

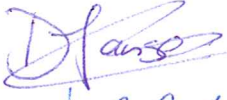

Rapport V.2012.0392.04.R003

Akoestisch onderzoek op referentiepunten
ten behoeve van verkeersbesluit II

Maximumsnelheid op autosnelwegen
continueren met 120 km/uur

Status: DEFINITIEF

Colofon

Rapportnummer:	V.2012.0392.04.R003	
Plaats en datum:	Den Haag, 1 oktober 2012	
Versie:	004	Status: DEFINITIEF
Opdrachtgever:	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart Postbus 5044 2600 GA DELFT	
Opdrachtnummer:	Zaaknr. 31072451	
Contactpersoon:	de heer H. Stoelhorst	
Telefoon:	-	
Fax:	-	
E-mail:	henk.stoelhorst@rws.nl	
Uitgevoerd door:	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.	
Informatie:	ir. M.H.J. (Mark) Bakermans	
E-mail:	bk@dgmr.nl	
Telefoon:	070 350 39 99	
Fax:	026 443 58 36	
Auteur(s):	ir. M.H.J. (Mark) Bakermans Ing. D. (Diego) Jansen	
Eindverantwoordelijke: Voor deze:	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren ir. M.H.J. (Mark) Bakermans	
Verwerkt door:	BK BRA	

©DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Alle rechten voorbehouden. Wilt u (delen van) dit rapport kopiëren of vermenigvuldigen, vraagt u dan schriftelijk toestemming daarvoor bij DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Erratum

Deze rapportage is een aanpassing op rapport met kenmerk *V.2012.0392.04.R003-versie3* van 24 augustus 2012. De aanpassing is een gevolg van een verlenging van het onderzoeksgebied, bij wegvak A73 (knp Neerbosch – knp Ewijk). Daarnaast ontbraken de verkeersgegevens van dit wegvak.

De aanpassing heeft betrekking op;

- Tabellen 1.1 en 6.1 in het hoofdrapport: lengte wegvak aangepast;
- Tabel uit bijlage 1: lengte wegvak aangepast;
- Bijlage 2: de tabel met de intensiteiten: aantal wegvakken toegevoegd;
- Bijlage 3: 16 GPP punten toegevoegd;
- Bijlage 4 de tabel: 16 GPP punten toegevoegd;
- Bijlage 4 de figuren: 16 GPP punten toegevoegd.

Inhoudsopgave	Pagina
1. INLEIDING	5
2. WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN ONTWERP-VERKEERSBESLUITEN	7
2.1 Publicatie van het Register	7
2.2 Correcties in Register m.b.t. op elkaar liggende rijlijnen.....	7
2.3 Correcties in Register m.b.t. de verkeersintensiteiten	7
2.4 Correcties in 2012 m.b.t. de verkeersintensiteiten	8
2.5 Correcties in 2012 m.b.t. de geometrische modellering.....	8
2.6 Correcties in 2012 m.b.t. de snelheden	8
3. DE ALGEMENE SYSTEMATIEK VAN GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS	9
3.1 Doel.....	9
3.2 Wettelijke basis in vogelvlucht.....	9
3.3 Geluidproductieplafonds.....	9
3.4 Naleving.....	10
3.5 Geluidbeperkende maatregelen	10
3.6 Wijzigen geluidproductieplafond	10
3.7 Geluidsbelastingsindicator L_{den}	11
4. WIJZE VAN ONDERZOEK.....	12
5. UITGANGSPUNTEN.....	13
5.1 Rekenmethode.....	13
5.2 Representatieve snelheden	13
5.3 Het register	13
5.4 Model 2012	14
6. RESULTATEN	15
6.1 Algemeen	15
6.2 Toets situatie 2012 aan geluidproductieplafonds	15
 Bijlage 1: Overzicht wegvakken onder verkeersbesluit II (door geluid)	
Bijlage 2: Intensiteiten situatie 2012	
Bijlage 3: Resultaten – situatie 2012 met oorspronkelijk voorgenomen maximumsnelheid van 130 km/uur t.o.v. register	
Bijlage 4: Resultaten – geluidproductie op referentiepunten	

De bijlagen 2 t/m 4 zijn van dermate omvang dat deze in een apart bestand worden geleverd.

1. Inleiding

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 28 november 2011 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de voorgenomen invoering van de landelijke snelheidsverhoging op 1 september 2012.

In dit kader wordt er een verkeersbesluit ¹ voorbereid dat het mogelijk maakt om op de volgende wegen met ingang van 1 september 2012 de huidige maximumsnelheid van 120 km/uur te continueren.

