

VIA INTERNET

Aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Betreft reactie internetconsultatie Aanvullingswet geluid (Omgevingswet)

Nuenen, 9 mei 2016

Ons kenmerk: 2016.07287

Reactie:

Via de Aanvullingswet geluid worden de regels van de huidige Wet geluidhinder geïntegreerd in de Omgevingswet en worden tegelijk geluidproductieplafonds ingevoerd voor provinciale wegen. Met deze wetswijziging wordt onder andere een verbetering van de bescherming tegen geluidhinder als gevolg van het wegverkeer beoogd.

Tot en met 17 mei 2016 is het mogelijk een reactie op de ontwerpwet in te dienen.

Van die gelegenheid maken wij graag gebruik.

Al jarenlang hebben de bewoners van de woonwijken van Nuenen-Zuid last van geluidhinder vanwege de provinciale snelweg A270. Deze provinciale snelweg loopt direct ten zuiden van deze woonwijken. Deze woonwijken dateren al van voor de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder. Naar de peildatum 1 maart 1986 was destijds echter nog geen sprake van overschrijding van grenswaarden voor sanering. Vanwege de centrale ligging in stedelijk gebied is de intensiteit op deze snelweg de afgelopen jaren echter sterk gegroeid. Omdat er ook geen sprake was van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder, vielen de woonwijken buiten de bescherming van deze wet.

Al lang geleden werd het probleem door zowel provincie als gemeente onderkend. Dit leidde ertoe dat de oorspronkelijke betonplaten werden vervangen door asfalt, en later door stil asfalt. Er werden afspraken gemaakt over een verlaging van de maximum snelheid naar 100 km/uur en op termijn naar 80 km/uur, in combinatie met overdracht en downgrading van de snelweg naar lokale weg. In 2012 werd met het oog op de landelijke verhoging van de maximum snelheid aanvankelijk besloten de snelheid inderdaad te verlagen naar maximaal 100 km/uur. Omdat de A270 ook wordt gebruikt voor onderzoek, werd die verlaging datzelfde jaar echter juist omgezet in een verhoging naar een maximum van 130 km/uur, behoudens de nachtperiode. In verband hiermee zijn wij verheugd dat geprobeerd wordt het 'gat in de Wet geluidhinder' nu ook voor provinciale snelwegen te dichten. Wij plaatsen echter wel een kanttekening bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds (GPP's) voor deze snelweg.

De verhoging van de maximum snelheid naar 130 km/uur gaat gepaard met een verdere verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat in woonwijken van Nuenen-Zuid. Dat die geluidssituatie nu al niet goed is, is vastgesteld in het rapport 'Snelheidswijziging A270 te Nuenen, beoordeling akoestisch woon- en leefklimaat', K&M Akoestisch Adviseurs, 9 december 2015. Volgens de provincie leidt de verhoging van de maximum snelheid echter niet tot een overschrijding van de grenswaarde voor een formele reconstructie (1,5 dB), en is deze daarmee aanvaardbaar. Daarmee wordt echter voorbijgegaan aan de geluidsoverlast in deze woonwijken en aan het 'gat in de Wet geluidhinder'. In dit verband loopt op dit moment nog een procedure. Uit informatie van het Ministerie maken wij op dat bij de vaststelling van de nieuwe GPP's voor deze provinciale snelweg wordt uitgegaan van de belasting op een bepaald basisjaar (bijvoorbeeld 2016), vermeerderd met een 'werkruimte' van 1,5 dB.

Als deze norm inderdaad op deze wijze (van rechtswege) wordt vastgesteld, betekent dat in feite twee maal een verhoging met 1,5 dB wordt aanvaard voor een situatie waarin nu al sprake is van geluidsoverlast.

Daarmee schiet naar onze mening de beoogde wetswijziging het doel voorbij om het gat in de Wet geluidhinder te dichten. De weg wordt op die manier opengesteld voor juist een nog verdere verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat in deze woonwijken.

Wij verzoeken u om die reden bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds voor de provinciale snelweg A270 er rekening mee te houden dat hier al jarenlang sprake is van geluidsoverlast, en dat uit onderzoek blijkt dat de verhoging van de maximum snelheid op deze weg naar 130 km/uur al tot een verdere verslechtering van de akoestische situatie in aangrenzende woonwijken heeft geleid.

Wij stemmen in met openbaarmaking van deze reactie.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Nuenen.

Bijlage:

'Snelheidswijziging A270 te Nuenen, beoordeling akoestisch woon- en leefklimaat', K&M Akoestisch Adviseurs, 9 december 2015.

