

Aanleg parallelweg N248

Akoestisch onderzoek

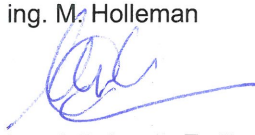
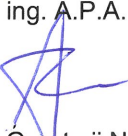
Definitief

In opdracht van:
Provincie Noord-Holland

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 11 mei 2012

Verantwoording

Titel : Aanleg parallelweg N248
Subtitel : Akoestisch onderzoek
Projectnummer : 287849
Referentienummer : GM-0059979
Revisie : D1
Datum : 11 mei 2012

Auteur(s) : ing. F. Oldewarris
E-mail adres : info.milieu@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ing. M. Holleman
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : ing. A.P.A. van Ewijk
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Wettelijk kader	5
2.1	Geluidszone	5
2.2	Afbakening van het onderzoeksgebied.....	5
2.3	Geluidsgevoelige bestemmingen.....	6
2.4	Nieuwe aanleg	6
2.5	Wijziging van een bestaande weg	6
2.6	Maximaal toelaatbare grenswaarden.....	7
2.6.1	Maximale geluidsbelastingen zonder sanering.....	7
2.7	Gehanteerde correcties	8
2.8	Geluidsbelasting	8
2.9	Ontheffingsprocedure	9
2.10	Doelmatigheidsafweging geluidsmaatregelen	9
2.11	Cumulatie	10
3	Uitgangspunten	11
3.1	Gehanteerde correcties	11
3.2	Waarneemhoogten	11
3.3	Ruimtelijke gegevens	11
3.4	Brongegevens	11
3.4.1	Verkeersintensiteiten	11
3.4.2	Snelheden	12
3.4.3	Wegdekverharding	12
4	Rekenresultaten	13
4.1	Algemeen	13
4.2	Parallelweg.....	13
4.3	Trapweg	13
5	Conclusie en samenvatting.....	14

Bijlage 1: Overzicht studiegebied

Bijlage 2: Uitgangsgegevens

Bijlage 3: Resultaten

1 Inleiding

Provincie Noord-Holland is voornemens een parallelweg aan te leggen langs de provinciale weg N248, tussen de Korte Ruigweg en de N245 (Westerweg). Het langzaam verkeer, dat nu gebruik maakt van de N248, mag in de toekomst hier geen gebruik meer van maken en zal worden verwezen naar de parallelweg. In figuur 1-1 is een overzicht van de locatie weergegeven.



Figuur 1-1 Overzicht locatie (bron: Google Earth)

Op basis van de Wet geluidhinder dient, bij de aanleg van een nieuwe weg, een akoestisch onderzoek naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevels van de omliggende geluid gevoelige bestemmingen te worden uitgevoerd. Hierbij dienen de grenswaarden die in de Wet geluidhinder worden genoemd in acht te worden genomen.

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader besproken. Hoofdstuk 3 behandelt de uitgangspunten. Hoofdstuk 4 gaat in op de resultaten. In hoofdstuk 5 worden de conclusie en samenvatting aangegeven.

2 Wettelijk kader

2.1 Geluidszone

De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken in de toekomstige situatie en de ligging ervan in stedelijk of buitenstedelijk gebied. De zonebreedte wordt gerekend vanaf de kant van de weg, waarbij toe- en afritten worden meegerekend. De zonebreedtes zijn opgenomen in de tabellen 2.1 en 2.2.

Tabel 2.1 Zonebreedte buitenstedelijke situatie

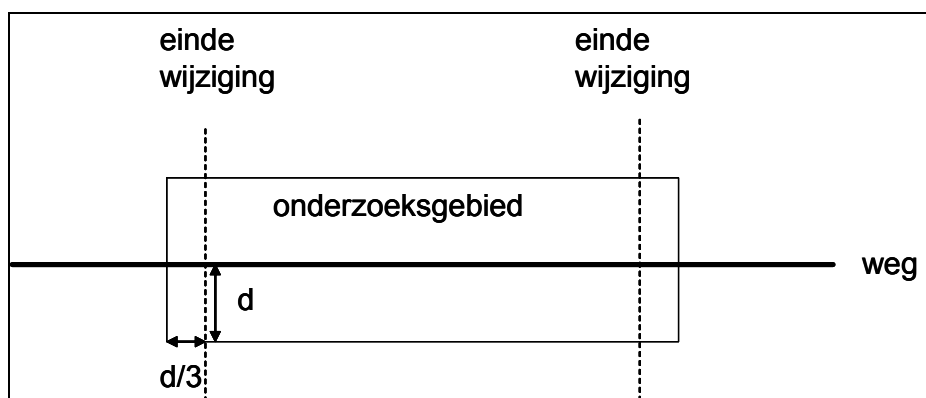
Aantal rijstroken in de toekomstige situatie	Zonebreedte
5 of meer	600 meter
3 of 4	400 meter
1 of 2	250 meter

