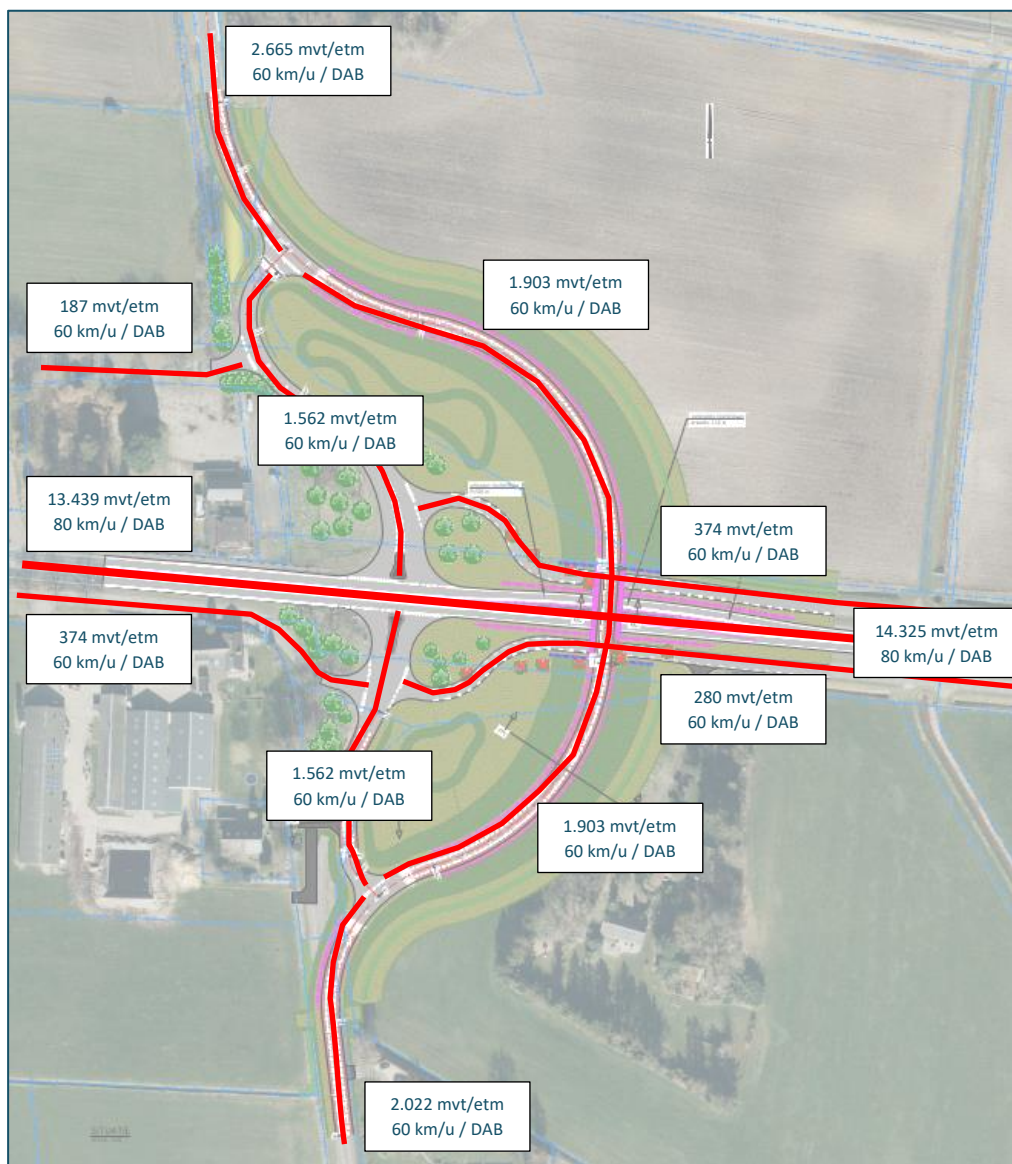
In de volgende figuren zijn enkele relevante verkeers- en verhardingsgegevens van de wegen samengevat.





Figuur 3 Verkeers- en verhardingsgegevens 2023





Figuur 4 Verkeers- en verhardingsgegevens 2036

NB: Verkeersgegevens voor enkel de autonome ontwikkeling tot het toekomstige jaar 2036 zijn niet ontvangen. Er kan daarom geen vergelijking worden gemaakt tussen de autonome situatie 2036 en de plansituatie 2036. Overigens wijken de verkeersgegevens volgens het geluidregister en de verkeersgegevens volgens de gemeente Hellendoorn ook wezenlijk af. De door de gemeente gehanteerde gegevens zijn duidelijk hoger dan de gegevens volgens het geluidregister. Omdat sprake is van een wettelijke toets, wordt daarom enkel gebruik gemaakt van de (lagere) gegevens uit het geluidregister. Als in de toekomst daadwerkelijk sprake is van dusdanig hoge verkeersintensiteiten op de N35 dat daardoor de GPP's dreigen te worden overschreden, zal het rijk alsnog maatregelen moeten afwegen.



3.2 Rekenmodel

Met een rekenmodel worden de geluidbelastingen per weg berekend. De geluidbelastingen worden berekend bij bestaande geluidgevoelige bestemmingen (in dit geval woningen) rondom de aan te passen en de te wijzigen wegen. Dit betreft niet alleen woningen die direct ter hoogte van de te wijzigen of aan te leggen wegvakken liggen, maar ook woningen die verderop langs de weg liggen. Het aandachtsgebied langs de weg houdt dus niet op bij de plek waar de wijziging ophoudt, maar wordt verder doorgetrokken. Daarbij wordt (ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening) een afstand gehanteerd die overeenkomt met de breedte van de geluidzone.

De berekeningen worden uitgevoerd volgens standaard rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In dit driedimensionale model worden onder andere wegen, verharde vlakken en aanwezige gebouwen opgenomen. De geluidbelastingen worden berekend op iedere verdieping van het gebouw.