CC.:
VNG



AKOESTISCH ADVISEURS

Gemeente Nuenen c.a.
de heer mr. B.A.P.M. Achterbergh
Postbus 10.000
5670 GA NUENEN

kenmerk	opdrachtnr.	uw kenmerk	datum
LJ/IFK/A2015.2923	2015/28041		9 december 2015
onderwerp			doorkiesnummer
Snelheidswijziging A270 te Nuenen, beoordeling akoestisch woon- en leefklimaat.			(040) 29 11 292

Geachte heer Achterbergh,

Op verzoek van de gemeente Nuenen is nader onderzoek uitgevoerd naar het akoestisch woon- en leefklimaat in de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen te Nuenen, gelegen ten noorden en op relatief korte afstand van de provinciale autosnelweg A270. Het onderzoek richt zich uitsluitend op het wegverkeer over de A270 en vindt plaats in het kader van het hoger beroep ingesteld tegen de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 24 juli 2014 inzake het verkeersbesluit van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van 8 juli 2014.

Aanleiding.

Het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant heeft bij besluit van 8 juli 2014 het in 2012 genomen verkeersbesluit ter vaststelling van een maximumsnelheid van 100 km per uur dagelijks 24 uur per dag op de provinciale autosnelweg A270 herroepen en ter hoogte van de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen de maximumsnelheid van 130 km per uur –die op grond van artikel 21 van het *Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990* voor de A270 geldt– verlaagd naar 100 km per uur dagelijks tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

T (040) 2911291 F (040) 2911290 E info@kenmaa.nl
Weegschaalstraat 3 5632 CW Eindhoven
IBAN NL24 ABNA 0481 3214 03 KvK 17064179

Het college heeft vooraf aan haar besluit weliswaar getoetst of met de voorgenomen snelheidsaanpassing sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (relatieve effecten) maar heeft verzuimd om te toetsen of met de voorgenomen snelheidsaanpassing ook sprake is van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat (absolute effecten). Ten behoeve van deze kwalitatieve afweging wordt in voorliggende brief het akoestisch woon- en leefklimaat in de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen te Nuenen ¹ alsnog inzichtelijk gemaakt.

Rekenmodel.

Aan het verkeersbesluit van 8 juli 2014 ligt onder andere de notitie "*Onderzoek geluid-effecten wijziging snelheid A270*" van Provincie Noord-Brabant (nummer LG-14-0010, d.d. 26 februari 2014) ten grondslag. In het bij deze notitie behorende rekenmodel (Geomilieu v2.30, DGMR) zijn fouten in de modellering van de aarden wal geconstateerd ² en is met betrekking tot verkeersintensiteiten niet uitgegaan van de meest recente gegevens die destijds voorhanden waren.

Aarden wal

- De aarden wal –aangelegd langs de A270 ter hoogte van de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen over een lengte van ruim een kilometer en met een kruinhoogte van 4 meter boven wegdek A270– is foutief gemodelleerd. De hoogte van de wal is *relatief* ten opzichte van maaiveldhoogte ingevoerd, terwijl het maaiveld is gemodelleerd middels hoogtelijnen. De hoogtelijnen zijn gebaseerd op hoogtemetingen in situ en geven dus een gedetailleerd beeld van de werkelijk hoogteverschillen inclusief die van de aanwezige wal. Door deze wijze van modelleren ligt de kruinhoogte van de wal 4 meter boven de door de hoogtelijnen bepaalde maaiveldhoogten en kan plaatselijk wel 8 meter boven wegdek A270 bedragen. Voor een correcte invoer van de wal dient voor de maaiveldhoogte te worden uitgegaan van een *absolute* waarde van 19.3 meter (= gemiddelde maaiveldhoogte boven NAP van wegdek A270).
- Ter hoogte van de fietstunnel onder de A270 wordt de aarden wal plaatselijk over een lengte van ruim 50 meter onderbroken door een 3 meter hoog U-vormig geluidscherm. Dit geluidscherm ontbreekt echter in het rekenmodel.

De correcte modellering van de aarden wal is als bijlage bijgevoegd en het rekenmodel is dienovereenkomstig gecorrigeerd.

Verkeersintensiteiten

- De verkeersintensiteiten voor 2013 en 2024 zijn in het rekenmodel gebaseerd op tellingen uit 2012 en rekening houdend met een autonome groei van 2% per jaar. Ten tijde van het onderzoek in 2014 waren reeds concrete telgegevens uit 2013 voorhanden met betrekking tot de verkeersintensiteit en voertuigverdeling van de betreffende wegvakken.

¹ Hierna te noemen: de milieukwaliteit.

² Zie ook de memo van Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant van 15 april 2014.

- Met name de percentages vrachtverkeer in de telgegevens uit 2013 wijken in belangrijke mate af van de in het rekenmodel gehanteerde percentages.

De telgegevens uit 2013 (vergeleken met de verkeersgegevens uit het rekenmodel) zijn als bijlagen bijgevoegd en het rekenmodel is dienovereenkomstig gecorrigeerd.