Tabel 2.2 Zonebreedte stedelijke situatie

Aantal rijstroken in de toekomstige situatie	Zonebreedte
3 of meer	350 meter
1 of 2	200 meter

2.2 Afbakening van het onderzoeksgebied

Het plangebied wordt begrensd door de kilometrering van het project. Het onderzoeksgebied loopt voorbij de begrenzing van de fysieke wijzigingen aan de weg nog door met $\frac{1}{3}$ van de breedte van de geluidszone, waarbij een logische begrenzing is aangehouden (zie figuur 2.1). Voor een nieuwe wegaanleg geldt een verlenging van de zone met een hele zonebreedte vanaf begin- en eindpunt van de parallelweg, indien de parallelweg aan begin- en eindpunt met een T-splitsing eindigt.



Figuur 2.1 Onderzoeksgebied (d = zonebreedte)

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

2.3 Geluidsgevoelige bestemmingen

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

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- andere gezondheidszorggebouwen (verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven);
- woonwagendstandplaatsen;
- terreinen bij de bovengenoemde “andere gezondheidszorggebouwen”, voor zover op die terreinen zorg verleend wordt.

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

2.4 Nieuwe aanleg

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

Tabel 2-3 Normering nieuwe wegaanleg

Normering	'Regime nieuwe situaties'
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (artikel 82.1)
Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in buitenstedelijk gebied voor bestaande woningen	58 dB (artikel 83.3.a)
Maximale ontheffing voor nieuwe wegen in binnenstedelijk gebied voor bestaande woningen	63 dB (artikel 83.3.b)
Binnenhuisbelasting	33 dB (artikel 111.2)

Opgemerkt wordt verder dat indien een hogere grenswaarde wordt verleend, tevens onderzoek naar de binnenhuisbelasting dient te worden uitgevoerd. Bij overschrijding van de maximumbinnenwaarde van 33 dB is de toepassing van geluidisolierende gevelmaatregelen op kosten van de wegbeheerder vereist.

2.5 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 geluidsbelasting 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 6 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 geluidsbelasting in de toekomst ten opzichte van de grenswaarde met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Er zal dus altijd onderzoek moeten plaatsvinden om te kunnen vaststellen of sprake is van reconstructie. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting 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 geluidsbelasting, wordt aangehouden de geluidsbelasting in het jaar vóór de fysieke ingreep. Alleen wanneer er in het verleden al een maximaal toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld, wordt de laagste waarde van de volgende twee waarden als referentie aangehouden:

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

De ondergrens van de grenswaarde is 48 dB. Deze waarde is altijd toelaatbaar.

Als voor een woning of andere geluidsgevoelige bestemming in het verleden (voor 1-1-2007) al eens een hogere grenswaarde is vastgesteld, is dit doorgaans uitgedrukt in een etmaalwaarde in dB(A). Vanwege de wijzigingen van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 moet deze dan eerst worden omgerekend tot een vergelijkbare waarde in L_{den} in dB. Vervolgens kan de eerder vastgestelde hogere grenswaarde vergeleken worden met de geluidsbelasting in dB in het jaar voorafgaand aan de wijziging van de weg. Alleen op die manier kan de geldende grenswaarde voor die bestemming op de juiste manier worden bepaald.

Het omrekenen moet volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 op de volgende manier gebeuren:

1. bepaal op basis van de situatie in het jaar voorafgaand aan de wijziging van de weg het verschil tussen L_{den} en de etmaalwaarde (niet afgerond getal);
2. corrigeer de hogere grenswaarde in dB(A) (geheel getal) op basis van het bij 1. gevonden verschil (niet afgerond getal) naar een hogere grenswaarde in dB (dit levert een niet afgerond getal op);
3. indien het resultaat van 2. lager is dan 48 dB, dan krijgt de omgerekende hogere grenswaarde per definitie de waarde 48 dB (ondergrens).

