

## **Toelichting op het Akoestisch onderzoek bij bestemmingsplan 'N223 Duurzaam veilig fase 3B'**

In dit memo wordt het akoestisch onderzoek nader toegelicht. Aanleiding voor deze toelichting is een inspraakreactie tijdens de raadsvergadering van 27 oktober 2020, waarbij vragen werden gesteld over de juistheid en volledigheid van het akoestisch onderzoek. Deze vragen vormden voor de Raad aanleiding om het besluit over het bestemmingsplan uit te stellen.

De reactie van de opsteller van het onderzoek op de gestelde vragen (hierna: de Reactie) vindt u op pagina 2 en verder. De Reactie bevat drie PM punten die naderhand zijn uitgewerkt. Deze uitwerking vindt u aansluitend op de Reactie.

Het gehele onderzoek, de Reactie en de naderhand uitgewerkte punten zijn voorgelegd aan en besproken met de Omgevingsdienst. Deze stemt zonder voorbehoud in met het onderzoek en de conclusie ervan.

**De conclusie van het akoestisch rapport blijft overeind. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidsschermen zijn niet verplicht.**

Alle originele stukken van de correspondentie zijn opgeslagen in het dossier en op verzoek raadpleegbaar.

Naar aanleiding van de zienswijzen van (indiener), ingediend door Cees Advocaten en ondersteund met een reactie van de heer Kupers van adviesbureau Kupers & Niggebrugge, ontvangt u hierbij mijn reactie.

### **Algemeen**

Naar aanleiding van de (algemene) inspraakreactie van Cees Advocaten wordt opgemerkt dat in het kader van een reconstructie in een akoestisch onderzoek getoetst wordt aan het reconstructie criterium uit de Wet geluidhinder. Het huidige woon- en leefklimaat, zoals gepresenteerd in de atlas leefomgeving, doet niet ter zake. Zeker nu geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

### **Modelling**

Door Cees Advocaten is in samenwerking met Kupers en Niggebrugge (hierna K&N) opgemerkt dat één rijlijn verlaagd is gemodelleerd. Deze opmerking is terecht. De modellering is op dit punt aangepast, maar leidt niet tot andere conclusie.

### **Afbakening project**

Door K&N wordt aangegeven dat de afbakening van het projectgebied ontbreekt en onduidelijk is op welke woningen wordt getoetst.

Verwezen wordt naar figuren 1.1 en 1.2, 3.1 en 3.2 van het akoestisch rapport. Voorts maakt het akoestisch onderzoek onderdeel uit van het (ontwerp)-bestemmingsplan 'N223 duurzaam veilig fase 3B'. De verbeelding en de tekeningen in de toelichting bevatten voldoende informatie over de afbakening van het project.

### **Wettelijk kader**

Door K&N wordt gesteld dat informatie over eerder vastgestelde hogere waarden en eventuele (gekoppelde) saneringsituaties niet zijn aangehaald. Het rapport dient deze informatie te bevatten.

**PM1**-overleg met gemeente. Bij aanvang van het onderzoek is hierover contact geweest. Dit heb ik niet terug kunnen vinden. De gemeente kan bevestigen dat de woningen geen saneringswoningen zijn.

### **Rijsnelheden**

Door K&N is gesteld dat zij denken dat de rijsnelheden rond de rotonde te laag zijn ingeschat.

Zoals K&N zelf al aangeeft, is dit een aanname van K&N die verder niet is onderbouwd. In het akoestisch rapport zijn de rijsnelheden wel onderbouwd in paragraaf 3.2:

*De maximumsnelheid van de N223 bedraagt 80 km/uur. Er wordt vanuit gegaan dat deze rijsnelheid in de toekomstige situatie gehandhaafd blijft. Wel is in het rekenmodel voor de toekomstige situatie er van uitgegaan dat de rijsnelheid bij de rotonde lager is dan op de doorgaande weg. Voor de aansluitingen op de rotonde met de passeerstroken is uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur en voor de rotonde 30 km/ uur. In onderstaande figuur is de modellering van de gemiddelde rijsnelheid op en nabij de rotonde weergegeven. De rode lijnen schematiseren de wegvakken met een rijsnelheid van 80 km/ uur, de blauwe lijnen 50 km/ uur en de groene lijnen 30 km/uur.*

Nergens in de zienswijze is door K&N ingegaan op deze onderbouwing, of is aangetoond dat deze onderbouwing niet juist zou zijn.

