

Notitie

Onderwerp: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï verlengde Joan Muyskenweg

Projectnummer: 357638

Referentienummer: SWNL0216693

Datum: 24-11-2017

1 Inleiding

In opdracht van ingenieursbureau Amsterdam heeft Sweco Nederland B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de voorgestelde verlenging van de Joan Muyskenweg. Het voornemen is om deze weg, gelegen in Amsterdam-Oost, te verlengen tussen de Van der Madeweg en de Holterbergweg. Naast de aanleg van dit nieuwe wegdeel worden ook de twee kruispunten met de aansluitende wegen aangepast. In figuur 1.1 is de ligging van het nieuwe wegdeel weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging van de verlengde Joan Muyskenweg in zwart weergegeven

Voor de aanleg van de nieuwe weg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij is getoetst aan de Wet geluidhinder. Tevens is, in het kader van de Wet geluidhinder, een akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de fysieke wijziging van de Van der Madeweg en de Holterbergweg vanwege de aanpassing van de kruisingen.

2 Wettelijk kader

2.1 Zoneplichtigheid

Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe aanleg van wegen, wijziging van bestaande wegen die zoneplichtig zijn en het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in de geluidzone van bestaande wegen. Iedere zoneplichtige weg heeft een geluidzone aan weerszijden van de weg, waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. De zonebreedte wordt gerekend vanaf de kant van de weg, waarbij op- en afritten worden meegerekend (art. 75). De zonebreedtes zijn opgenomen in *Tabel 2-1* (art 74).

Tabel 2-1 Zonebreedte wegverkeer

Aantal rijstroken	Zonebreedte binnenstedelijk	Zonebreedte buitenstedelijk
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Volgens de huidige wetgeving geldt geen zone voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Hierdoor is het geluid van deze wegen uitgesloten van de verplichte toetsing aan de wettelijke grenswaarden.

2.2 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Voor de bepaling van de maximale hogere waarde houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied.

In het kort komt het erop neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijk gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijk gebied.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen het onderzoeksgebied. Wat geluidgevoelige bestemmingen zijn, is in de Wet geluidhinder bepaald:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven;
- woonwagenstandplaatsen;
- ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Voor andere objecten die liggen binnen het onderzoeksgebied geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidbelasting.

2.4 Afbakening van het onderzoeksgebied

Het plangebied wordt begrensd door de werkgrens van het project. Het onderzoeksgebied loopt voorbij de begrenzing van de fysieke wijzigingen aan de weg nog door met eenderde van de breedte van de geluidzone.

2.5 Aanleg nieuwe weg

Voor bestaande geluidgevoelige objecten langs een nieuw aan te leggen weg gelden de normen zoals in onderstaande tabel is opgenomen.

Tabel 2.2 Normering nieuwe wegaanleg

Normering	'Regime nieuwe situaties'
Voorkeursgrenswaarde	48 dB
Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in buitenstedelijk gebied voor bestaande woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.	58 dB
Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in binnenstedelijk gebied voor bestaande woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.	63 dB
Geluidgevoelige terreinen	53 dB

Opgemerkt wordt verder dat indien een hogere waarde wordt verleend, tevens onderzoek naar het binnenniveau in de verblijfsruimtes van de geluidgevoelige bestemmingen dient te worden uitgevoerd. Bij overschrijding van de maximum binnenwaarde van 33 dB is toepassing van geluidsisolerende gevelmaatregelen op kosten van de wegbeheerder vereist.

2.6 Wijziging van een bestaande weg

De regels voor wijziging aan een bestaande weg zijn opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder wordt rekening gehouden met het gegeven dat niet iedere wijziging ook tot een verhoging van de geluidbelasting leidt. Er hoeft dan ook uitsluitend een toetsing aan grenswaarden plaats te vinden als sprake is van "reconstructie" zoals gedefinieerd in artikel 1 van de Wet geluidhinder. Deze definitie luidt als volgt:

Een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd;

In artikel 1b lid 5 Wgh wordt voorts gesteld dat onder een wijziging op of aan een weg niet wordt verstaan een wijziging die slechts bestaat uit: een snelheidsverlaging, of de vervanging van een wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidreducerende werking.

Er is dus pas sprake van reconstructie als er een wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidbelasting in de toekomst ten opzichte van de referentiewaarde met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Er moet dus altijd onderzoek plaatsvinden om te kunnen vaststellen of sprake is van reconstructie. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting met 2 dB of meer

wordt verhoogd, geldt de grenswaardenregeling. Pas dan wordt de procedure voor reconstructie opgestart.