Deze waarde dient in vervolgonderzoeken en fysieke wijzigingen te worden gerespecteerd.

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

2.6 Maximaal toelaatbare grenswaarden

2.6.1 Maximale geluidsbelastingen zonder sanering

Als geen sprake is van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvan de geluidsbelasting in 1986 al hoger was dan 60 dB(A), mogen de eventueel vast te stellen geluidsbelastingen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Bovendien mag de verhoging ten opzichte van de geldende grenswaarde in beginsel niet meer dan 5 dB bedragen. Voor andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen gelden overeenkomstige grenswaardebepalingen. Alle maximaal vast te stellen hogere grenswaarden in niet-saneringssituaties voor buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in tabel 2-3.

Tabel 2.4 Maximale hogere grenswaarden zonder sanering

Soort geluidsgevoelige bestemming	Situatie	Maximale hogere grenswaarde (binnenstedelijk)	Maximale hogere grenswaarde (buitenstedelijk)
Woningen	eerder hogere grenswaarde vastgesteld in het kader van sanering (Wgh of Spoedwet wegverbreding)	68 dB	68 dB
	eerder hogere grenswaarde vastgesteld op grond van art. 83 of art. 84 (oud) van de Wet geluidhinder	63 dB	58 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is maximaal 53 dB	63 dB	58 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is hoger dan 53 dB	68 dB	68 dB
- onderwijsgebouwen (uitgezonderd gymnastieklokalen) - ziekenhuizen en verpleeghuizen	eerder hogere grenswaarde vastgesteld in het kader van sanering (Wgh of Spoedwet wegverbreding)	68 dB	68 dB
	eerder hogere grenswaarde vastgesteld op grond van art. 83 of art. 84 (oud) van de Wet geluidhinder	63 dB	58 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is maximaal 53 dB	63 dB	58 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is hoger dan 53 dB	68 dB	68 dB
andere gezondheidszorggebouwen	eerder hogere grenswaarde vastgesteld in het kader van sanering (Wgh of Spoedwet wegverbreding)	58 dB	58 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is maximaal 53 dB	53 dB	53 dB
	niet eerder hogere grenswaarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting is hoger dan 53 dB	58 dB	58 dB
	alle overige gevallen	58 dB	53 dB
Woonwagenstandplaatsen	alle situaties	53 dB	53 dB
terreinen bij andere gezondheidszorggebouwen	alle situaties	58 dB	58 dB

2.7 Gehanteerde correcties

Op de berekende geluidsbelastingen zijn de volgende correcties toegepast:

- 5 dB conform art. 110g van de Wet geluidhinder. Deze correctie mag worden toegepast voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid lager is dan 70 km/uur.
- 2 dB conform art. 110g van de Wet geluidhinder. Deze correctie mag worden toegepast voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid 70 km/uur of hoger.
- Overeenkomstig artikel 6.1 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 wordt op de waarden voor het jaar 1986 een aftrek van 5 dB(A) toegepast.

Met deze correcties zijn de gepresenteerde waarden rechtstreeks te toetsen aan de in de Wet geluidhinder gestelde normen voor de geluidsbelasting.

2.8 Geluidsbelasting

Op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting vanwege een weg uitgedrukt in de L_{den} -waarde van het equivalente geluidsniveau en weergegeven in dB. De ge-

luidsbelasting wordt op grond van artikel 110d van de Wet geluidhinder berekend volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

De geluidsbelasting wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder de L_{den} -waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 7.00 uur tot 19.00 uur);
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 7.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

Voor scholen en medische kleuterdagverblijven worden de geluidsniveaus in de avond- en/of nachtperiode buiten beschouwing gelaten, als de betreffende gebouwen in deze (gehele) perioden niet als zodanig worden gebruikt (art. 1b, Wet geluidhinder). Het geluidsniveau in de dagperiode wordt altijd in de berekening meegenomen.

De geluidsbelasting voor 1986 wordt conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 berekend volgens het (oude) Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 1981 en uitgedrukt in de (oude) etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau, en weergegeven in dB(A). Ook de etmaalwaarde wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder de etmaalwaarde verstaan de hoogste van de volgende twee waarden:

- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 7.00 uur tot 19.00 uur);
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 7.00 uur) vermeerderd met 10 dB(A).

