

141-836

**Akoestisch onderzoek
HSL-Zuid
Rijnwoude**

Eindrapport, 7 November 1997

P 141 - 836

**Akoestisch onderzoek
HSL-Zuid
Rijnwoude**

Eindrapport, 7 November 1997

Inhoud

1	Inleiding	5
2	De HSL in de gemeente Rijnwoude	7
	2.1 Algemeen	7
	2.2 Het tracé van de HSL	7
	2.3 De overige infrastructuur	7
3	HSL en de Wet geluidhinder	8
	3.1 Algemeen	8
	3.2 De regimes	8
	3.3 Zonering	8
	3.4 Geluidgevoelige objecten	8
	3.5 Grenswaarden	8
	3.5.1 Algemeen	8
	3.5.2 Voorkeursgrenswaarde	9
	3.5.3 'ten hoogste toelaatbare waarden'	9
	3.5.4 Samenvatting grenswaarden	9
	3.6 Situaties waarin ontheffing kan worden verleend	11
	3.6.1 Algemene voorwaarde	11
	3.6.2 Cumulatie	11
	3.6.3 Aanvullende voorwaarden voor een nieuwe spoorlijn	11
	3.6.4 Aanvullende voorwaarden voor nieuw te bouwen maar geprojecteerde woningen	11
	3.6.5 Geluidbelasting in de geluidgevoelige objecten	11
4	De overige infrastructuur en de Wet geluidhinder	13
	4.1 Algemeen	13
	4.2 De geluidzones	13
	4.3 Relevante wegen	13
	4.3.1 Hoogeveenseweg	13
	4.3.2 Nieuwe Hoefweg	14
5	Uitgangspunten voor akoestisch onderzoek	15
	5.1 Algemeen	15

	5.2	HSL	15
	5.2.1	Verkeersintensiteiten	15
	5.2.2	De bovenbouwconstructie en baangesteldheid	16
	5.2.3	Snelheid	16
	5.2.4	Ligging van de baan	16
	5.3	De verkeerswegen	17
	5.3.1	Benodigde verkeersgegevens	17
	5.3.2	De ligging van de wegen	17
	5.4	Overige relevante geluidbronnen	17
	5.5	Omgeving	18
	5.5.1	Afbakening van het invloedsgebied	18
	5.5.2	Kaartmateriaal	18
	5.5.3	Geïnterpreteerde objecten	18
	5.5.4	Te amoveren gebouwen	18
	5.5.5	Geluidgevoelige gebouwen	19
	5.5.6	Geprojecteerde geluidgevoelige gebouwen en objecten	19
	5.5.7	Andere geluidgevoelige objecten	19
	5.5.8	Niet-geluidgevoelige gebouwen	20
	5.5.9	Overige gegevens geluidmodel	20
	5.6	Overige uitgangspunten	20
	5.6.1	Toe te passen rekenmethoden	20
	5.6.2	Schermen	20
	5.6.3	Waarneemhoogten	20
6	Geluidbelastingen HSL		22
	6.1	Inleiding	22
	6.2	Algemeen	22
	6.2.1	De maatgevende periode	22
	6.2.2	Enkele kentallen	22
	6.3	Geluidbelastingen zonder afschermende voorzieningen	23
	6.4	Effect van afschermende maatregelen langs de HSL	24
	6.4.1	Woningen Hoogeveenseweg westzijde	24
	6.4.2	Woningen Hoogeveenseweg oostzijde	25
	6.4.3	Bentwoud	26
7	Akoestisch onderzoek Hoogeveenseweg		28
	7.1	Algemeen	28
	7.2	Hoogeveenseweg	28

8	Evaluatie en keuze van de maatregelen	29
8.1	Algemeen	29
8.2	Afwegingscriteria	29
8.3	Keuze	30
8.4	Consequenties van de keuze	30
9	Het akoestisch klimaat bij de hogere waarde-woningen	33
9.1	Algemeen	33
9.2	Beschrijving van het akoestisch klimaat	33

Bijlagen

1	De tracéwet en de Wet geluidhinder
2	De cumulatiemethode
3	Lijst met afkortingen

1 Inleiding

Op 1 juli 1997 is van kracht geworden de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid. Het daarin gekozen tracé loopt onder andere over het grondgebied van de gemeente Rijnwoude. Als vervolg op dit besluit is het ontwerp van de spoorbaan meer in detail uitgewerkt in het Tracébesluit. Op de aanleg van de HSL-sporen zijn tevens de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. In het Tracébesluit dient inzicht te worden gegeven in de te treffen geluidbeperkende maatregelen en de woningen waar niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde (in bijlage 1 is nader ingegaan op de relatie tussen de Wet geluidhinder en de Tracéwet).