Tabel 1.1

Globaal overzicht wegvakken met snelheidsregime continueren 120 km/uur, vanwege geluid

weg	van km	tot km	omschrijving wegvak		lengte traject (km)
A1	44.6	56.4	Knp Hoevelaken	Voorthuizen	11.7
A1	87.5	94.5	Knp Beekbergen	Twello	7.0
A1	94.5	97.4	Twello	Deventer	2.9
A2	103.0	112.0	Zaltbommel	Knp Empel	9.0
A7	123.8	124.7	Sneek	Sneek-oost	0.2 ²
A12	16.0	17.6	Bleiswijk	Zevenhuizen	1.6
A12	24.9	27.0	Knp Gouwe	Knp Gouwe	2.1
A16	45.5	53.5	Moerdijkbruggen	Knp Zonzeel	8.0
A20	38.1	49.0	Prins Alexander	Knp Gouwe	10.9
A28	105.8	114.9	Nieuwleusen	Knp Lankhorst	9.1
A31	17.0	17.9	Midlum	Midlum	0.9
A31	34.4	36.0	Marsum	Leeuwarden	1.6
A32	6.1	10.6	Meppel Zuid	Meppel Noord	4.5
A58	12.9	20.0	Knp Batadorp	Oirschot	7.1
A58	94.3	103.5	Knp De Stok	Knp Zoomland	9.2
A58	162.5	169.7	Arnhemuiden	Ritthem	7.2
A67	18.1	19.2	Knp De Hogt	Knp De Hogt	1.1
A73	103.4	114.5	Knp Neerbosch	Knp Ewijk	7.5 ²

In bijlage 1 staat een uitgebreid overzicht van de wegvakken, die onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit en is tevens een kaart met de ligging van de wegvakken opgenomen.

Uit onderzoek is gebleken dat de maximumsnelheid op bovengenoemde wegvakken vanwege het aspect geluid niet verhoogd kan worden naar 130 km/uur, omdat dan een overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) op zal optreden. Daarom zijn deze wegvakken toegevoegd aan bovengenoemd verkeersbesluit en wordt de maximumsnelheid op deze wegen niet verhoogd naar 130 km/uur. Daarmee wordt ook gewaarborgd dat de geluidbelasting in de omgeving van de weg niet zal toenemen boven het niveau dat volgens de geldende geluidproductieplafonds (GPP's) is toegestaan.

¹ Verkeersbesluit II: Continueren huidige maximumsnelheid van 120 km/uur.

² Op dit wegvak is sprake van een sprong in de hectometrering, waardoor de lengte minder is dan het verschil van de kilometerbegrenzing

Dit rapport vormt het verslag van dit onderzoek en is daarmee de akoestische onderbouwing dat de oorspronkelijk geplande wijziging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur voor de betrokken wegvakken niet past binnen de bestaande geluidproductieplafonds en dat hierdoor voor deze wegvakken de maximumsnelheid van 120 km/uur gecontinueerd wordt. Het akoestisch onderzoek op de referentiepunten is ingesteld op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In dit onderzoek is onderzocht wat de invloed is van de voorgenomen wijziging op de omliggende referentiepunten en getoetst of deze wijziging past binnen de geldende geluidproductieplafonds.

2. Wijzigingen ten opzichte van ontwerp-verkeersbesluiten

Van 28 juni tot 8 augustus 2012 hebben de ontwerp-verkeersbesluiten tot afwijking van de maximumsnelheid van 130 km/uur ter visie gelegen. Naar aanleiding hiervan zijn zienswijzen op de ontwerp-verkeersbesluiten ingebracht. Een aantal van deze zienswijzen heeft geleid tot aanpassingen van het akoestisch onderzoek.

In de onderliggende akoestische onderzoeken bij de ontwerp-verkeersbesluiten waren op sommige locaties nog referentiepunten met een grijze kleur opgenomen. Dit gold voor locaties waar de waarde op dat referentiepunt nog in onderzoek was, als gevolg van inconsistenties in de data en/of het rekenmodel.

Hieronder zijn de wijzigingen in de data en/of het rekenmodel beschreven, die zijn verwerkt in het voorliggende akoestisch onderzoek:

- Publicatie van het Register;
- Correcties in Register m.b.t. op elkaar liggende rijlijnen;
- Correcties in Register m.b.t. de verkeersintensiteiten;
- Correcties in 2012 m.b.t. de verkeersintensiteiten;
- Correcties in 2012 m.b.t. de geometrische modellering;
- Correcties in 2012 m.b.t. de snelheden.

2.1 Publicatie van het Register

Ten tijde van het akoestisch onderzoek voor de ontwerp-verkeersbesluiten waren de waarden op de referentiepunten en de daarbij horende modelgegevens nog niet beschikbaar. Met de publicatie op 1 juli 2012 zijn deze gegevens ook beschikbaar gekomen voor de akoestische berekeningen ten behoeve van de verkeersbesluiten.

Tevens is het nu mogelijk om een vergelijking te maken met het vastgestelde geluidproductieplafond.

2.2 Correcties in Register m.b.t. op elkaar liggende rijlijnen

In het rekenmodel dat aan de basis ligt van het Register zijn begin juli een aantal onjuiste op elkaar liggende rijlijnen geconstateerd. Indien deze een relevante geluidbijdrage op het referentiepunt hadden, zijn de op elkaar liggende rijlijnen verwijderd, zodat slechts één rijlijn overbleef. Deze wijzigingen zijn bij besluit van 30 augustus 2012 met kenmerk IENM/BSK-2012/167182 in het Register opgenomen.

