TECHNISCHE VRAGEN

NAAM VRAGENSTELLER(S)	Annet Schelling
ONDERWERP	Bespreeknotitie geluidsscherm A10
DATUM COMMISSIE	12 oktober 2023
AGENDAPUNT	10
BEANTWOORDING	Schriftelijk
MAG DE BEANTWOORDING GEDEELD WORDEN MET DE RAAD?	Ja
DATUM INDIENING BIJ GRIFFIE **maandag vóór 12.00 uur** voorafgaand aan de commissie	9 oktober 2023
DATUM VERZENDING GRIFFIE AAN COLLEGE VOOR BEANTWOORDING **donderdag uiterlijk 12.00 uur** voorafgaand aan de commissie	

VRAGEN

12 Oktober bespreekt de commissie de bespreeknotitie naar aanleiding van de uitgevoerde variantenstudie naar plaatsing, verlenging en/of ophoging van geluidsschermen langs de Landsmeerse zijde van de Ring A10 Noord ter hoogte van de wijk Luijendijk-Zuid. De fractie van D66 heeft hierover vragen, die gaan over het wel of niet voldoen aan de Wet geluidshinder door de gemeente Landsmeer.

1. Wat is de nulmeting van het geluid? Wat is het geluid in Db op de meetpunten nu? Kan in paragraaf 2.2, een kolom met de naam V0, worden toegevoegd, zodat wij inzicht krijgen in de actuele geluidshinder?
2. Wat is de definitie van de termen:
    - licht beperkt waarneembaar;
    - beperkt waarneembaar en
    - zeer lokaal waarneembaar?
3. Is het mogelijk bovengenoemde classificaties te koppelen aan de mate waarin wordt voldaan aan de Wet geluidshinder?
4. Welk bedrag is er nu in de begroting opgenomen voor afschrijving en onderhoud van de geluidsschermen?
5. Onder 2 “Akoestisch onderzoek” wordt op basis van meetpunten een analyse gemaakt van de impact van een aantal soorten geluidsschermen en wordt gesproken over een soort gemiddelde impact van alle meetpunten. Als wordt gekeken naar de impact voor meetpunten 1, 2, 4, 8, 11 en 15, dan is bij varianten 5 en 7 een serieuze impact te zien bij gemiddelde belasting (nog los van hoe de wind staat). Een deel van de meetpunten ligt in de straat waarbij de woningen aan de westzijde de facto als geluidswand fungeren. Zou aan deze meetpunten niet minder gewicht moeten worden toegekend, nu het gaat om de woningen die direct aan de snelweg grenzen?
6. Het aantal dB lijkt een soort gemiddelde, terwijl het geluid harder is als de wind vanaf de A10 komt. Is daar rekening mee gehouden?
7. In het rapport staat dat er geluidsvermindering is dankzij het nieuwe asfalt. Klopt dat wel, nu dat asfalt juist ophoudt bij waar het geluidsscherm ook ophoudt? Graag uw antwoord motiveren. Uit een eerder rapport bleek namelijk dat er bij 177 huizen sprake was van geluidshinder. Nu het ZOAB is aangelegd, is de vraag bij hoeveel huizen er nu sprake is van geluidshinder.

ANTWOORD

datum beantwoording: 10 oktober 2023

1. **Wat is de nulmeting van het geluid? Wat is het geluid in Db op de meetpunten nu? Kan in paragraaf 2.2, een kolom met de naam V0, worden toegevoegd, zodat wij inzicht krijgen in de actuele geluidshinder?**

Er wordt in een akoestisch onderzoek voor rijkswegen in algemene zin niet gemeten, maar berekend. Het wettelijk kader is afgestemd op berekeningen die volgens een vaste procedure moeten worden uitgevoerd. Die procedure is vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid uit 2012.

De geluidbelasting die wordt berekend met de gegevens van het zgn. geluidregister is in dit onderzoek de referentiesituatie. In dit geluidregister is voor de rijksweg informatie over verkeersintensiteit, verharding, snelheid en geluidschermen is vastgelegd Het effect van de onderzochte varianten is bepaald ten opzichte van deze referentiesituatie.