Teneinde dit inzicht te kunnen geven is een gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin is nagegaan wat de consequenties van de aanleg voor de omliggende woningen en andere geluidgevoelige objecten zijn en welke geluidbeperkende maatregelen dienen te worden getroffen om te voldoen aan de geldende grenswaarden. Dit rapport is het verslag van dit onderzoek.

In het totale onderzoek zijn drie stappen onderscheiden:

- stap 1 oriëntatie en inventarisatie
- stap 2 maatregelenstudie
- stap 3 eindrapport en verzoek hogere waarde

Stap 1 Oriëntatie en inventarisatie

In deze fase is voor de gemeente Rijnwoude een rapport met kaartbijlagen vervaardigd waarin verslag wordt gedaan van de uitgevoerde inventarisatie. Een concept van dit rapport is in een werkgroep, waarin zitting hebben de gemeente, provincie, de Regionale Inspectie Milieuhygiëne en Rijkswaterstaat, besproken.

Stap 2 Maatregelenstudie

Na de stap van oriëntatie en inventarisatie is een maatregelenstudie uitgevoerd. In deze studie is aan de hand van het spoorbaanontwerp de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten berekend. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarde.

Bij overschrijding van de grenswaarde is het effect van afschermende voorzieningen berekend op iedere bouwlaag. Er is niet alleen naar het effect op de geluidbelasting van de HSL gelet maar er is ook inzichtelijk gemaakt of ook andere geluidbronnen worden met deze voorzieningen kunnen worden afgeschermd.

Het rapport van de maatregelenstudie is aan de werkgroep geluid voorgelegd. Als aanvulling op dit rapport zijn diverse kaarten en tabellen aan de provincie en de Regionale Inspectie Milieuhygiëne voorgelegd. Alle relevante informatie is ook in dit eindrapport opgenomen.

Stap 3 Het eindrapport

Dit eindrapport is een op zichzelf staand rapport van het gehele akoestisch onderzoek. Dit eindrapport maakt deel uit van het verzoek hogere waarde.

In hoofdstuk 2 is een algemene beschrijving opgenomen van de ligging van de HSL in de gemeente Rijnwoude en bovendien zijn de consequenties daarvan voor de overige infrastructuur aangegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de regels en grenswaarden waaraan bij de aanleg van de HSL moet wor-

den voldaan. Het gaat hierbij niet alleen om de regels uit de Wet geluidhinder maar ook om regels die door de overheid speciaal zijn vastgesteld voor de HSL-Zuid.

In hoofdstuk 4 is een beschrijving gegeven van de infrastructuur die als gevolg van de aanleg van de HSL moeten worden aangepast. In hoofdstuk 5 zijn de uitgangspunten vermeld die in het akoestisch onderzoek worden aangehouden. Hoofdstuk 6 bevat de resultaten van de geluidberekeningen. In hoofdstuk 7 is een beschrijving gegeven van de gekozen maatregelen en de consequenties die aan deze keuze verbonden zijn. Tenslotte is in hoofdstuk 8 aangegeven in welke mate de akoestische kwaliteit van de woningen waarbij niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, zal veranderen.

2 De HSL in de gemeente Rijnwoude

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een korte beschrijving gegeven van het tracé van de HSL-Zuid in de gemeente Rijnwoude. Tevens is aangegeven welke consequenties dit tracé heeft voor de kruisende infrastructuur voor zover deze relevant is voor de HSL.

2.2 Het tracé van de HSL

De HSL ligt op grondgebied van de gemeente Rijnwoude voor het overgrote deel in een boortunnel. Op de noordgrens met Leiderdorp ligt de HSL nog in de boortunnel en stijgt vanuit het noorden gezien de bij Hazerswoude-Dorp om vervolgens tussen de Eerste en de Tweede Tocht boven het maaiveld te komen. Ter hoogte van Benthuizen ligt de HSL op een aarden baan van ongeveer 4,5 m boven maaiveld waarbij de Hoogeveenseweg en de Nieuwe Hoefweg hoog gekruist worden. Ten zuiden van de Hoogeveenseweg worden een aantal onderdoorgangen gerealiseerd ten behoeve van recreatieve verbindingen in het Bentwoud.