2.3 Correcties in Register m.b.t. de verkeersintensiteiten

Uit een analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat de verkeerscijfers in INWEVA voor het peiljaar 2008, dat aan de basis ligt van het Register, niet overal een betrouwbare uitkomst opleverden. Deze onbetrouwbaarheid trad onder andere op, omdat tussen de lussen die het verkeer tellen gedurende een bepaalde periode of voor een bepaalde rijstrook uit bedrijf waren. Dit leidde tot significante verschillen tussen de uitkomsten van 2008 en latere lijsten.

Voor deze verschillen is nu een correctie doorgevoerd op de intensiteiten voor 2008 in het Register. Deze wijzigingen zijn bij besluit van 30 augustus 2012 met kenmerk IENM/BSK-2012/167182 in het Register opgenomen.

2.4 Correcties in 2012 m.b.t. de verkeersintensiteiten

Uit een analyse van Rijkswaterstaat is gebleken dat de verkeerscijfers voor het peiljaar 2012, die aan de basis liggen van dit akoestisch onderzoek, niet overal consistent waren. Naar aanleiding van een nadere controle van Bureau Goudappel Coffeng zijn enkele verkeersintensiteiten voor 2012 aangepast.

2.5 Correcties in 2012 m.b.t. de geometrische modellering

De geometrische modellering van het Register en de situatie 2012 verschilde voor sommige wegvakken in de ontwerp-verkeersbesluiten nog erg veel. Hierdoor ontstonden niet verklaarbare verschillen in de resultaten. Om een goede toetsing aan het geluidproductieplafond te kunnen uitvoeren is voor deze wegvakken de geometrische modellering tussen het Register en de situatie 2012 gelijkgetrokken.

2.6 Correcties in 2012 m.b.t. de snelheden

Als gevolg van de resultaten uit de geluidberekeningen is gebleken dat de snelheidsverhoging van de huidige snelheid naar 130 km/u voor een bepaald wegvak niet mogelijk is binnen het vastgestelde geluidproductieplafond. In dat geval is dit wegvak overgeheveld naar een ander verkeersbesluit en is om die reden de (reken)snelheid in het model aangepast.

3. De algemene systematiek van geluidproductieplafonds

3.1 Doel

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 11, beoogt de omgeving te beschermen maar tegelijkertijd niet de mobiliteit te belemmeren. Geluidproductieplafonds bieden de beheerder van de weg een gewaarborgde geluidruimte die tevens het belang van mobiliteit dient. Het verkeer kan zich ontwikkelen zolang de geluidproductie daarvan onder het geldende plafond blijft.

Door de vaststelling van geluidproductieplafonds voor wegen, heeft de burger een waarborg dat een bepaalde geluidsbelasting op zijn woning niet overschreden zal worden. De vaststelling leidt ertoe dat over lange tijd bezien de geluidproductie in het referentiepunt gemiddeld genomen ongeveer gelijk blijft aan de heersende waarde bij invoering van de wet. Pas in geval van wijziging van een geluidproductieplafond kan ook de maximaal te ondervinden geluidbelasting op de woning veranderen. Dit kan slechts in een met waarborgen omklede procedure plaatsvinden. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek op woningniveau is daarbij een vereiste.

3.2 Wettelijke basis in vogelvlucht

De volgende regelingen zijn van toepassing:

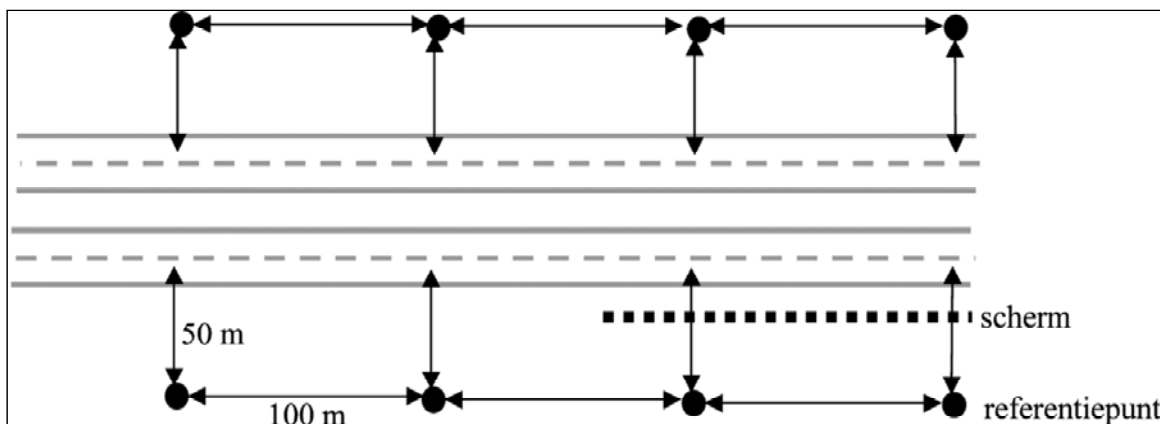
- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11;
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer;
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

3.3 Geluidproductieplafonds

Het geluidproductieplafond (GPP) is de toegestane geluidproductie van een weg of spoorweg. Geluidproductieplafonds zijn van toepassing op de wegen in beheer van het Rijk en de hoofdspoorwegen die staan aangegeven op de geluidplafondkaart. Op de geluidplafondkaart kunnen door de minister van Infrastructuur en Milieu bovendien andere, al dan niet nog aan te leggen, wegen en spoorwegen worden aangegeven, waarop geluidproductieplafonds eveneens van toepassing zijn.