Als referentie voor de toetsing of sprake is van een toename van de geluidbelasting, wordt aangehouden de geluidbelasting in het jaar vóór de fysieke ingreep. Alleen wanneer er in het verleden al een maximaal toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld, wordt de laagste waarde van de volgende twee waarden als referentie aangehouden:

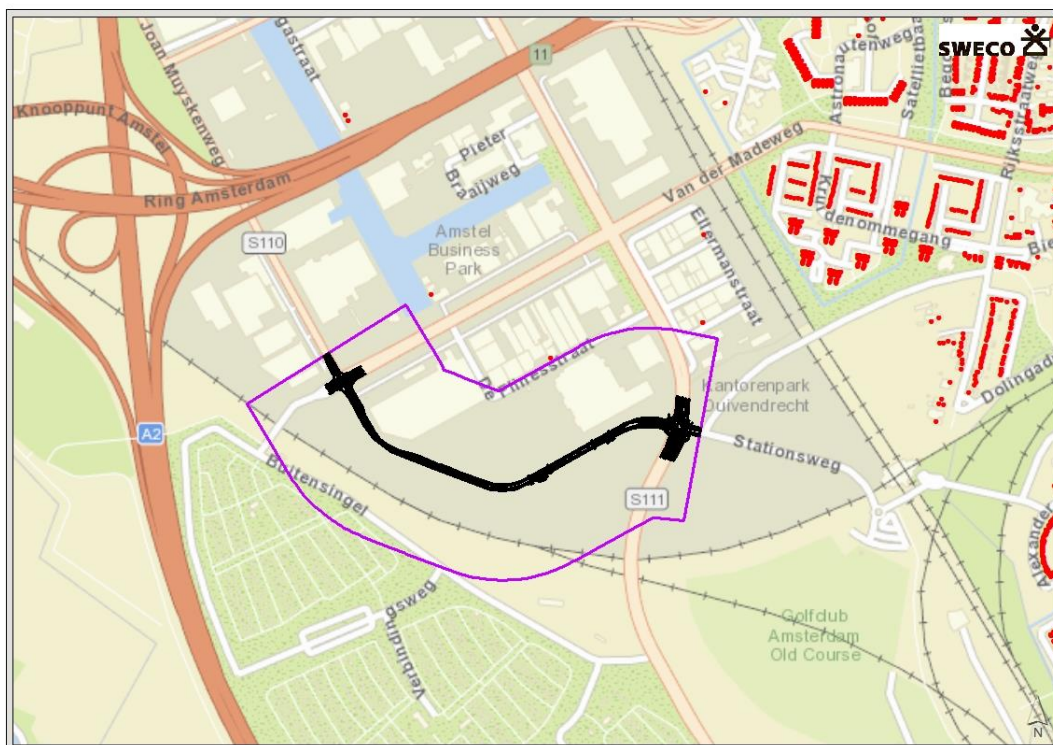
- de geluidbelasting een jaar vóór de fysieke ingreep;
- de eerder vastgestelde waarde.

Als toekomstige geluidbelasting dient het tiende jaar na gereedkomen van de reconstructie te worden gehanteerd.

3 Wegverkeerslawaaï

3.1 Aanleg nieuwe weg

Het nieuwe deel van de Joan Muyskenweg heeft twee rijstroken. De geluidzone van deze weg is hierdoor 200 meter. In figuur 3.1 is deze geluidzone weergegeven.