Hoewel K&N niet aangeeft welke rijsnelheid zij wel representatief achten, is een aanvullende berekening uitgevoerd, waarbij 80 km/ uur wordt gereden tot 50 meter voor de rotonde en 50 km/

uur op de rotonde. De toename van de geluidbelasting op de Molenlaan 1 is voor deze fictieve situatie voor de Molenlaan 1 berekend op 0,22 dB(A). Hierbij is de aftrek voor en na reconstructie gelijkgesteld aan 2 dB voor het hele traject.

De conclusie is dat ook voor deze fictieve situatie er géén sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

### **Aftrek**

K&N stelt dat uit het rapport niet op te maken is welke aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder is gehanteerd. Tevens wekt het rapport volgens K&N de suggestie dat deze is verwerkt in de groepsreductie, hetgeen niet de gangbare werkwijze.

K&N heeft gelijk dat in het rapport niet is vermeld welke aftrek is gehanteerd. Voor zowel de situatie vóór als na herinrichting van de weg is een aftrek van 2 dB gehanteerd. Voor de situatie vóór herinrichting is deze keuze duidelijk, de rijsnelheid bedraagt 80 km/ uur. Deze aftrek vloeit rechtstreeks voort uit artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.4. Voor de situatie na herinrichting is eveneens een aftrek van 2 dB gehanteerd, zodat het geluideffect van de herinrichting zuiver kan worden beoordeeld. In deze situatie is hiermee worst-case gerekend. Immers had bij een rijsnelheid lager dan 70 km/ uur een extra aftrek tot 5 dB gehanteerd kunnen worden. De conclusie was dan geweest dat er geen sprake was geweest van een toename van de geluidbelasting, maar juist een afname.

Bestreden wordt dat het verwerken van de aftrek in de groepsreductie geen gangbare methode zou zijn. Dit is juist de meest toegepaste methode. Overigens doet dit niks af aan de conclusie: Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

### **Verkeersintensiteiten 2030**

#### **PM2-opdrachtgever**

#### **Artikel 99 lid 2**

K&N stelt dat het effect van de herinrichting ook voor andere wegen onderzocht had moeten worden.

Uit de toelichting van het bestemmingsplan volgt duidelijk dat de herinrichting bedoeld is om de N223 duurzaam veilig te maken. Er is dus geen doel om de verkeersstromen in de omgeving te veranderen. Zoals K&N zelf schrijft 'Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat...'.

Redelijkerwijs kan dus worden aangenomen dat de reconstructie niet zal leiden tot een toename van 2 dB of meer op andere wegen.

#### **Toetsingstabel ontbreekt in het rapport**

K&N stelt dat in het rapport niet in tabelvorm helder inzichtelijk is gemaakt of er bij woningen sprake is van een reconstructie.

Nergens in hoofdstuk 1 van bijlage I in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is opgenomen dat een dergelijke tabel in het akoestisch rapport moet zitten. In het rapport is verwoord wanneer er sprake is van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder. Uit bijlage 4 blijkt duidelijk dat de toename van het geluid ten hoogste 1,37 dB is. In deze tabel zijn de toetspunten, adressen en toetshoogtes ook opgenomen. Naar deze bijlage wordt in hoofdstuk 4 van het akoestisch rapport expliciet verwezen.

## **Barrière**

K&N neemt aan dat de barrière langs de weg niet is meegenomen in de geluidsberekeningen. Deze aanname is terecht. Dit is echter een akoestisch aspect.

**PM3**- Komt deze er wel of niet?

## **Tot slot**

Ik hecht er belang aan het volgende op te merken.

1. Zodra er gevraagd is om het rekenmodel te overleggen, is hierover contact opgenomen met de opdrachtgever en is, zo snel mogelijk nadat hiervoor toestemming is verleend, het rekenmodel gemaïld.
2. In mijn reacties hierboven heb ik louter professioneel geantwoord. Elke suggestie die de advocaat wekt dat er zou zijn gemanipuleerd met gegevens wijs ik van de hand.

