

ONDERWERP

Akoestische onderzoek aanpassing N625

ONZE REFERENTIE

083954923

DATUM

3 juli 2019

VAN

Hans de Haan

Inleiding

Het project bestaat uit de realisatie van een fietspad langs de John F. Kennedybaan (N625) tussen kilometer 17.7 (rotonde Beatrixweg) en de rotonde Voorburcht. Ter hoogte van de kruising met de Leijgraafstraat (aansluiting op de N625 naar Teeffelen) wordt de rijbaan van de John F. Kennedybaan fysiek gewijzigd vanwege de realisatie van een midden geleider. Ter hoogte van de overige wegdelen van de John F. Kennedybaan, wordt de rijbaan van de weg fysiek niet gewijzigd.

Op de John F. Kennedybaan (N625) is de wet geluidhinder van toepassing. Om de wijziging van de weg mogelijk te maken dient daarom onderzocht te worden of er sprake is van een zogenoemde 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van 'reconstructie indien de geluidbelasting in de toekomstige nieuwe situatie ter plaatse van geluidgevoelige objecten en/of terreinen met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Indien er sprake is van reconstructie moet onderzoek worden gedaan naar geluidmaatregelen waarmee de toename wordt wegenomen. Indien het toepassen van maatregelen op bezwaren stuit of niet voldoende effectief is kan worden over gegaan tot het verlenen van hogere waarden.

De bevindingen van het akoestische onderzoek zijn opgenomen in deze memo. Allereerst wordt kort ingegaan op enkele relevante onderdelen van de Wet geluidhinder. Vervolgens wordt een beschrijving geven van de situatie waarna er wordt ingegaan op de resultaten van het onderzoek.

Wettelijk kader

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai vanwege niet-rijkswegen is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder. De geluidwetgeving is van toepassing op de aanleg van een nieuwe weg, de wijziging van een bestaande weg of de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de zone van een weg. Dit project heeft betrekking op de situatie 'wijziging van een bestaande weg'.

Geluidzone

Een weg heeft een wettelijke geluidzone (art. 74 Wgh) die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot een bepaalde afstand aan weerszijde van de weg. De zone is het gebied waarbinnen, akoestisch onderzoek verricht moet worden. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. Het stedelijke gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de geluidzones van autowegen en autosnelwegen.

In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de verschillende breedten van geluidzones. De zonebreedte wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Tabel 1: Geluidzones

Aantal rijstroken	Breedte geluidzone buitenstedelijk (m)	Breedte geluidzone binnenstedelijk (m)
1 of 2	250	200
3 of 4	400	350
5 of meer	600	350

Wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h hebben geen wettelijke geluidzone, evenals wegen die gelegen zijn binnen een woonerf.

Geluidgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone van de weg. De Wet geluidhinder maakt onderscheid tussen woningen, andere geluidgevoelige objecten en geluidgevoelige terreinen.

In het Besluit geluidhinder zijn de andere geluidgevoelige objecten als volgt gedefinieerd:

- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

De geluidgevoelige terreinen zijn gedefinieerd als:

- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaatsen voor woonschepen.

Grenswaarden bij reconstructie

Voor alle geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijziging.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en artikel 3.3 van het Besluit geluidhinder. In deze artikelen wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Daarnaast is voor het bepalen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van belang of de weg en/of de geluidgevoelige bestemming aanwezig of geprojecteerd waren op 1 januari 2007.

De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is 48 dB, tenzij er een hogere waarde is vastgesteld of de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007.

Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde is hoger dan 48 dB, geldt als de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting de laagste waarde van:

- de heersende waarde (1 jaar voor de wijziging aan de weg);
- de eerder vastgestelde waarde.