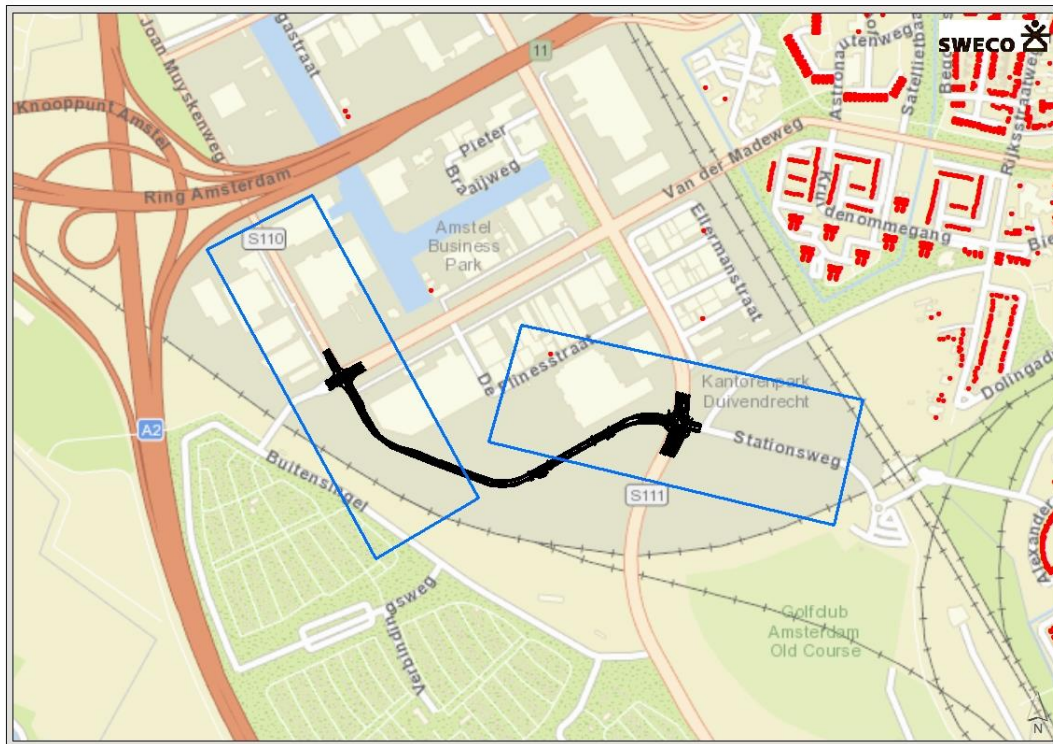


Figuur 3.1 Ligging van de geluidzone van het nieuwe deel van de Joan Muyskenweg

Binnen de geluidzone liggen geen geluidgevoelige gebouwen. De dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming (woning) ligt op een afstand van 217 meter van het nieuwe wegdeel. Omdat er geen geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van het nieuwe wegdeel liggen, is een verder akoestisch onderzoek voor het nieuwe wegdeel niet noodzakelijk.

3.2 Wijziging van een bestaande weg

Vanwege het verlengen van de Joan Muyskenweg worden de kruispunten van de Holterbergweg en de Van der Madeweg aangepast. Beide wegen hebben ter hoogte van de Joan Muyskenweg vier rijstroken. De Holterbergweg en de Van der Madeweg hebben hierdoor een geluidzone van 350 meter. In figuur 3.2 zijn de geluidzones van deze wegen weergegeven.



Figuur 3.2 Ligging van de geluidzones van de Holterbergweg en de Van der Madeweg

Binnen de geluidzone van de Van der Madeweg liggen geen geluidgevoelige bestemmingen. Een verder akoestisch onderzoek is voor deze weg hierdoor niet noodzakelijk.

Binnen de geluidzone van de Holterbergweg ligt een geluidgevoelige bestemming. Het midden van deze weg verandert niet. Als er geen verkeerstoename op de Holterbergweg te verwachten is van meer dan 40% (verschil 1 jaar voor begin aanleg ten opzichte van 10 jaar na gereedkomen), kan ervan uitgegaan worden dat de toename in geluidbelasting minder is dan 2 dB.

Uit het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd door Sweco blijkt dat de verkeersintensiteit van de Holterbergweg ten noorden van de Stationsweg afneemt na verlenging van de Joan Muyskenweg. Ten zuiden van de Stationsweg neemt de verkeersintensiteit op de Holterbergweg met 7% toe na verlenging van de Joan Muyskenweg. Hierbij zijn de verkeersintensiteiten vergeleken van het jaar voor aanvang van de verlenging van de Joan Muyskenweg en 10 jaar na gereedkomen van deze verlenging. Gezien de kleine toename van de verkeersintensiteit kan geconcludeerd worden dat er geen sprake zal zijn van een reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

4 Conclusie

De voorgenomen verlenging van de Joan Muyskenweg tussen de Van der Madeweg en de Holterbergweg is getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Binnen de wettelijke geluidzone van het nieuwe wegdeel van de Joan Muyskenweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. Ook binnen de geluidzone van het aan te passen kruispunt van de Van der Madeweg zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig.

Binnen de geluidzone van het aan te passen kruispunt van de Holterbergweg is wel een geluidgevoelige bestemming aanwezig. De as van de Holterbergweg wordt niet aangepast en de verkeersintensiteit op deze weg neemt met minder dan 7% toe tussen één jaar voor aanleg en 10 jaar na realisatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van een reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder.

Vanuit akoestisch oogpunt zijn er geen bezwaren om de Joan Muyskenweg te verlengen.

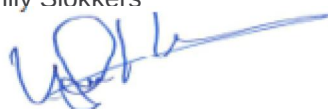
Verantwoording

Titel	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï verlengde Joan Muyskenweg
Projectnummer	357638
Referentienummer	SWNL0216693
Revisie	0
Datum	24-11-2017

Auteur	Jan Paul Smits
E-mailadres	janpaul.smits@sweco.nl

Gecontroleerd door	Willy Slokkers
--------------------	----------------

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door

Derk Jan van Bunnik

Paraaf goedgekeurd

