

Memo

Aan gemeente Sliedrecht de heer J.J. Trigt
Van de heer E.J.H. Janssen / de heer J. Kraaijeveld
Dossier
Datum 20 maart 2019
Onderwerp Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (reconstructie-onderzoek) Craijensteijn in Sliedrecht.

Zaaknummer Z-19-347006
Kenmerk D-19-1887273

Inleiding en doelstelling

In opdracht van de gemeente Sliedrecht is door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een akoestisch onderzoek verricht. Aanleiding voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek zijn de voorgenomen wijzigingen (reconstructie) van het deel van de Craijensteijn dat gelegen is tussen het kruispunt met de Ambachtsweer en het kruispunt met de Beversweer.

De wijzigingen aan de weg betreffen het aanleggen van een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de weg en het afsnijden van de scherpe bochten in de weg. Afbeelding 1 geeft de ligging van het onderzoeksgebied weer.

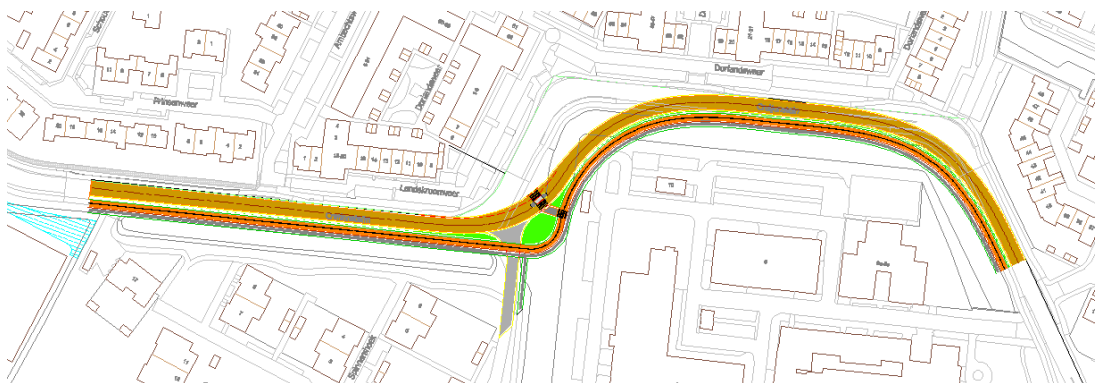
Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer vóór en ná bovengenoemde aanpassingen. Op basis hiervan wordt vastgesteld of er, uitgaande van de systematiek van de Wet geluidhinder (Wgh), sprake is van een reconstructie. Er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh bij een verhoging van de geluidbelasting van 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer als gevolg van de wijzigingen.

Op grond van de Wgh bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) bij woningen binnen de geluidzone van de te reconstrueren weg 48 dB.

Volgens de Wgh geldt, indien eerder een hogere waarde vanwege de te reconstrueren weg is vastgesteld, als uitgangspunt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting:

- De hogere waarde, of.
- De heersende waarde, indien deze hoger is dan 48 dB.

Afbeelding 1: Ligging van het onderzoeksgebied.



Uitgangspunten

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is aangegeven aan welke eisen de in een akoestisch onderzoek te gebruiken verkeersgegevens moeten voldoen. De gegevens met betrekking tot de verkeersintensiteit, de representatieve snelheid en de wegdekverharding van de wegen zijn afkomstig van de Regionale VerkeersMilieuKaart Drechtsteden (RVMK).

Vanwege de specifieke situatie is in overleg met de heer H. Appeldoorn besloten dat de verkeersintensiteiten uit 2019 voor het toekomstig peiljaar 2029 met 10 % verhoogd zouden moeten worden. Deze worst case benadering is meegenomen door bij het berekenen van de geluidbelasting in 2029 een toename van 0,4 dB te hanteren.

Voor de wegdekverharding is uitgegaan van dicht asfalt beton (DAB) voor het deel van de Craijensteijn ten oosten van de Beversweer en SMA-NL5 voor het deel van de Craijensteijn ten westen van de Beversweer.

Voor de rijnsnelheid moet uitgegaan worden van de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen. Die ligt voor onderhavige wegen op 50 kilometer per uur.

Bijlagen 1 tot en met 4 geven een weergave van het akoestisch rekenmodel voor de peiljaren 2019 en 2029. Tevens zijn de verkeersintensiteit en de wegdekverhardingen weergegeven.

In het gebied waar de wijzigingen worden doorgevoerd zijn geen hogere grenswaarden vastgesteld. Dit betekent dat de verandering van de geluidsbelasting wordt berekend ten opzichte van de geluidsbelasting in het jaar van reconstructie.

De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai is conform de Standaardrekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de berekening is gebruik gemaakt van het door DGMR Raadgevend Ingenieurs B.V. ontwikkelde computerprogramma "Geomilieu versie 4.50". Ter hoogte van de bestaande woonbebouwing zijn zogenoemde rekenpunten ingevoerd. De geluidbelastingen zijn berekend op de begane grond (hoogte 1,5 meter) en ter hoogte van elke verdieping (4,5 meter; 7,5 meter enzovoort).

Resultaten

In onderstaande tabel 1 wordt voor de meest maatgevende rekenpunten de resultaten van het wegverkeerslawaai voor het peiljaar 2019 en het jaar 2029 weergegeven. Op basis van deze resultaten is in deze tabel tevens de verandering van de geluidbelasting gepresenteerd door de wijzigingen aan de Craijensteijn. Opgemerkt wordt dat de resultaten inclusief de correctie van 5 dB conform artikel 110g Wgh is.

Tabel 1: Berekende geluidbelasting in dB ten gevolge van wijzigingen aan de Craijensteijn.

Adres	L _{den} vóór reconstructie 2019 [dB]	L _{den} ná reconstructie 2029 [dB]	Verandering [dB]
Touwbaan 4	49,6	50,7	1,1
Baaneweer 45	55,6	53,6	-2,0
Dorlandsweer 8	59,1	56,3	-2,8
Ambachtsweer 5	55,4	51,4	-4,0
Dorlandsweer 55	55,0	50,9	-4,1

Uitgaande van de rekenresultaten is de maximale toename 1,1 dB op het adres Touwbaan 4. Omdat de toename lager is dan 1,5 dB is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.



Op het grootste deel van de woningen, die te noorden van de Craijensteijn zijn gelegen, is sprake van een afname van de geluidsbelasting. Dit is het gevolg van het strekken van de weg waardoor er aan de noordzijde van de weg een grotere afstand ontstaat tussen de weg en de woningen.

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een:

- Toename van maximaal 1,1 dB ten zuiden van de Craijensteijn omdat de rijlijnen lokaal dichter bij de woningen komen te liggen en door de toename van de verkeersintensiteit.
- Afname van de geluidsbelasting ten noorden van de Craijensteijn in de nabijheid van de bochten die worden verlegd, waardoor enkele rijlijnen verder van de woningen komen te liggen.

Conclusie en aanbevelingen

Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de wijziging aan de Craijensteijn lager is dan 2 dB. Er is daarom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Vanuit akoestisch oogpunt bestaat er geen bezwaar tegen de voorgenomen wijzigingen aan de Craijensteijn

Bijlage 1:	2019 intensiteiten
Bijlage 2:	2019 wegdekverhardingen
Bijlage 3:	2029 intensiteiten
Bijlage 4:	2029 wegdekverhardingen
Bijlage 5:	2019 geluidbelasting
Bijlage 6:	2029 geluidbelasting