Op de berekende waarden wordt overeenkomstig art. 110g van de Wet geluidhinder een correctie toegepast, zoals aangegeven in paragraaf 2.8.

2.9 Ontheffingsprocedure

Sinds de wetwijziging van 1 januari 2007 is de hoofdregel dat de burgemeester en wethouder bevoegd gezag zijn om binnen de grenzen van hun gemeente een hogere grenswaarde vast te stellen (artikel 110a, eerste lid Wgh). Uitzonderingen hierop zijn:

- Gedeputeerde Staten is bevoegd (artikel 110a, zevende lid Wgh), wanneer de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg of de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij het Rijk of een provincie is.
- De minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd bij de sanering van wegverkeerslawaaï (artikel 90, tweede lid Wgh).

Voor het verkrijgen van een ontheffing van de grenswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals omschreven is in het Besluit geluidhinder (Bgh). Een van de aspecten hierbij is een ter visie legging van de akoestische rapportage. De in de Wet geluidhinder gestelde voorwaarden (Wgh art. 110a lid5) hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

Gekoppeld aan een hogere grenswaarde is toetsing van de gevelwering vereist in verband met het maximumbinnenniveau. Het binnenniveau mag, afhankelijk van het feit of er al dan niet sprake is van een saneringssituatie, de maximale waarde van 33 of 43 dB niet te boven gaan.

2.10 Doelmatigheidsafweging geluidmaatregelen

In de Wgh is aangegeven dat maatregelen om de toekomstige geluidsbelasting terug te brengen tot de geldende (voorkeurs)grenswaarde niet hoeven te worden getroffen wanneer de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot (vrij vertaald) de verbetering van de geluidssituatie. De wettelijke "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder"

(verder “het doelmatigheidscriterium” genoemd) bevat de regels waarmee moet worden beoordeeld of dit het geval is.

De ministeriële regeling is opgehangen aan de tracéwet- en saneringsbepalingen in de Wet geluidhinder. Daarom moet het doelmatigheidscriterium verplicht worden toegepast bij de voorbereiding van de volgende besluiten:

- Tracébesluiten.
- Wegaanpassingsbesluiten op grond van de Spoedwet wegverbreding (A).
- Autonome saneringsprojecten.
- Gekoppelde sanering/reconstructie van een (spoor)weg.

Het doelmatigheidscriterium is niet wettelijk voorgeschreven voor andere projecten, zoals:

- Reconstructie van een weg op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder.
- Wijziging van een spoorweg op grond van het Besluit geluidhinder.
- Wegaanpassingsbesluiten en Geluidsplannen op grond van de Spoedwet wegverbreding (B).

Desondanks vindt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het beleidsmatig wel sterk gewenst om ook in deze projecten het doelmatigheidscriterium overeenkomstig toe te passen.

2.11 Cumulatie

Bij het vaststellen van een hogere waarde voor een woning of andere geluidsgevoelige bestemming wordt op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder rekening gehouden met de cumulatie met de geluidsbelasting van andere gezoneerde geluidsbronnen (zoals wegen, spoorwegen en industrie). Als de woning of andere geluidsgevoelige bestemming binnen de geluidszone van andere geluidsbronnen ligt, dient inzicht te worden geboden in de gecumuleerde geluidssituatie vanwege de gezamenlijke geluidsbronnen. Het vaststellen van een geluidsbelasting mag er niet toe leiden dat een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting kan ontstaan die zich zonder deze vaststelling niet zou kunnen voordoen. Hiervoor zal per geval een afweging moeten worden gemaakt.

3 Uitgangspunten

3.1 Gehanteerde correcties

Op de berekende geluidsbelastingen is de volgende correctie toegepast:

- -5 dB conform art. 110g van de Wet geluidhinder. Deze correctie mag worden toegepast voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid 70 km/uur of minder bedraagt.

Met deze correctie zijn de gepresenteerde waarden rechtstreeks te toetsen aan de in de wet gestelde normen voor de geluidsbelasting.

3.2 Waarneemhoogten

De waarneemhoogte is afhankelijk van het aantal geluidsgevoelige bouwlagen. Deze zijn maatgevend voor het aantal bouwlagen waarvoor de geluidsbelasting is bepaald.

De volgende hoogtes vanaf het maaiveld zijn gehanteerd als waarneemhoogte:

- begane grond : 1,5 meter;
- eerste verdieping : 4,5 meter;
- tweede verdieping : 7,5 meter.