In de rapportage is geen informatie opgenomen over de geluidbelasting in de referentiesituatie. Als belangrijkste reden hiervoor geldt het gegeven dat het hier gaat om het verschil ten opzichte van de referentiesituatie. De absolute hoogte van de geluidbelasting is hierin niet relevant, omdat die niet erg fluctueert bij de onderzochte woningen. Daarnaast wordt zo voorkomen dat de waarden uit dit onderzoek worden vergeleken met eerdere onderzoeken, die zijn uitgevoerd met een andere manier van modelleren en een ander rekenvoorschrift en daardoor per definitie een andere geluidbelasting opleveren.

De geluidbelastingen op de eerstelijns bebouwing, met vrij zicht op de A10 bedragen maximaal 51 dB, op de rij bebouwing daarachter bedraagt die ongeveer 48 dB.

2. **Wat is de definitie van de termen:**
    - **licht beperkt waarneembaar;**
    - **beperkt waarneembaar en**
    - **zeer lokaal waarneembaar?**

Onze ervaring is dat het voor een niet deskundige lastig is om gevoel te krijgen bij de invloed van toe- of afname van decibellen (dB). Wij hebben in paragraaf 2.2 een vertaling gemaakt naar de waarneembaarheid daarvan om zo een gevoel te krijgen van de invloed op het gehoor.

Licht beperkt waarneembaar	*bij de meeste woningen net waarneembaar (2 dB of minder effect) en bij enkele woningen beter waarneembaar (3 dB effect).*
Beperkt waarneembaar	*bij de meeste woningen net waarneembaar en op een beperkt aantal woningen goed waarneembaar (meer dan 3 dB effect)*
Zeer lokaal waarneembaar	*bij de meeste woningen niet waarneembaar, bij een enkele woning wel waarneembaar*

3. **Is het mogelijk bovengenoemde classificaties te koppelen aan de mate waarin wordt voldaan aan de Wet geluidshinder?**

Voor nieuwe woningen langs rijkswegen geldt een voorkeurswaarde van 48 dB en een maximaal toegestane geluidbelasting van 53 dB. Bij het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan is onderzocht of daaraan kan worden voldaan en zijn maatregelen voorgesteld om het geluid te verminderen.

Op basis van dat akoestisch onderzoek zijn geluidschermen geplaatst. Daarmee kon bij een aantal woningen niet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB (de maximumwaarde van 53 wordt niet overschreden), waarvoor een ontheffing is verleend in de vorm van een zogeheten 'hogere waarde'. Voor woningen met een hogere waarde moet bij de bouw extra aandacht worden besteed aan de geluidwering van de gevel, om een aanvaardbaar geluidniveau in de woning te garanderen.

Dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan is daarmee al aangetoond. Op basis van de Wet milieubeheer heeft Rijkswaterstaat de verplichting om het geluid van rijkswegen te monitoren (en in principe niet te laten toenemen). Zo is geborgd dat het geluid van de A10 in de toekomst niet verder toeneemt.

4. **Welk bedrag is er nu in de begroting opgenomen voor afschrijving en onderhoud van de geluidsschermen?**

In de begroting zijn tot op heden geen bedragen opgenomen voor afschrijving en onderhoud van de geluidsschermen.

Het is altijd de bedoeling geweest om het langjarig onderhoud uit de grondexploitatie Luijendijk-Zuid te bekostigen door overdracht van de geluidsschermen aan Rijkswaterstaat tegen een eenmalige afkoopsom. De verwachting is dat het nu nog resterende bedrag in de grondexploitatie Luijendijk-Zuid hiervoor toereikend is. In april 2022 is een raadsinformatiebrief naar uw raad verstuurd. Daarin is aan uw raad meegegeven om bij de eindafrekening, dus voor het sluiten van de grondexploitatie Luijendijk-Zuid, het eventuele resultaat beschikbaar te houden voor het treffen van overdrachtsmaatregelen inzake dit project. Aangezien de onderhandelingen over de overdracht van de schermen aan Rijkswaterstaat nog niet zijn afgerond is op dit moment nog onduidelijk welk resultaat overblijft bij het sluiten van de grondexploitatie Luijendijk-Zuid.

