

NOTITIE

Aan : Provincie Limburg
Van : Michiel Saarberg
Kopie : Esther Heffels
Dossier : B9554
Project : N298 Hunnecum
Betreft : Geluidsbelastingen na wijzigingen op of aan N298
Ons kenmerk : Sa.B9554.N01
Datum : 5 juni 2009

1 SITUATIE

De provincie Limburg gaat wijzigingen aanbrengen op of aan de provinciale weg N298 ter hoogte van Hunnecum (kilometer 8.550-9.500). De aanpassing betreft onder andere de aanleg van een komremmer, een strook voor linksafslaand verkeer bij de Putstraat, inritconstructies, middengeleiders en een aanpassing van de bushaltes aan de nieuwe situatie. Er vindt geen verhoging of verdieping van de weg plaats. Het te wijzigen traject zal over de volle lengte worden voorzien van een geluidsreducerende deklaag. De snelheid op het traject zal na wijziging worden aangepast van 70km/uur naar 50 km/uur.

Verwoord is wat de verschillen zijn in geluidsbelasting van een gevel voor en na wijziging op of aan de N298 en of er al dan niet sprake is van een reconstructie Wet geluidhinder. In deze notitie worden een beknopte schets van de Wet geluidhinder, de uitgangspunten, resultaten en conclusie van dit onderzoek besproken.

2 BEKNOPTE SCHETS VAN DE WET GELUIDHINDER

Per 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht geworden. Gevolg van deze wijziging is o.a. een andere dosismaat voor de geluidsbelasting: L_{den} in dB vervangt L_{etmaal} in dB(A). Bij wijzigingen op of aan een weg is afdeling 4 in hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder van toepassing.

De Wet geluidhinder stelt dat een weg een zone heeft, behalve wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt. De zone is een aandachtsgebied voor geluid waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar de geluidsbelasting van de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen zijn: onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen en o.a. verzorgingstehuizen, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

Artikel 1 van de Wet geluidhinder definieert wat de reconstructie van een weg inhoudt: een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB of meer vanwege wijzigingen op of aan een weg. Artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder stelt dat een onderzoek ook andere wegen of weggedeelten dan de te reconstrueren weg betreft als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de geluidsbelasting daar 2 dB of meer stijgt.

Een hogere waarde vanwege wegverkeer is een geluidsbelasting van een gevel die groter is dan 48 dB én die, bij wijzigingen op of aan een weg, pas wordt verleend als de geluidsbelasting 2 dB stijgt. Burgemeester en wethouders

zijn bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden, mits de wegbeheerder niet het Rijk of een provincie is. Als hogere waarden worden vastgesteld, is voor aanwezige en in aanbouw zijnde woningen de geluidsbelasting binnen de woning aan een wettelijk maximum gebonden. Burgemeester en wethouders nemen dan, gelet op artikel 112 van de Wet geluidhinder, maatregelen met betrekking tot de geluidwering van de gevel.

Volgens artikel 110g van de Wgh mag de berekende geluidsbelasting vanwege het wegverkeer worden gecorrigeerd (aftrek) in verband met de verwachting dat de motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. In artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de aftrek voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km per uur of hoger 2 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid lager dan 70 km per uur geldt een aftrek van 5 dB.

3 UITGANGSPUNTEN

Het akoestisch onderzoek voor de N298 is uitgevoerd voor de situatie één jaar voor de wijzigingen (2009) en de toekomstige situatie, 10 jaar na de wijzigingen (2020).

Het verschil in geluidsbelasting van de gevel voor en na wijzigingen op of aan de weg is nagegaan door een eenvoudig model (vlak maaiveld, één rijlijn, absorberende bodem) te maken met de software Geonoise versie 5.43.

Gebruik is gemaakt van de door de Provincie Limburg verstrekte verkeersgegevens (etmaalintensiteiten, uurintensiteiten per periode en motorvoertuigverdeling), afkomstig van verkeerstellingen in de periode januari t/m december 2008. Het betreft werkdaggemiddelden. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van een autonoom groeipercentage van 1,5% per jaar en een identieke verkeersverdeling (zie tabel 1). De etmaalintensiteit voor 2009 bedraagt 11640 voertuigen, voor 2020 wordt dit 13711 voertuigen, een toename van 18%.

Tabel 1. Verkeersverdelingen in 2009 en 2020

Periode	Gemiddelde uurintensiteit	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
Dag (07:00u – 19:00u)	6,68%	91,5%	7,6%	0,9%
Avond (19:00u – 23:00u)	3,28%	96,9%	2,8%	0,3%
Nacht (23:00u – 07:00u)	0,84%	92,0%	6,2%	1,8%

De wegdekverharding voor wijziging is het referentiewegdek dab0/16. Voor de toekomstige situatie is 'dunne deklagen type 2' als wegdekverharding gekozen. Voor wijziging is uitgegaan van een maximumsnelheid van 70 km/uur, na wijziging van 50 km/uur. In de nieuwe situatie mag, vanwege de verlaagde maximumsnelheid, een aftrek worden toegepast van 5 dB (oude situatie 2 dB). De verlegging van de weg is miniem en er vindt geen verdieping of verhoging van de weg plaats.

4 RESULTATEN

Bij gelijkblijvende omstandigheden en een toenemende verkeersintensiteit blijkt de geluidsbelasting in 2020 toe te nemen met 1 dB ten opzichte van 2009. De beoogde maatregelen (stil asfalt + een snelheidsverlaging) bij de wijzigingen op of aan de N298 zullen leiden tot een afname van de geluidsbelasting van 9 dB.

De verschillen in geluidsbelasting zijn onafhankelijk van de afstand en hoogte zijn weergegeven in tabel 2.

Tabel 2. Geluidsbelasting vanwege de N298, na aftrek.

Jaar	2009	2020	2020	2020	2020
Snelheid (km/h)	70	70	70	50	50
wegdekverharding	referentie	referentie	stil	referentie	stil
Verkeersintensiteit	11640	13711	13711	13711	13711
Verschil tov 2009	-	1	-5	-4	-9

Wanneer de afstand tussen de woning en de weg wordt verkleind tot de helft van de bestaande afstand, is de toename van de geluidsbelasting ten opzichte van 2009 bij gelijkblijvende omstandigheden 4 dB. Wanneer er stil asfalt wordt toegepast en/of de maximumsnelheid wordt verlaagd, zal de geluidsbelasting afnemen tot maximaal 7 dB.

5 CONCLUSIE

In opdracht van de provincie Limburg is een onderzoek verkeerslawaaai uitgevoerd om te bepalen of ten gevolge van de wijzigingen op of aan de N298 te Hunnecum sprake is van een "reconstructie" zoals omschreven in de Wet geluidhinder.

De geluidsbelastingen na wijziging van de provinciale weg N298 ter hoogte van Hunnecum zullen in 2020 lager zijn dan de geluidsbelastingen voor wijziging (2009). Doordat de geluidsbelastingen niet met 2 dB toenemen, is er geen sprake van een reconstructie Wet geluidhinder. Het vaststellen van hogere waarden door Gedeputeerde Staten is daarom niet aan de orde.