3.3 Ruimtelijke gegevens

Het studiegebied voor de nieuwe parallelweg wordt begrensd door de aansluiting op de Korte Ruigweg en de aansluiting nabij de provinciale weg N245 (Westerweg) te Schagen.

Het digitale rekenmodel is opgesteld op basis van de volgende digitale bestanden:

- 05009_ondergrond.dwg;
- ACAD-N248-14455-4010160-00028.dwg;
- Gemeente Schagen 0812 GBKN-bewerkt.dwg;
- Zijpe_juni 2009.dwg

3.4 Brongegevens

Alle aspecten die van invloed zijn op de geluidsemissie, zoals verkeersintensiteiten, samenstelling van het verkeer, rijnsnelheden, wegdekverhardingen etc. worden brongegevens genoemd.

3.4.1 Verkeersintensiteiten

Voor de toetsing van de aanwezige woningen onder het regime nieuwe wegaanleg van de Wet geluidhinder dient het tiende jaar na openstelling van de weg te worden beschouwd.

Volgens de Wet geluidhinder is hierbij de autonome groei van het verkeer inbegrepen.

De benodigde verkeersgegevens van de parallelweg zijn gebaseerd op door Grontmij uitgevoerde mechanische en visuele verkeerstellingen in het jaar 1998. Hieruit zijn prognoses opgesteld voor de verwachte etmaalintensiteit op de parallelweg. Voor de verwachte autonome groei zijn in overleg met de provincie Noord Holland de volgende groeipercentages gehanteerd:

- 1998 – 2002: gemiddeld 2,5% groei per jaar;
- 2002 – 2020: gemiddeld 2,0% groei per jaar.

In overleg met de opdrachtgever is de verkeersintensiteit op de parallelweg in 2020 met 1% per jaar opgehoogd naar het toetsjaar 2021.

Gelet op de functie van de parallelweg is aangenomen dat 96% van het verkeer tijdens de dagperiode (07.00 – 19.00 uur) wordt afgewikkeld. In de avond- en nachturen vinden er nauwelijks verkeersbewegingen plaats.

Binnen het studiegebied worden de wegvakken Dijkweg - Korte Ruigweg en Korte Ruigweg - Groote Sloot onderscheiden.

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de gehanteerde verkeersparameters op de parallelweg.

Tevens moet worden opgemerkt dat langzaam verkeer zoals landbouwvoertuigen, volgens het Reken- en meetvoorschrift niet in de geluidsberekeningen wordt meegenomen.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersgegevens in het toetsjaar 2021

Wegvak	Van - tot	Etmaal- intensi- teit mvt/etm	Dag-/avond- / nachtperiode % van etmaal	Snel- heid km/uur	Voertuigverdeling		
					% lv	% mv	% zv
Parallelweg N248	Dijkweg tot Korte Ruigeweg	308	8,0 / 0,5 / 0,25	60	96	2	2
Parallelweg N248	Korte Ruigeweg tot Groote Sloot	479	8,0 / 0,5 / 0,25	60	96	2	2

3.4.2 Snelheden

Op het onderzochte deel van de parallelweg zal een maximumsnelheid van 60 km/uur worden ingesteld. Aangezien in een akoestisch onderzoek de wettelijk toegestane maximumsnelheid wordt gehanteerd, is voor alle voertuigcategorieën deze snelheid gehanteerd.

3.4.3 Wegdekverharding

Op de parallelweg zal voor de toekomstige situatie als wegdek fijn asfaltbeton (DAB) worden toegepast. De wegdekcorrectie C_{wegdek} is afkomstig van de CROW-publicatie 200 'De methode C_{wegdek} 2002 voor wegverkeersgeluid'.

In bijlage 2 is een volledig overzicht van de gehanteerde verkeersintensiteiten weergegeven.

4 Rekenresultaten

4.1 Algemeen

Volgens de Wet geluidhinder moet separaat onderzoek worden uitgevoerd per weg (bron). Ter bepaling van de geluidsbelastingen per weg zijn representatieve waarneempunten gekozen. Een overzicht van de te onderscheiden wegvakken met de gekozen waarneempunten is opgenomen in bijlage 2.

Hieronder worden de rekenresultaten per weg beschreven. Een compleet overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in Bijlage 3.