2.3 De overige infrastructuur

De HSL kruist in de gemeente Rijnwoude twee wegen, te weten de Hoogeveenseweg en de Nieuwe Hoefweg.

De Hoogeveenseweg en de Nieuwe Hoefweg (beiden N209) zullen voor het autoverkeer ongeveer 2m verdiept aangelegd worden. Het langzame verkeer wordt zonder hoogteverschillen onder de HSL doorgeleid.

In onderzoek is een variant waarbij de provincialeweg N209 wordt verlegd en parallel komt te liggen met het HSL tracé (oostzijde). In dat geval wordt er een nieuwe weg aangelegd vanaf Benthuizen tot de verlegde N209. Die weg zal 2m verdiept onder de HSL worden doorgevoerd.

3 HSL en de Wet geluidhinder

3.1 Algemeen

De regels met betrekking tot spoorweglawaaï zijn opgenomen in een van de uitvoeringsbesluiten van de Wet geluidhinder: het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). In dit hoofdstuk zijn deze regels uitgelegd, voor zover deze van toepassing zijn op de HSL-Zuid in de gemeente Rijnwoude.

3.2 De regimes

In het Bgs worden met betrekking tot de grenswaarden en regels twee regimes onderscheiden; het regime "aanleg van een nieuwe spoorlijn" en het regime "wijziging van een bestaande lijn". Ter hoogte van de gemeente Rijnwoude is sprake van de aanleg van een nieuwe spoorlijn. Hierop is het regime "aanleg van een nieuwe spoorlijn" van toepassing.

3.3 Zonering

De regels van het Bgs zijn alleen van toepassing op het gebied dat binnen de z.g. geluidzone ligt. Deze geluidzone ligt langs de spoorlijn en de breedte ervan is vastgelegd op de zonekaart die bij het Bgs is gevoegd. Op deze kaart van het Bgs is de HSL-Zuid nog niet opgenomen.

In afwachting van een definitieve zone-vaststelling wordt een zone-breedte aangehouden van 600 meter aan weerszijden van de spoorbaan.

3.4 Geluidgevoelige objecten

In het akoestisch onderzoek wordt uiteraard rekening gehouden met de objecten en gebouwen die in het Bgs als geluidgevoelig worden aangemerkt. Dit zijn woningen, scholen, gebouwen voor gezondheidszorg en woonwagendplaatsen. Deze objecten zijn, nader gespecificeerd, opgenomen in paragraaf 5.5.5. Behalve deze objecten worden ook nog andere bestemmingen en objecten in het akoestisch onderzoek betrokken. Dit zijn:

- woonarken mits deze zijn voorzien van een aansluiting op de nutsvoorzieningen
- terreinen voor verblijfsrecreatie
 - campings
 - bungalowparken
 - jachthavens
 - volkstuinen met overnachtingsmogelijkheden
- milieubeschermingsgebieden voor stilte (vroegere stiltegebieden)

3.5 Grenswaarden

3.5.1 Algemeen

Als toetsingsgrootte wordt aangehouden de z.g. etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau. Deze waarde is in het Bgs gedefinieerd als de hoogste waarde van:

- het equivalent geluidniveau over de dagperiode (07.00-19.00 uur)
- het equivalent geluidniveau over de avondperiode (19.00-23.00 uur) + 5 dB(A)
- het equivalent geluidniveau over de nachtperiode (23.00-07.00 uur) + 10 dB(A)

De etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau wordt afgekort als "Leq-etmaal".

In het Bgs is aangegeven dat na 1 januari van het jaar 2000 voor een aantal situaties de grenswaarden met 3 dB(A) zullen worden aangescherpt. Bij de HSL-Zuid is nu reeds rekening gehouden met deze aanscherping.

3.5.2 Voorkeursgrenswaarde

De voorkeursgrenswaarden voor de geluidgevoelige objecten zijn vastgelegd in artikel 7 van het Bgs. Voor woningen, woonwagenstandplaatsen en terreinen bij gezondheidszorggebouwen geldt met betrekking tot de HSL een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A).

Voor scholen en ziekenhuizen en verpleeghuizen en dergelijke geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A). Voor woonarken wordt een grenswaarde aangehouden van 57 dB(A), ondanks het feit dat deze bestemming niet als geluidgevoelig in het Bgs staat aangegeven.