Geluidproductieplafonds zijn door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld bij de inwerkingtreding van de wet. De hoogte van het geluidproductieplafond is gelijk aan de heersende geluidproductie zoals deze was in 2008, vermeerderd met een 'werkruimte' van 1.5 dB. Door deze werkruimte is het voor de beheerder van de weg of spoorweg mogelijk om in een situatie met structurele groei tijdig geluidbeperkende maatregelen te kunnen voorbereiden, voordat een plafond zou worden overschreden. Daarnaast is deze 'werkruimte' noodzakelijk om normale fluctuaties, die van jaar tot jaar optreden, toe te laten. Voor wegen, aangegeven in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, is voor de vaststelling van het geluidproductieplafond uitgegaan van de gegevens (inclusief de daarin gehanteerde prognose) van een in het verleden genomen besluit.

Aan weerszijden van de weg bevinden zich referentiepunten, waarop de geluidproductieplafonds gelden. Als vuistregel geldt dat de referentiepunten op circa 50 m van de buitenste rijstrook en op een onderlinge afstand van circa 100 m liggen. De hoogte van de referentiepunten bedraagt 4 m boven het maaiveld. De minister van Infrastructuur en Milieu geeft de ligging van de referentiepunten aan en de ligging ervan is opgenomen in het openbare geluidregister, waarin ook de geluidproductieplafonds zijn opgenomen.



Figuur 1 Schematische weergave referentiepunten

3.4 Naleving

De beheerder van de weg, Rijkswaterstaat, draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds. Dat houdt in dat de geluidproductieplafonds niet overschreden mogen worden. Hiertoe dient Rijkswaterstaat jaarlijks een verslag uit te brengen aan de minister van Infrastructuur en Milieu waarin verslag wordt gedaan van de naleving van de geluidproductieplafonds.

3.5 Geluidbeperkende maatregelen

Bij een dreigende overschrijding van een plafond, zal Rijkswaterstaat, door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen, ervoor zorgen dat zich geen overschrijding voordoet. Doordat er een bovengrens gesteld wordt aan de geluidproductie vanwege een weg, ligt er ook een bovengrens vast voor de geluidbelasting op alle geluidgevoelige objecten die zich bevinden in de omgeving van de referentiepunten.

3.6 Wijzigen geluidproductieplafond

Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand-stilddoelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden en ook de geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten niet hoger te laten zijn dan bij een volledig benut geluidproductieplafond. Wanneer de stand-stilddoelstelling zonder maatregelen niet gehaald kan worden, moet worden onderzocht of die met doelmatige maatregelen wel (zo veel mogelijk) kan worden bereikt.

Wanneer blijkt dat geluidbeperkende maatregelen niet mogelijk zijn, of niet doelmatig zijn, omdat bijvoorbeeld te weinig woningen van de maatregel zouden profiteren, kan het geluidproductieplafond ook worden gewijzigd.

Het vaststellen en wijzigen van geluidproductieplafonds is een taak van de minister van Infrastructuur en Milieu. De hoogte van een geluidproductieplafond kan alleen worden gewijzigd na het doorlopen van een met waarborgen omklede procedure zoals de tracéwetprocedure, een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds of gelijktijdig met een saneringsplan.

3.7 Geluidsbelastingsindicator L_{den}

De geluidsbelastingsindicator L_{den} is de 'grootheid' waarin de sterkte van het geluid wordt uitgedrukt. Deze dosismaat voor (verkeers-)geluid, die in een geluidonderzoek moet worden gehanteerd, wordt uitgedrukt in de eenheid decibel (afgekort: dB). De letter "L" staat hierin voor "level" (niveau). De afkorting "den" betekent "day, evening, night" (dag, avond, nacht). Hiermee wordt aangegeven dat het L_{den} een gewogen energetisch gemiddelde is van de optredende geluidniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode, respectievelijk de perioden van 7 tot 19 uur, van 19 tot 23 uur, en van 23 tot 7 uur. De weging die in de berekening van het L_{den} wordt toegepast bestaat uit twee onderdelen. Allereerst wordt er rekening mee gehouden dat de drie beoordelingsperioden (dag-, avond- en nachtperiode) niet even lang duren. Bovendien wordt voor de avond- en nachtperiode een toeslag gehanteerd, omdat geluid in de avond- en nachtperioden extra hinderlijk is. Voor de avondperiode bedraagt deze toeslag 5 dB, voor de nachtperiode 10 dB.