4.2 Parallelweg

Conform het gestelde in de Wet geluidhinder dient de geluidsbelasting per bron (per weg) te worden berekend en getoetst. In onderhavig geval geldt alleen de nieuw aan te leggen parallelweg als de te toetsen verkeersbron. Het geluid vanwege de N248 wordt niet beschouwd, immers aan deze weg verandert niets.

De aanwezige woningen die in de geluidszone van de toekomstige parallelweg zijn gelegen, worden getoetst aan de normen voor het regime 'nieuwe situaties' zoals aangegeven in de Wet geluidhinder.

Een overzicht van het studiegebied en het ontwerp van de parallelweg tussen de aansluiting met de Korte Ruigweg en de provinciale weg N245 is aangegeven in bijlage 1.

In bijlage 3 zijn vier overzichten opgenomen van het akoestische rekenmodel van deze situatie met de gekozen waarneempunten. Het eerste overzicht geeft het gehele akoestisch model weer terwijl in de andere overzichten het rekenmodel nader in detail is weergegeven ter plaatse van de onderzochte woningen.

Uit de berekening blijkt dat op geen enkele woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De hoogst berekende geluidsbelasting is 41 dB ter plaatse van waarneempunt 005. De rekenresultaten van de representatief gekozen waarneempunten zijn opgenomen in bijlage 3.

4.3 Trapweg

Volgens het ontwerp van de parallelweg wordt door de aanleg hiervan de Trapweg gereconstrueerd. In principe dient de Trapweg onderzocht te worden op het optreden van een reconstructie-effect. Echter de Trapweg is een doodlopende weg die toegang biedt aan een aantal akkers en een woning. Daarom mag van een zeer geringe etmaalintensiteit worden uitgegaan en is de huidige geluidsbelasting op de aanliggende woning lager dan de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast zal in de toekomst de verkeersintensiteit op deze weg niet of nauwelijks toenemen. Door bovenstaande eigenschappen van de Trapweg is verder geen reconstructieonderzoek uitgevoerd voor deze weg.

5 Conclusie en samenvatting

Provincie Noord-Holland is voornemens een parallelweg aan te leggen langs de provinciale weg N248, tussen de Korte Ruigeweg en de N245 (Westerweg). Het langzaam verkeer, dat nu gebruik maakt van de N248, mag in de toekomst hier geen gebruik meer van maken en zal worden verwezen naar de parallelweg.

Uit de resultaten van de geluidsberekeningen, naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen langs de nieuw aan te leggen parallelweg van de N248, blijkt dat deze op de gekozen waarneempunten ruimschoots onder de voorkeurgrenswaarde van 48 dB van de Wet geluidhinder blijft.

Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen en grenswaarden van de Wet geluidhinder en zijn geen verdere acties en of procedures in het kader van deze wet noodzakelijk.

Bijlage 1

Overzicht studiegebied



Bijlage 2

Uitgangsgegevens

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Wegdek	V (LV)	V (MV)	V (ZV)	Totaal	aantal	%Int. (D)	%Int. (A)	%Int. (N)	%LV (D)
Parallel	Parallelweg Dijkweg-Grote Sloot	W0	60	60	60		308.00	8.00	0.50	0.25	96.00
Parallel	Parallelweg Grote Sloot-N245	W0	60	60	60		479.00	8.00	0.50	0.25	96.00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%LV (A)	%LV (N)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)
Parallel	96.00	96.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Parallel	96.00	96.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00