Berekeningen.

Met het gecorrigeerde rekenmodel is opnieuw de geluidsbelasting berekend in de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen te Nuenen voor de volgende scenario's:

- *scenario 0 (2013), snelheid 120 km/uur dag/avond/nacht,*
- *scenario C (2024), snelheid 130 km/uur dag/avond en 100 km/uur nacht (verkeersbesluit 2014),*
- *scenario A (2024), snelheid 100 km/uur dag/avond/nacht (verkeersbesluit 2012).*

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de Standaard-rekenmethode 2 uit het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*. Voor de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van de onderstaande classificering van de milieukwaliteit volgens methode Miedema.

<i>Geluidsklasse (L_{den})</i>	<i>Milieukwaliteit</i>
<i>< 50 dB</i>	<i>goed</i>
<i>50 – 55 dB</i>	<i>redelijk</i>
<i>55 – 60 dB</i>	<i>matig</i>
<i>60 – 65 dB</i>	<i>tamelijk slecht</i>
<i>65 – 70 dB</i>	<i>slecht</i>
<i>> 70 dB</i>	<i>zeer slecht</i>

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag op de berekende geluidsbelasting een aftrek worden toegepast, alvorens toetsing aan grenswaarden plaatsvindt. In artikel 3.4 van het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012* is bepaald dat deze aftrek 2 dB bedraagt voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/uur of meer. De berekende waarden zijn hier inclusief de aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Milieukwaliteit.

De geluidsbelasting in de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen te Nuenen ten gevolge van het wegverkeer over de provinciale autosnelweg A270 is zowel in tabelvorm als in de vorm van geluidscontouren inzichtelijk maakt. De berekeningsresultaten zijn als bijlagen bijgevoegd.

In de hierna volgende tabellen is de milieukwaliteit ten gevolge van de A270 samengevat. De percentages in de tabellen hebben betrekking op het aantal rekenpunten in de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen te Nuenen ³.

³ In de woonwijken Zuiderklamp en Heikampen zijn in totaal 65 rekenpunten ingevoerd, die gezamenlijk ca. 200 woningen vertegenwoordigen binnen een zone van 400 meter uit de A270.

Tabel 1a: Milieukwaliteit, oorspronkelijk ongecorrigeerd rekenmodel.

Scenario	milieukwaliteit tgv. A270		
	redelijk/goed	matig	tamelijk slecht
Scenario 0 (2013)	88%	12%	0%
Scenario C (2024), besluit 2014	85%	14%	1%
Scenario A (2024), besluit 2012	89%	11%	0%

Tabel 1b: Milieukwaliteit, gecorrigeerd rekenmodel met weekday-gemiddelde intensiteiten.

Scenario	milieukwaliteit tgv. A270		
	redelijk/goed	matig	tamelijk slecht
Scenario 0 (2013)	68%	17%	15%
Scenario C (2024), besluit 2014	66%	11%	23%
Scenario A (2024), besluit 2012	70%	15%	15%

Tabel 1c: Milieukwaliteit, gecorrigeerd rekenmodel met werkdag-gemiddelde intensiteiten.

Scenario	milieukwaliteit tgv. A270		
	redelijk/goed	matig	tamelijk slecht
Scenario 0 (2013)	66%	15%	19%
Scenario C (2024), besluit 2014	64%	11%	25%
Scenario A (2024), besluit 2012	66%	15%	19%

Volgens het oorspronkelijke ongecorrigeerde rekenmodel (tabel 1a) is in de woonwijken over het algemeen ($\geq 85\%$ van het aantal woningen) sprake van een redelijke tot goede milieukwaliteit ten gevolge van de provinciale autosnelweg A270.

Na correctie van het rekenmodel (tabellen 1b en 1c) blijkt echter, dat reeds in de basis (scenario 0) bij 33% van het aantal woningen in de woonwijken sprake is van een matige tot tamelijk slechte milieukwaliteit.

Met het in 2014 genomen verkeersbesluit (scenario C) verslechtert de milieukwaliteit nog meer, terwijl deze met het in 2012 genomen besluit (scenario A) constant blijft of zelfs iets verbetert.

Voor eventuele vragen naar aanleiding van het bovenstaande kunt u contact opnemen met de heer L. Joosten onder vermeld doorkiesnummer. Ik vertrouw er op u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,



ir. L.G.A.M. Joosten
K & M Akoestisch Adviseurs

Bijlagen:

- Correctie rekenmodel, aarden wal.
- Correctie rekenmodel, verkeersintensiteiten.
- Berekeningsresultaten scenario 0, geluidscontouren/milieukwaliteit.
- Berekeningsresultaten scenario C, geluidscontouren/milieukwaliteit.
- Berekeningsresultaten scenario A, geluidscontouren/milieukwaliteit.