



Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV

Noorderstaete 26, 9402 XB Assen
Postbus 339, 9400 AH Assen
telefoon (0592) 340 630
telefax (0592) 340 830
e-mail naa@naabv.nl
website www.naabv.nl

Friesland Bank Groningen
rek.nr. 29 79 24 516
Rabobank Assen
rek.nr. 38 28 38 335

Provincie Groningen
Afdeling Wegenbouw
t.a.v. de heer T. van der Velde
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

Datum	28 augustus 2010	Kenmerk	3962/je/15829
		Betreft	reconstructie 2 aansluitingen N366

Geachte heer Van der Velde,

Hierbij ontvangt u onze bijgestelde expert opinion ten aanzien van de akoestische consequenties van de voorgenomen reconstructie van de aansluitingen Kruisstraat en Exloërweg op de N366 beide ter hoogte van Musselkanaal. De expert opinion is bijgesteld op basis van een gewijzigd en nader gedetailleerd ontwerp.

Situatie

In beide gevallen bestaat de bestaande aansluiting uit een enkelzijdige pookaansluiting aan de westzijde van de N366 en de noordzijde van de onderliggende wegen, respectievelijk de Kruisstraat en de Exloërweg. In beide gevallen is een reconstructie tot een tweezijdige pookaansluiting voorzien met als voornaamste doel het verbeteren van de verkeersveiligheid. De extra pookaansluitingen zijn aan de oostzijde van de N366 voorzien tegenover de bestaande pookaansluitingen. Zowel voor als na reconstructie bestaat het wegdek op de betrokken wegen geheel uit akoestisch neutraal wegdek.

NAA beschikt over door de opdrachtgever digitaal beschikbaar gestelde tekeningen van beide situaties en de voorgenomen werken.

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder beschouwt de geluidssituatie per weg afzonderlijk waarbij de op- en afritten deel uitmaken van de N366. De Kruisstraat en de Exloërweg zijn beide apart te beschouwen wegen.

In de onderhavige situatie is plaatselijk sprake van fysieke reconstructie van de N366 en kleine gedeeltes van de Kruisstraat en de Exloërweg. In het geval van fysieke reconstructie van een weg dient de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van die weg voor de toekomst in vergelijking met het referentiejaar te worden vastgesteld. Als referentiejaar geldt het jaar van reconstructie, als maatgevend jaar voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van het jaar tien jaar na het gereedkomen van de reconstructie. De wegaanlegger dient er in eerste

instantie voor te zorgen dat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen ter hoogte van de reconstructie niet toeneemt. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen en gezondheidszorggebouwen.

Bij één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd, is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (art. 1). Indien hier geen sprake van is, hebben de reconstructiewerken voor wat betreft de Wet geluidhinder geen consequenties voor de wegaanlegger.

Voor aansluitende wegen en weggedeelten die niet fysiek gereconstrueerd worden, geldt een onderzoeksplicht naar de akoestische effecten van de wijziging. De uitkomsten kunnen echter niet leiden tot consequenties voor de wegaanlegger.

Verkeersgegevens

In de onderhavige situatie laten tellingen en verkeersmodellen zien dat er de afgelopen jaren en de komende tien jaar geen verkeersgroei optreedt. De verkeersgegevens zijn derhalve voor en na constructie gelijk.

De gehanteerde etmaalintensiteiten op de hoofdrijbaan van de N366 zijn afkomstig van tellingen. De etmaalintensiteiten op de op- en afritten zijn door NAA ingeschat op basis van het intensiteitsverloop op de hoofdrijbaan en het type aansluitende weg.

De gehanteerde verkeersgegevens zijn in onderstaande tabel weergegeven.

wegvak	wegvak	verkeersintensiteit in motorvoertuigen per etmaal
N366	N374 - Exloërweg	10.700
	Exloërweg - Kruisstraat	11.000
	Kruisstraat - Ter Apelkanaal	15.500
aansluiting Exloërweg	afrit vanuit noord	825
	oprit richting noord	825
	afrit richting zuid	975
	oprit richting zuid	975
aansluiting Kruisstraat	afrit vanuit noord	375
	oprit richting noord	375
	afrit richting zuid	2625
	oprit richting zuid	2625

De maximumsnelheid op de N366 is en blijft in principe 100 en 80 kilometer per uur voor personenauto's respectievelijk vrachtverkeer met dien verstande dat momenteel voor personenauto's een tijdelijke snelheidsverlaging tot 80 kilometer per uur is ingesteld.

Rekensystematiek

De bestaande en nieuwe op- en afritten liggen op enkele tientallen meters afstand van de hoofdrijbaan. Het verkeer op de hoofdrijbaan blijft gelijk terwijl de helft van het verkeer op de op- en afritten dichterbij de woning komt te liggen. Hiervan zijn met behulp van Standaard-rekenmethode 1 (SRM1) worst case berekeningen gemaakt. Er is sprake van worst case aangezien de betreffende op- en afrit korter zijn dan de door SRM1 vereiste lengte en voorzichtigheidshalve is de gehanteerde snelheid op de op- en afritten met 70 kilometer per uur royaal. Hiermee wordt de geluidbijdrage van de te verplaatsen op- en afrit ten opzichte de bijdrage van de hoofdrijbaan en daarmee de toename van de geluidbelasting zeker niet onderschat. Er is rekening gehouden met het feit dat de bestaande en nieuwe op- en afritten hoger liggen dan de hoofdrijbaan.

Akoestisch effect van de reconstructies

De Exloërweg en de Kruisstraat worden over een beperkte lengte gereconstrueerd. aangezien zich ter hoogte van die te reconstrueren weggedelen geen woningen bevinden, is er voor die wegen geen sprake van reconstructie. Aangezien er geen sprake is van verkeersgroei op deze en aansluitende weggedeelten, blijft de geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen gelijk.

Exloërweg

Ter hoogte van de nieuwe oostelijke op- en afrit naar de Exloërweg ligt de dichtstbijzijnde woning aan de Tweede Oomsberg op 210 meter ten oosten van de hoofdrijbaan. De bestaande op- en afrit ligt op 260 meter afstand terwijl de nieuwe op- en afrit op 120 meter afstand komt te liggen. Ten gevolge van het dichterbij brengen van de verkeersstroom op de nieuwe op- en afrit wordt een toename van de geluidbelasting op de beschouwde woning met 0.7 dB berekend. Gezien de marge van deze worst case benadering ten opzichte van de reconstructiegrens van 2 dB, is hier zeker geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Kruisstraat

Ter hoogte van de nieuwe oostelijke op- en afrit naar de Kruisstraat ligt de dichtstbijzijnde woning aan de Noorderkanaalweg op 240 meter ten oosten van de hoofdrijbaan. De bestaande op- en afrit ligt op 300 meter afstand terwijl de nieuwe op- en afrit op 170 meter afstand komt te liggen. Ten gevolge van het dichterbij brengen van de verkeersstroom op de nieuwe op- en afrit wordt een toename van de geluidbelasting op de beschouwde woning met 0.5 dB berekend. Gezien de marge van deze worst case benadering ten opzichte van de reconstructiegrens van 2 dB, is hier zeker geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Conclusie

De voorgenomen wijzigingen brengen geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder met zich mee en hebben geen consequenties voor de wegaanlegger.

Met vriendelijke groeten,

Jan Eggens