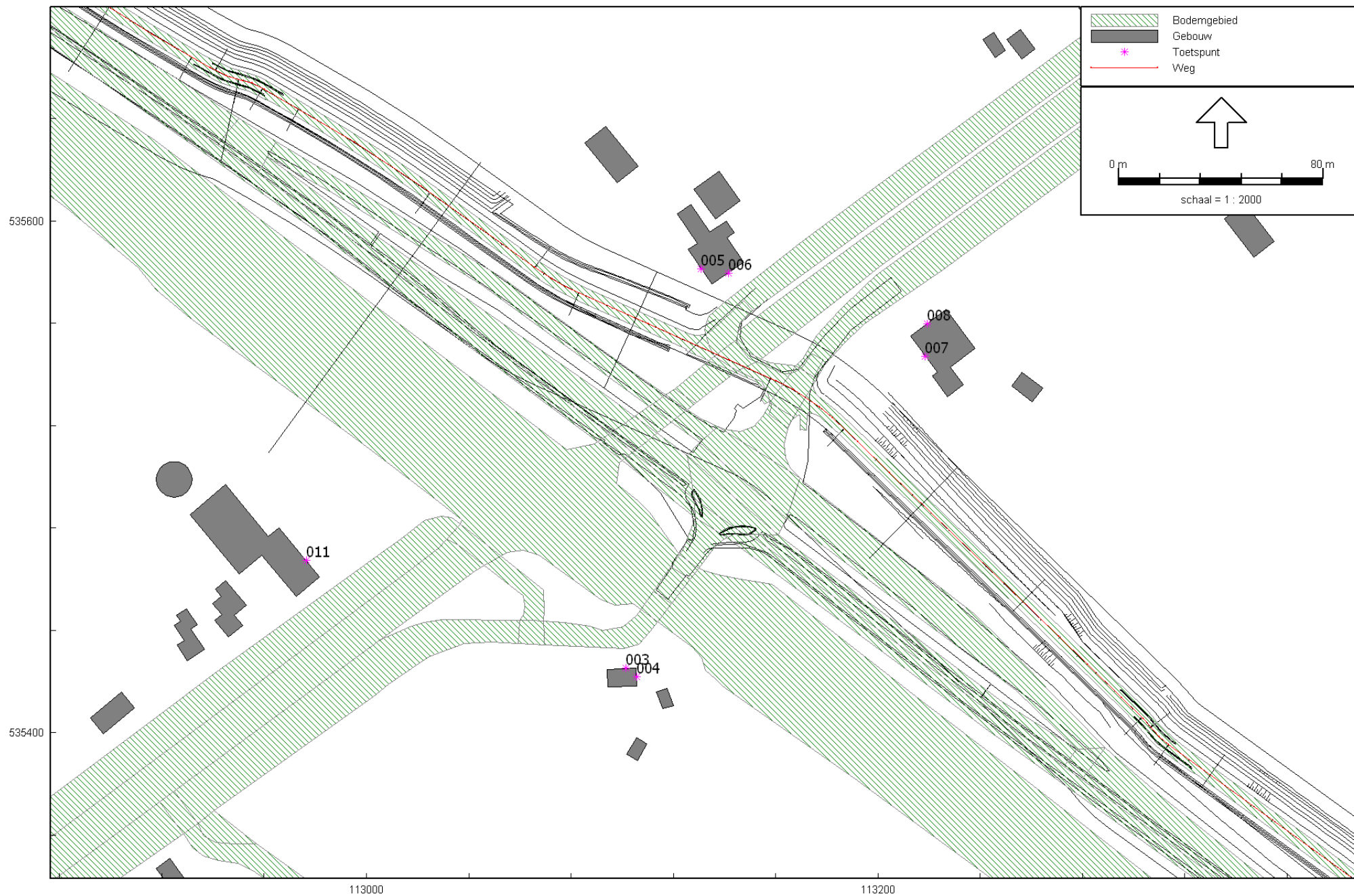
Bijlage 3

Resultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomst 2021
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A		1.50	39	27	24	37
001_B		4.50	40	28	25	38
002_A		1.50	39	27	24	37
002_B		4.50	40	28	25	38
003_A		1.50	33	21	18	31
003_B		4.50	33	21	18	31
003_C		7.50	34	22	19	32
004_A		1.50	33	21	18	31
004_B		4.50	33	21	18	31
004_C		7.50	34	22	19	32
005_A		1.50	41	29	26	39
005_B		4.50	43	31	28	41
005_C		7.50	43	31	28	41
006_A		1.50	41	29	26	39
006_B		4.50	42	30	27	40
006_C		7.50	42	30	27	40
007_A		1.50	36	24	21	35
007_B		4.50	38	26	23	36
007_C		7.50	39	27	24	37
008_A		1.50	35	23	20	33
008_B		4.50	37	25	22	35
008_C		7.50	38	25	22	36
009_A		1.50	28	16	13	26
009_B		4.50	29	17	14	27
009_C		7.50	30	18	15	28
010_A		1.50	28	16	13	26
010_B		4.50	29	17	14	27
010_C		7.50	30	18	15	28
011_A		1.50	32	20	17	30
011_B		4.50	32	20	17	30
011_C		7.50	32	20	17	30