5. **Onder 2 "Akoestisch onderzoek" wordt op basis van meetpunten een analyse gemaakt van de impact van een aantal soorten geluidsschermen en wordt gesproken over een soort gemiddelde impact van alle meetpunten. Als wordt gekeken naar de impact voor meetpunten 1, 2, 4, 8, 11 en 15, dan is bij varianten 5 en 7 een serieuze impact te zien bij gemiddelde belasting (nog los van hoe de wind staat). Een deel van de meetpunten ligt in de straat waarbij de woningen aan de westzijde de facto als geluidswand fungeren. Zou aan deze meetpunten niet minder gewicht moeten worden toegekend, nu het gaat om de woningen die direct aan de snelweg grenzen?**

Uit deze vraag kan worden opgemaakt dat deze gaat over de woningen die niet direct aan de snelweg grenzen; dus achter de woningen met vrij zich op de snelweg liggen. De geluidbelasting op deze eerstelijns bebouwing is maximaal 51 dB vanwege de rijksweg, daarachter ongeveer 48 dB (dat is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder).

Het absolute geluidniveau varieert nauwelijks, al zullen de bewoners van de achter gelegen bebouwing minder hinder ervaren. Niet alleen omdat de geluidbelasting lager is, maar vooral omdat ze de rijksweg niet zien en hun tuin aan de andere, afgeschermde, zijde van hun huis ligt.

Het onderzoek van RHDHV brengt alleen de geluidreductie ten gevolge van de maatregelen in beeld. Het is aan ons als college maar ook aan uw raad om af te wegen welke kosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten in de vorm van minder geluid.

6. **Het aantal dB lijkt een soort gemiddelde, terwijl het geluid harder is als de wind vanaf de A10 komt. Is daar rekening mee gehouden?**

Er wordt gerekend volgens een vast voorschrift. Daarin wordt de geluidbelasting op de woningen berekend met meewind, dus hoger dan in een situatie zonder wind of wind in tegengestelde richting. Aangezien het onderzoek gericht is om de geluidreductie in beeld te brengen die aanvullende geluidbeperkende maatregelen kunnen bewerkstelligen, is deze factor niet relevant voor het onderzoek.

Het blijft onmiskenbaar een feit dat de beleving van het geluid sterk afhankelijk is van bijvoorbeeld de windrichting, de staat van onderhoud van het wegdek en het weer: een nat wegdek produceert meer geluid dan een droog wegdek. Als het regent houdt het scherm net zoveel geluid tegen als wanneer het droog is.

7. **In het rapport staat dat er geluidsvermindering is dankzij het nieuwe asfalt. Klopt dat wel, nu dat asfalt juist ophoudt bij waar het geluidsscherm ook ophoudt? Graag uw antwoord motiveren. Uit een eerder rapport bleek namelijk dat er bij 177 huizen sprake was van geluidshinder. Nu het ZOAB is aangelegd, is de vraag bij hoeveel huizen er nu sprake is van geluidshinder.**

*Het geluid van de rijksweg dat op de woningen valt is het totale geluid dat door de A10 wordt veroorzaak door een lang wegvak. Het **tweelaags** ZOAB stopt inderdaad bij het einde van scherm, maar op het overgrote deel van het wegvak is wel tweelaags ZOAB aangelegd. Het gedeelte waar geen tweelaags ZOAB ligt, levert iets meer geluid op dan het overgrote deel waar wel tweelaags ZOAB ligt, maar het effect van het gehele wegvak blijft groot.*

Het aanbrengen van tweelaags ZOAB heeft alleen effect op het absolute geluidniveau, dat zal gemiddeld zo'n 2 dB lager zijn dan in de situatie met enkellaags ZOAB. Voor de uitkomsten van het onderzoek maakt het niet uit. Het is daarom ook niet te zeggen hoe de hinder in de wijk nu anders is, feit is dat de geluidbelasting met ongeveer 2 dB is verlaagd.