---

De drie PM punten in de Reactie zijn als volgt uitgewerkt:

1. De Omgevingsdienst heeft uitgelegd dat de vraag of er in het onderzoeksgebied eerdere vastgestelde hogere waarden en daaraan gekoppelde saneringssituaties zijn, niet relevant is in het licht van de conclusie van het onderzoek. Saneren wil zeggen: het treffen van geluidsmaatregelen bij woningen. Ten gevolge van voorliggend project hoeven dit soort maatregelen niet genomen te worden. Alleen als dat wél zo was, dan was het relevant om te weten of er in de huidige situatie al maatregelen genomen zijn of moeten worden.
2. De Reactie is aangevuld met een verificatie van de gehanteerde toekomstige verkeersintensiteiten. Deze cijfers blijken te kloppen.
3. Deze vraag is door opsteller van het onderzoek naderhand beantwoord. De barrier, die zich bevindt op de brug over de Monsterwatering, wordt verwijderd en er komt er geen terug.

Het tweede en derde punt zijn hierna toegelicht.

## **PM punt 2 – Verkeersintensiteiten 2030**

Op de vraag van de Omgevingsdienst van 4 december of in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met een toename van verkeersdrukke door de toekomstige verbreding van de A4 en aanpassing van de kruising van de Woudseweg met de Klaas Engelbrechtsweg (Verkeersintensiteiten 2030), antwoordt de opsteller van het onderzoek per email op 8 januari dat dat inderdaad gebeurd is.

“Hiervoor hebben wij het meest recent verkeersmodel V2.6 geraadpleegd. Dit model is recent verstrekt door de gemeente Den Haag. Uit het aangeleverd verkeersmodel V2.6 blijkt dat de prognosecijfers voor 2030 (22.400) uit het akoestisch rapport nagenoeg overeenkomen met het verkeersmodel (22.600). Er kan dus worden gesteld dat er met de ontwikkelingen rekening is gehouden. Het verschil van 200 motorvoertuigen per etmaal is verwaarloosbaar. De conclusie dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder blijft dus ongewijzigd.”

### **Uitwerking toevoeging 3**

De Omgevingsdienst schrijft na kennis genomen te hebben van de Reactie en de uitwerking van PM punt 2 dat veel punten zijn opgehelderd en dat er op één punt nog duidelijkheid moet komen.

“Met het schrijven van 4 december en de email van 8 januari is veel opgehelderd, waaronder:

- dat de verkeersintensiteiten niet in relevante mate wijzigen met de aanpassing van de A4 en de kruising Woudseweg - Klaas Engelbrechtsweg;
- dat het gekozen snelheidsverloop bij de rotonde ook in een worse case situatie niet zorgt voor een andere conclusie (m.a.w. er ook dan geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh);
- hoe de aftrek art. 110g Wgh is toegepast. Het is inderdaad veelal gebruikelijk en praktisch om dit in het rekenprogramma middels de optie ‘groepsreducties’ te verdisconteren in de totaalresultaten, echter het was beter geweest om de verantwoording hiervoor te geven in de tekst aangezien deze methode met groepsreducties niet altijd een correct resultaat levert. Gebruikelijk maar niet verplicht is echter ook om de correcte toepassing van de aftrek inzichtelijk te maken in een tabel met reken- en beoordelings-/toetsresultaten;
- dat er volgens de gemeente geen saneringswoningen zijn binnen het onderzoeksgebied.

Waar m.i. nog wel opheldering over gegeven zou moeten worden zijn de effecten van de barrier en afscherming langs de weg bij de Heulbrug die geluid afschermend en/of reflecterend kunnen zijn.”

In zijn reactie daarop maakt de opsteller van het onderzoek duidelijk dat de barrier niet relevant is en bovendien in de nieuwe situatie niet terugkomt.

“Voor wat betreft het openstaand punt met betrekking tot de barrier en afscherming het volgende. De barrier staat aan de oostzijde (*hij bedoelt de zuidzijde, PvdB*) van de weg en is erg laag. Er is geen sprake van afscherpende werking richting de te onderzoeken woningen. De te onderzoeken woningen liggen aan de andere kant van de weg. Bovendien zal de barrier na herinrichting van de weg niet terugkomen. De barrier is dus niet relevant in de beoordeling van het reconstructie criterium.

Bovendien is de barrier geen onderdeel van de ingebrachte zienswijzen en vraag ik me zelfs af of deze conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 als scherm zou moeten worden gemodelleerd. Gelet op het bovenstaande is dat echter geen relevant issue.”