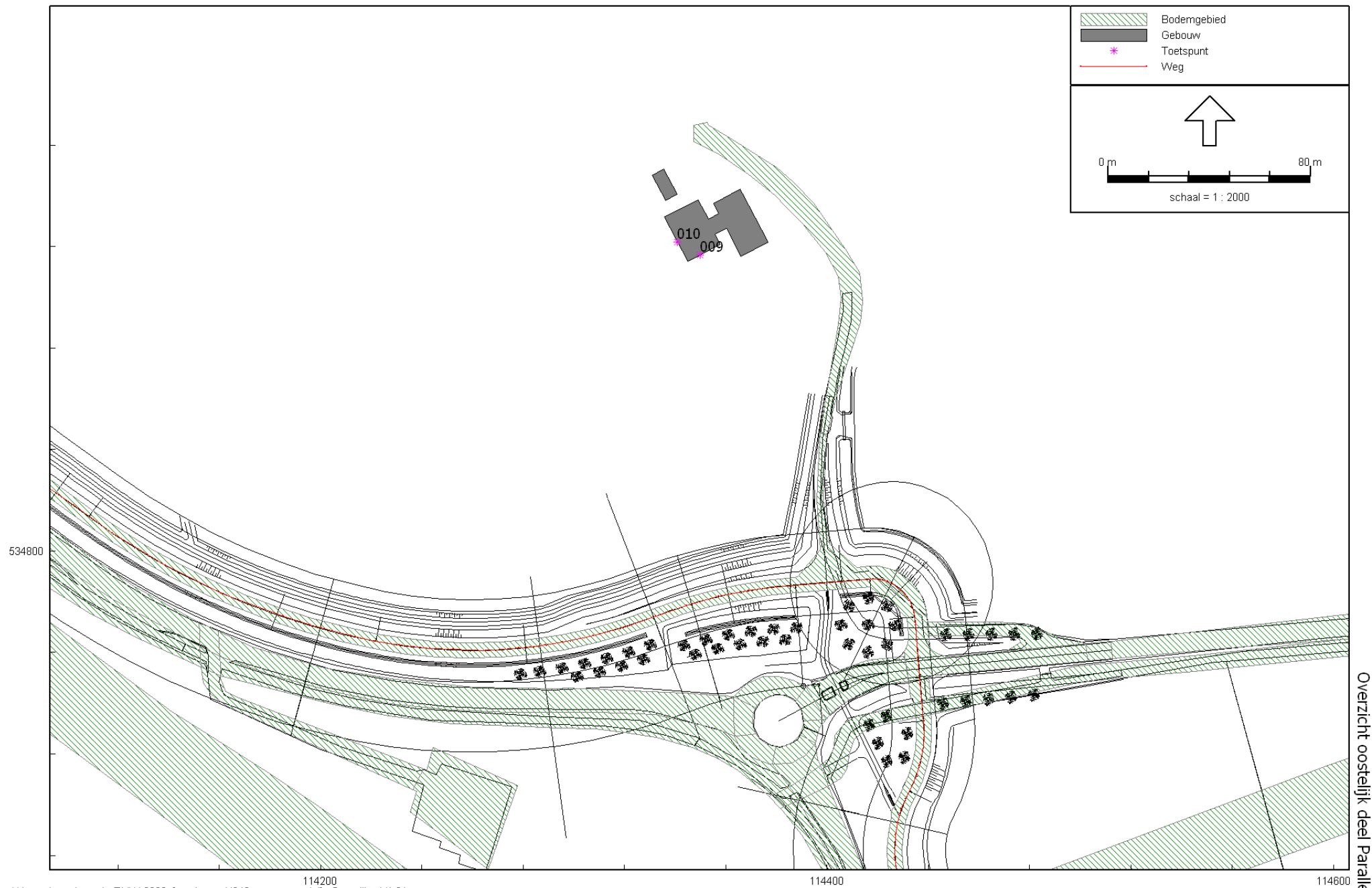
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Wegverkeerslaaai - RMW-2006, [versie van N248 - eerste model] , Geomilieu V1.81

Grontmij Nederland bv, vestiging De Bilt

Overzicht middelste deel Parallelweg



Wegverkeerslawai - RMW-2006, [versie van N248 - eerste model] , Geomilieu V1.81

Grontmij Nederland bv, vestiging De Bilt

Overzicht oostelijk deel Parallelweg