Geluidproductieplafonds worden uitgedrukt in de 'grootheid' L_{den} . De plafonds hebben een direct verband met de geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten zoals woningen. Zolang de geluidproductieplafonds niet worden overschreden op de referentiepunten, waarborgen zij immers dat ook de corresponderende geluidsbelasting van de geluidgevoelige objecten bij volledig benut geluidproductieplafond niet zal worden overschreden.

De geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten bij volledige benutting van het geluidproductieplafond, kortweg toetswaarde, wordt eveneens uitgedrukt in L_{den} . Toetswaarden worden berekend in een akoestisch onderzoek op woningniveau en behoren niet tot het takenpakket van het onderhavige onderzoek.

4. Wijze van onderzoek

Bij de wijziging van een bestaande rijksweg geldt een stand-stilldoelstelling. Er moet naar gestreefd worden om de geldende geluidproductieplafonds niet te overschrijden en ook de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten niet te laten toenemen. Wanneer de stand-stilldoelstelling niet gehaald kan worden, moet worden onderzocht of die met bronmaatregelen wel kan worden bereikt. Voor de meeste wijzigingsprojecten zal zo'n maatregelenonderzoek noodzakelijk zijn. Voor kleinere wijzigingen is dat echter niet altijd nodig, en kan worden volstaan met alleen een toetsing aan de geluidproductieplafonds, aangezien het effect van de wijziging geen plafondoverschrijding veroorzaakt. Via de reguliere jaarlijkse monitoring wordt bewaakt of de geluidproductie na uitvoering van het project niet te dicht in de buurt van het plafond komt.

Voor een onderzoek langs een te wijzigen rijksweg wordt onderstaande getrapte aanpak gevolgd:

1. Kan zonder maatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
2. Kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
3. Indien het zonder maatregelen (stap 1) of met (doelmatige) bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, wordt een nader akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd om te bepalen met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen tot de toetswaarde of - indien van toepassing - de saneringsdoelstelling voor deze objecten.

Het onderhavige onderzoek geeft inzicht in de eerste stap. Het is door DGMR in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerd met het landelijke geluidmodel op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De basis voor de berekening wordt gevormd door de brongegevens, die in het geluidregister zijn opgenomen. Deze brongegevens zijn in een geluidmodel overgenomen. Voor de betreffende wegvakken, die binnen de projectgrenzen liggen, zijn de verkeersintensiteiten aangepast op basis van de werkelijke gegevens voor het jaar 2012. De gegevens met betrekking tot verhardingen en geluidschermen zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de gegevens in het register.

Daarnaast zijn in dit model voor de betrokken wegvakken (zie tabel 1.1) de maximumsnelheden gemodelleerd op basis van de oorspronkelijk voorgenomen snelheid van 130 km/uur (permanent of dynamisch).

De geluidproductie, die als gevolg van de nieuwe brongegevens (snelheden en verkeersintensiteiten), in de referentiepunten zou heersen in het jaar 2012 is berekend, en vergeleken met de geldende geluidproductieplafonds.

Het doel van dit onderzoek is te onderbouwen dat de oorspronkelijk geplande wijziging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur voor de betrokken wegvakken niet past binnen het bestaande geluidproductieplafond en dat hierdoor voor deze wegvakken de maximumsnelheid van 120 km/uur gecontinueerd wordt.

5. Uitgangspunten

5.1 Rekenmethode

De geluidproductie is berekend met de standaard-rekenmethode 2 in Silence 3.5.1. Deze rekenmethode komt overeen met de berekeningswijze die in bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is voorgeschreven. Het Reken en meetvoorschrift geluid 2012 is tegelijkertijd met hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer op 1 juli 2012 in werking getreden.

5.2 Representatieve snelheden

In de rekenmodellen zijn de geldende maximumsnelheden vertaald naar representatieve snelheden voor de afzonderlijke voertuigcategorieën volgens onderstaand overzicht.

Tabel 5.1
Representatieve snelheden ³

Maximumsnelheid	Representatieve snelheden in km/uur		
	Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt
70 km/uur	70	70	70
80 km/uur	80	80	75
100 km/uur	100	90	85
120 km/uur	115	100	90
130 km/uur	121	100	90

Voor de op- en afritten geldt dat de representatieve snelheden in drie stappen worden op/afgebouwd van respectievelijk 50, 65 en 80 km/uur voor alle voertuigcategorieën.

5.3 Het register

Zoals in paragraaf 3.3 is aangegeven, zijn de geluidproductieplafonds ter plaatse van recent genomen besluiten gebaseerd op de gegevens uit deze besluiten, met betrekking tot intensiteiten, snelheden, wegligging, wegverharding en geluidsmaatregelen als schermen en wallen. De lijst met meegenomen besluiten is vastgelegd in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer.

De overige geluidproductieplafonds, niet ter plaatse van recent genomen besluiten (art. 45 lid 1 Wm), zijn gebaseerd op de volgende gegevens:

- Verkeersintensiteiten 2008;
- Snelheden, wegverharding en geluidsmaatregelen, als schermen en wallen, op het moment van inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (1 juli 2012). Uitzondering hierop vormen de wegvakken die zijn opgenomen in bijlage 3 van het Besluit geluid milieubeheer. Voor deze wegvakken is het geluidproductieplafond gebaseerd op ZOAB, ondanks dat dit niet de verharding op 1 juli 2012 was.

