

2011RGW143

Aan: statencommissie RGW cc. MME

Van: GS gedeputeerde de heer Krol n.a.v. toezegging cie. RGW 10 oktober 2011

Geluidhinder van het RBW-tracé in relatie tot het geluid van de A12 (en andere geluidsbronnen)

De inspraakreacties op het ontwerp Inpassingsplan RBW-tracé die zowel mondeling als schriftelijke zijn ontvangen spitsen zich in een groot aantal gevallen toe op de vermeende verschillen in de uitkomsten van het akoestisch onderzoek van het RBW-tracé en de geluidbelasting die in het kader van de verbreding van de A12 is berekend.

Uit de reacties blijkt dat niet altijd duidelijk is hoe de Wet Geluidhinder moet worden toegepast in het geval er sprake is van meerdere bronnen van geluid. Zo wordt er in veel reacties een verband gelegd tussen het geluidniveau van A12 en spoorlijn enerzijds en het geluid tengevolge van het RBW-tracé anderzijds.

De Wet Geluidhinder geeft aan dat bij reconstructie van een bestaande weg of bij aanleg van een nieuwe weg, zoals het RBW-tracé, een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Volgens diezelfde wet dient iedere nieuwe weg of iedere reconstructie afzonderlijk te worden beschouwd.

Pas als uit dit onderzoek blijkt dat er geluidgevoelige bestemmingen zijn die ten gevolge van de aanleg van die nieuwe weg een geluidbelasting krijgen die hoger ligt dan 48 dB (voorkeursgrenswaarde) moet er gekeken worden naar andere geluidbronnen die die bestemming met geluid belasten.

In 2011 is de A12 ter hoogte van Bunnik door Rijkswaterstaat verbreed tot 2 x 4 rijstroken. Daarvoor heeft Rijkswaterstaat een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de A12 geldt dat er pas sprake is van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder als er een toename is van 2 dB of meer (t.o.v. de bestaande situatie) Rijkswaterstaat heeft ervoor gekozen bij Bunnik de toename van het geluid ten gevolge van de verbreding te compenseren door het toepassen van dubbel-laags zeer open asfaltbeton. Met die maatregel voldoet het Rijk voor de reconstructie van de A12 aan de Wet Geluidhinder .

Zoals hierboven toegelicht behoeven voor de geluidberekeningen in het kader van het RBW-tracé de A12 en de spoorlijn niet te worden betrokken, tenzij als gevolg van het RBW-tracé woningen een hogere geluidbelasting krijgen dan 48 dB. In dat geval wordt voor het bepalen van de maatregelen aan de betreffende woningen een onderzoek gedaan naar de cumulatie van het geluid waarbij ook

andere geluidbronnen worden betrokken zoals in dit geval de A12 en de spoorlijn.

Uit het akoestisch onderzoek voor het inpassingsplan van het RBW-tracé blijkt dat er nabij de A12 bij toepassing van een geluidsscherm van 1 m hoog op de fly-over over de A12 drie woningen aan de Groeneweg (nummers 168, 170 en 172) reesteren waarvoor geluidbelastingen gelden boven de 48 dB. Voor deze woningen wordt dus de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle geluidbronnen berekend. Deze cumulatieve waarde is nodig om te kunnen bepalen of, en zo ja welke, isolatiemaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke binnenwaarde voor de woningen te voldoen. Hieronder ter illustratie een tabel met deze woningen aan de Groeneweg en de geluidbelasting t.g.v. A12 en RBW-tracé. De cumulatieve waarde van nr. 172 is lager dan de door Rijkswaterstaat berekende geluidbelasting van de A12, omdat het noordelijke baanlichaam van de fly-over van het RBW deze woning deels afschermt van de A12.

Straat	Nr	Rijkswaterstaat		RBW (onderzoek Grontmij)	
		Geluidsbelasting in dB met alleen ZOAB	Geluidsbelasting in dB met tweelaags ZOAB)	Geluidsbelasting in dB met geluidsscherm op flyover 7,5= 2 ^e verdieping 4,5 =1 ^e verdieping	
		dB	dB	tgw RBW	Cumulatie
Groeneweg	168 - 170	61,90	59,93	52 (7,5m)	64 (7,5m)
	172	66,73	64,80	49 (4,5 m)	57 (4,5m)

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek van de Grontmij het RBW-tracé liggen globaal 2 dB lager dan de uitkomsten van het onderzoek van Rijkswaterstaat voor de A12 Utrecht - Maarsbergen. Laatstgenoemd onderzoek is namelijk uitgevoerd op basis van het oude reken- en meetvoorschrift. Voor het RBW-tracé is het huidige reken- en meetvoorschrift toegepast.

November 2011