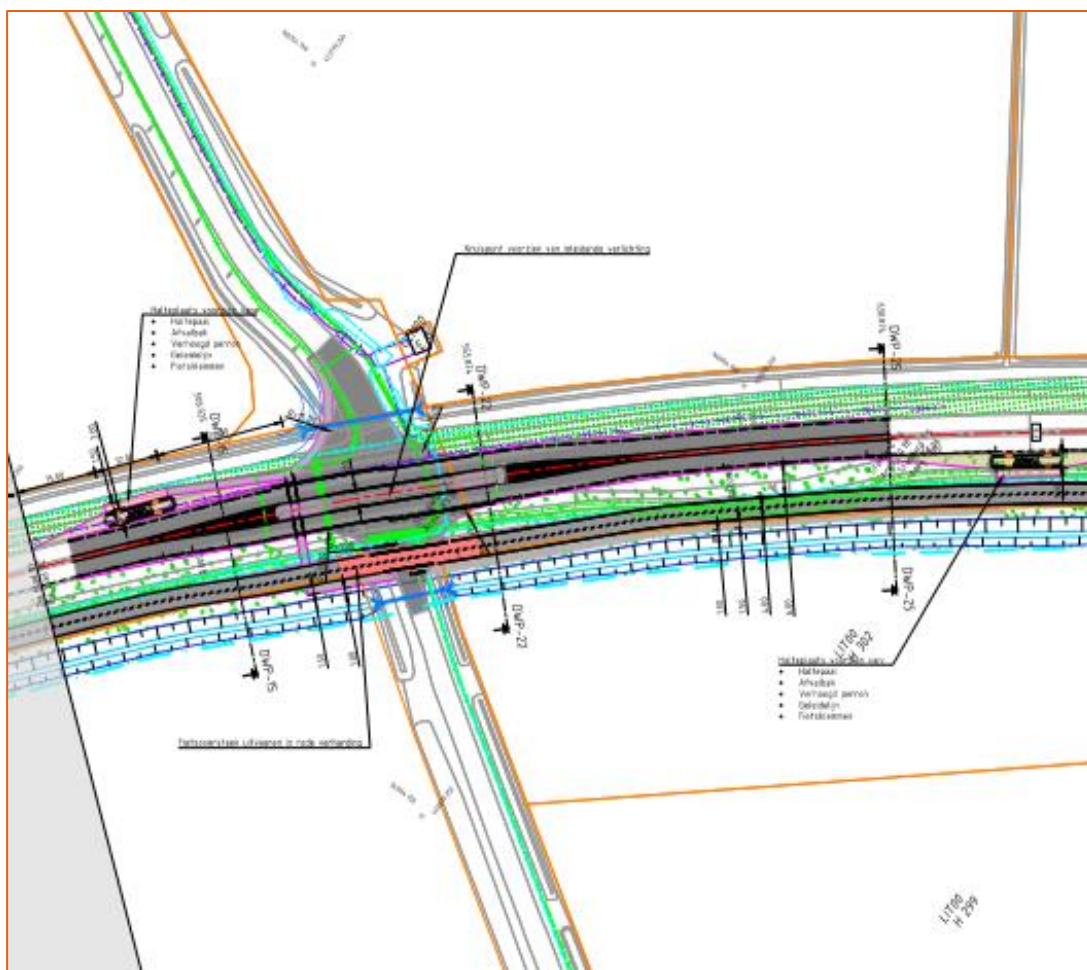
Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de weg reeds aanwezig of geprojecteerd was op 1 januari 2007 en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, dan is de heersende geluidbelasting de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor geluidgevoelige bestemmingen die op 1 januari 2007 aanwezig of geprojecteerd waren.

Maatregelen

Indien sprake is van een 'reconstructie' moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare waarde. Daarbij moet eerst gekeken worden naar maatregelen aan de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere waarde worden vastgesteld.

Situatie

Het project bestaat uit de realisatie van een fietspad langs de John F. Kennedybaan (N625) tussen kilometer 17.7 (rotonde Beatrixweg) en de rotonde Voorburcht. Ter hoogte van de kruising met de Leijgraafstraat (aansluiting op de N625 naar Teeffelen) worden de rijbanen van de John F. Kennedybaan fysiek gewijzigd vanwege de realisatie van een midden geleider. Ter hoogte van de overige weggedelen van de John F. Kennedybaan, wordt de rijbaan van de weg fysiek niet gewijzigd. Het fysiek te wijzigen wegdeel van de John F. Kennedybaan is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Omdat het hier een wegdeel betreft gelegen buiten de bebouwde kom met twee rijstroken bedraagt de wettelijke geluidzone 250 meter, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Omdat er binnen deze wettelijke geluidzone van 250 meter geen geluidgevoelige objecten en/of terreinen liggen is toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder niet van toepassing. Verder onderzoek of er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder is daarom niet aan de orde.

Conclusie

Ter hoogte van het fysiek te wijzigen wegdeel van de John F. Kennedybaan (N625) is onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd. Hieruit volgt dat er ter hoogte van het te wijzigen wegdeel geen geluidgevoelige objecten en/of terreinen binnen de wettelijke geluidzone liggen. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder is daarom niet van toepassing. De fysieke aanpassing van de weg stuit daarom niet op bezwaren vanuit de Wet geluidhinder.