³ Deze representatieve snelheden zijn van toepassing op de situatie 2012 en op de artikel 11.45-1 wegvakken in het register. Voor de artikel 11.45-2 wegvakken in het register wordt uitgegaan van de snelheden zoals gehanteerd in het besluit. Dat mag wel wat duidelijker in het rapport naar voren komen.

5.4 Model 2012

5.4.1 Maximumsnelheid

Voor de wegdelen binnen dit project zijn voor 2012 de rijsnelheden aangepast conform onderstaand schema op basis van de oorspronkelijk voorgenomen maximumsnelheid:

Wegvakken met een permanente maximumsnelheid

- Gehele etmaal maximumsnelheid 130 km/uur

Wegvakken met een dynamische maximumsnelheid: ⁴

- Dagperiode (06.00 uur – 19.00 uur) maximumsnelheid 120 km/uur
- Avond- en nachtperiode (19.00 – 06.00 uur) maximumsnelheid 130 km/uur

Voor een uitgebreid overzicht van de wegdelen waar de snelheid wordt aangepast wordt verwezen naar bijlage 1.

5.4.2 Verkeersintensiteiten

De verkeersgegevens voor het jaar 2012 zijn ontleend aan het databestand "EU brondata import" dat bij mail van 3 april 2012 van de opdrachtgever is ontvangen. Het betreft hier de verkeersgegevens voor het jaar 2011 die zijn gebruikt voor de melding in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Deze cijfers zijn met een generieke groeifactor van 2% opgehoogd voor het jaar 2012.

De verkeersgegevens voor de situatie 2012 zijn op de afzonderlijke rijbanen, verbindingbogen en op- en afritten ingevoerd. De intensiteiten zijn vermeld in bijlage 2.

⁴ In de geluidberekeningen is uitgegaan van een maximumsnelheid naar 130 km/uur voor de periode van 19 uur tot 7 uur. Aangezien dit leidt tot een hogere geluidsemissie in 2012 betekent dit een worst-case benadering voor het geluidseffect van de hogere maximumsnelheid.






6. Resultaten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de GPP-toets gepresenteerd. De resultaten zijn vastgelegd op de kaarten in bijlage 3 en de tabellen in bijlage 4. Hieronder wordt de inhoud van de kaarten toegelicht.

6.2 Toets situatie 2012 aan geluidproductieplafonds

Op de kaarten in bijlage 3 is bij de referentiepunten met een kleur aangegeven hoe de geluidproductie in 2012, uitgaande van de oorspronkelijk voorgenomen maximumsnelheid van 130 km/uur zich verhoudt tot de plafonds. De gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

Kleur	Betekenis
Groen 	Waarde in 2012 is meer dan 0.5 dB lager dan het plafond
Geel 	Waarde in 2012 is tussen 0.5 dB en 0.2 dB lager dan het plafond
Oranje 	Waarde in 2012 is tussen 0.2 dB en 0.0 dB lager dan het plafond
Rood 	Waarde in 2012 overschrijdt het plafond
Grijs 	Vrijstelling van de plicht tot naleving van geluidproductieplafonds op grond van artikel 11.45, lid 6, Wet milieubeheer

Bij een groene kleur is de geluidproductie in 2012 meer dan 0.5 dB lager dan het geldende GPP. De geluidproductie ligt dus onder de signaleringgrens zoals omschreven in artikel 11.22 lid 4 sub b van de Wet milieubeheer die wordt gehanteerd om maatregelen voor te bereiden.

Een gele kleur betekent dat de geluidproductie in 2012 tenminste 0.2 en maximaal 0.5 dB lager dan het geldende GPP. De signaleringgrens is overschreden en Rijkswaterstaat heeft, afhankelijk van de onderschrijding, de tijd om de (eventuele) dreigende overschrijding van het plafond te voorkomen.

Bij een oranje kleur is het GPP tot minder dan 0.2 dB benaderd. Op (zeer) korte termijn dreigt plafondoverschrijding.

Wanneer het punt een rode kleur heeft is er sprake van een overschrijding van het plafond en is de aanpassing van de maximumsnelheid niet mogelijk zonder verdere geluidsreducerende maatregelen te treffen.

Wanneer het punt een grijze kleur heeft geldt een vrijstelling van toetsing aan het GPP, conform artikel 11.45 lid 6 van de Wet milieubeheer. Hier is toetsing van de situatie in 2012 aan het GPP niet mogelijk, omdat ter plaatse de weg op dit moment dusdanig gewijzigd wordt, als gevolg van de uitvoering van een recent Tracébesluit.

Bij de referentiepunten is ook het verschil tussen geluidproductie in 2012 (met oorspronkelijk voorgenomen maximumsnelheid) en het GPP met getallen aangegeven. De grens van het onderzoeksgebied is met lijnen loodrecht op de weg aangegeven.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de resultaten per wegvak. Uit de resultaten op de kaarten blijkt dat voor een deel van de referentiepunten (10%) langs deze wegvakken de geluidproductie in 2012 boven het geluidproductieplafond (GPP) ligt of dat het geluidproductieplafond zeer dicht genaderd wordt (binnen 0.2 dB, oranje kleur, 11%).

Tabel 6.1
Totaaloverzicht toets situatie 2012 aan GPP

wegvak	%groen	%geel	%oranje	%rood	%grijs
A1 knp Hoevelaken - Voorthuizen	29%	61%	10%	0%	0%
A1 knp Beekbergen - Twello	88%	9%	3%	0%	0%
A1 Twello - Deventer	59%	14%	28%	0%	0%
A2 Zaltbommel - vzp De Lucht	27%	17%	15%	41%	0%
A4 Leidschendam - Leidschendam	61%	30%	9%	0%	0%
A7 Sneek oost - Sneek oost	0%	50%	50%	0%	0%
A12 Bleiswijk - Zevenhuizen	0%	22%	78%	0%	0%
A12 knp Gouwe - knp Gouwe	50%	47%	3%	0%	0%
A16 Moerdijkbruggen - knp Zonzeel	50%	41%	9%	0%	0%
A20 Prins Alexander - knp Gouwe	83%	6%	6%	5%	0%
A28 Nieuwleusen - knp Lankhorst	27%	23%	19%	30%	0%
A31 Midlum - Midlum	30%	35%	35%	0%	0%
A31 Marsum - Leeuwarden	0%	0%	0%	0%	100%
A32 Meppel Zuid - Meppel Noord	61%	14%	14%	10%	0%
A58 knp Batadorp - Oirschot	80%	16%	3%	1%	0%
A58 knp De Stok - knp Zoomland	82%	17%	1%	0%	0%
A58 Arnhem - Ritthem	50%	4%	17%	29%	0%
A67 knp De Hogt - knp De Hogt	29%	14%	14%	43%	0%
A73 knp Neerbosch - knp Ewijk	78%	15%	7%	0%	0%
Totaal	55%	22%	11%	10%	2%

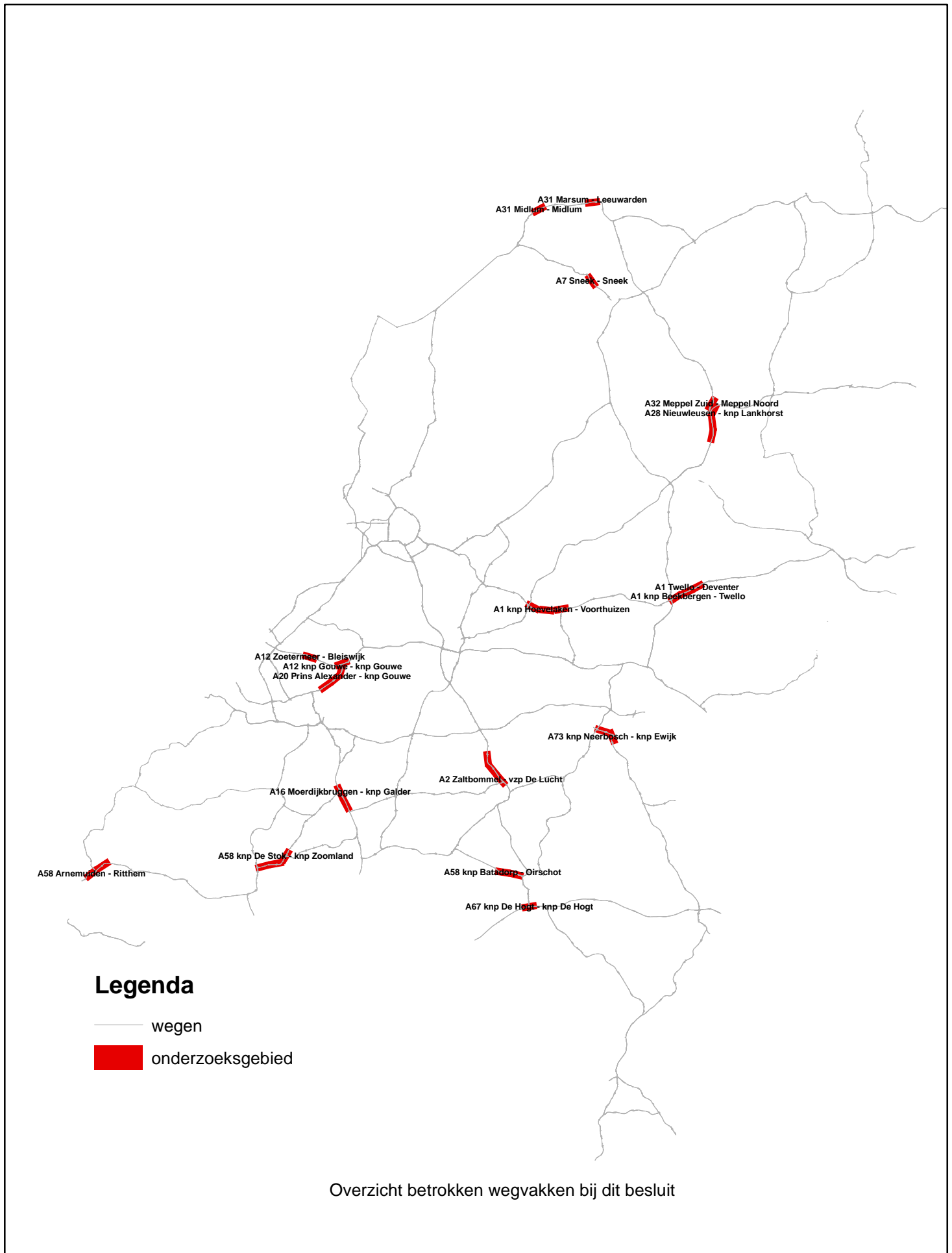
Voor één wegvak (A31 Marsum – Leeuwarden) treden grijze punten op. Doordat dit wegvak binnenkort wordt aangepast als gevolg van een Tracébesluit is hier geen goede toetsing aan het plafond mogelijk. Voor deze punten geldt een vrijstelling in het kader van artikel 11.45 lid 6 van de Wet milieubeheer, tot na uitvoering van alle wijzigingen aan het knooppunt. Tot die tijd blijft de huidige snelheid (120 km/u) gehandhaafd.

Op basis van deze resultaten en het feit dat het treffen van geluidsreducerende maatregelen niet mogelijk zijn voor 1 september 2012, is besloten om voor deze wegvakken de maximumsnelheid niet te verhogen naar 130 km/uur, maar te continueren op de huidige maximumsnelheid van 120 km/uur. Deze wegvakken zijn dan ook opgenomen in verkeersbesluit II.

Den Haag, 1 oktober 2012

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Overzicht wegvakken onder verkeersbesluit II (door geluid)



Overzicht wegvakken conform verkeersbesluit II: verlaging maximumsnelheid naar 120 km/u

Weg	Rijrichting	van hm	Van aansluiting	tot hm	Tot aansluiting	Huidige snelheidslimiet	Eerder voorgenomen snelheidslimiet	Snelheidslimiet (1 sep 2012)	Lengte traject (km)	Lengte R (km)	Lengte L (km)	Kilometersprong (km) *	opmerkingen
A1	R+L	44.6	knp Hoevelaken	56.4	Voorthuizen (16)	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	11.8	11.7	11.8		Rechterbaan van 44.6-56.3
A1	R+L	87.5	knp Beekbergen	94.5	Twello (22)	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	7.0	7.0	7.0		
A1	R+L	94.5	Twello (22)	97.4	Deventer (23)	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	2.9	2.9	2.9		
A2	R+L	103.0	Zaltbommel (17)	112.0	knp Empel	120 km/u	130 km/u	120 km/u	9.0	9.0	9.0		
A7	R+L	123.8	Sneek	124.7	Sneek Oost	120 km/u	130 km/u	120 km/u	0.2	0.2	0.1	0.7	Linkerbaan van 124.6-124.7
A12	R+L	16.0	Bleiswijk (8)	17.6	Zevenhuizen (9)	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	1.6	1.6	1.6		
A12	R+L	24.9	knp Gouwe	27.0	knp Gouwe	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	2.1	2.1	2.1		
A16	R+L	45.5	Moerdijkbruggen	53.5	knp Zonzeel	100 km/u	130 km/u	120 km/u	8.0	8.0	8.0		
A20	R+L	38.1	Prins Alexander (16)	49.0	knp Gouwe	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	10.9	10.9	10.9		
A28	R+L	105.8	Nieuwleusen (22)	114.9	knp Lankhorst	120 km/h	130 km/u	120 km/h	9.1	9.1	8.9		Rechterbaan van 106.0-114.9
A31	R+L	17.0	Midlum (19)	17.9	Midlum (19)	120 km/h	130 km/u	120 km/h	0.9	0.9	0.9		
A31	R+L	34.4	Marsum (22)	36.0	Leeuwarden	120 km/h	130 km/u	120 km/h	1.6	1.6	1.6		
A32	R+L	6.1	Meppel Zuid (5)	10.6	Meppel Noord	120 km/h	120/130 km/u	120 km/h	4.5	4.5	4.5		
A58	R+L	12.9	knp Batadorp	20.0	Oirschot (8)	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	7.1	7.1	7.1		
A58	R+L	94.3	knp De Stok	103.5	knp Zoomland	120 km/u	130 km/u	120 km/u	9.2	9.2	9.2		
A58	R+L	162.5	Armemuiden (37)	169.7	Ritthem (40)	120 km/h	130 km/u	120 km/u	7.2	7.2	7.2		
A67	R+L	18.1	knp De Hogt	19.2	knp De Hogt	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	1.1	1.1	1.1		
A73	R+L	103.4	knp Neerbosch	114.5	knp Ewijk	120 km/u	120/130 km/u	120 km/u	7.5	7.5	7.5	3.6	

Totaal:	101.7	101.6	101.4
----------------	--------------	--------------	--------------

* Als er sprake is van een kilometersprong dan is de lengte van het traject kleiner dan het verschil tussen 'van km / tot km'