3.5.3 'ten hoogste toelaatbare waarden'

Wanneer blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet kan worden gerealiseerd bestaat de mogelijkheid een hogere waarde dan 57 dB(A) toe te laten. Hiervoor dient de procedure "verzoek tot vaststelling van een hogere waarde", ook wel ontheffing genoemd, te worden doorlopen. In de artikelen 8 en 9 van het Bgs is aangegeven dat deze waarde maximaal 70 dB(A) kan bedragen. Voor de HSL-Zuid is afgesproken dat er naar zal worden gestreefd om slechts in uitzonderingsgevallen hogere waarden dan 65 dB(A) toe te staan. Voor woonwagenstandplaatsen zal in ieder geval 65 dB(A) als maximale waarde worden aangehouden.

3.5.4 Samenvatting grenswaarden

In tabel 3-1 zijn de voorkeursgrenswaarden en de maximale ontheffingsgrenswaarden per type geluidgevoelige bestemming vermeld. Bij de maximale ontheffingswaarde is onderscheid gemaakt tussen de objecten die formeel als geluidgevoelig zijn aangemerkt en de objecten die in het kader van dit project als geluidgevoelig worden behandeld.

Tabel 3-1 Overzicht geluidgevoelige objecten en grenswaarden

Wettelijke grenswaarden		
	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingsgrens
geluidgevoelig gebouw/bestemming	Bgs [dB(A)]	volgens Wet o.a. Bgs [dB(A)]
woningen	57	70 ¹⁾
scholen voor basisonderwijs scholen voor voortgezet onderwijs instellingen voor hoger beroepsonderwijs algemene categorale en academische ziekenhuizen 'andere' gezondheidszorggebouwen ²⁾	55	70 ¹⁾
terreinen bij 'andere' gezondheidszorggebouwen	57	68 ¹⁾
woonwagendplaatsen	57	65
Afspraken project HSL-zuid		
woonarken (met aansluiting)	57	65
milieubeschermingsgebieden voor stilte	40 dagwaarde	
gebieden voor verblijfsrecreatie	57 streefwaarde	

1) Het streven is er op gericht om slechts in uitzonderingsgevallen hogere geluidbelastingen dan 65 dB(A) aan te houden.

2) Voor deze categorie gebouwen wordt in het Bgs verwezen naar de definitie die is opgenomen in het 'Bouwbesluit' Stb. 1991, 680: "gebouw of gedeelte van een gebouw, welk gebouw of welk gedeelte blijkens zijn constructie en inrichting is bestemd voor doeleinden van medische verpleging, verzorging of behandeling dan wel medisch onderzoek". In de toelichting bij het besluit worden als voorbeelden genoemd:

- verzorgingstehuis
- psychiatrische inrichting
- artsenpraktijk
- medisch centrum

3.6 Situaties waarin ontheffing kan worden verleend

3.6.1 Algemene voorwaarde

Een hogere 'ten hoogste toelaatbare waarde' kan alleen in die gevallen worden overwogen waarin geluidbeperkende maatregelen niet voldoende effect hebben of wel dat de toepassing van deze maatregelen bezwaren heeft van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

3.6.2 Cumulatie

In artikel 157 van de Wet geluidhinder wordt aan provincies opgedragen om bij de beoordeling van verzoeken hogere waarde de cumulatieve effecten van de geluidbelastingen van verschillende bronnen te betrekken. In het HSL-Zuid-project zullen de cumulatieve effecten in ieder geval in beeld worden gebracht bij de geluidgevoelige gebouwen waarbij niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

3.6.3 Aanvullende voorwaarden voor een nieuwe spoorlijn

In artikel 8 van het Besluit geluidhinder spoorwegen is ondermeer opgenomen dat een hogere waarde verleend kan worden indien het gaat om "een nog niet geprojecteerde, geprojecteerde of te wijzigen spoorweg, voor zover deze spoorweg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen....".

3.6.4 Aanvullende voorwaarden voor nieuw te bouwen maar geprojecteerde woningen

Wanneer het gaat om nieuwe, nog te bouwen maar geprojecteerde woningen gelden behalve de voorwaarde in paragraaf 3.6.1 ook nog andere criteria. Deze zijn vermeld in artikel 8 lid 3 sub a van het Bgs. Bovendien geldt bij nog te bouwen woningen als eis dat voldoende verzekerd moet zijn dat de verblijfsruimten en de buitenruimten zoals terrassen en dergelijke niet aan de lawaaige zijde mogen worden gesitueerd. Hiervan kan door Gedeputeerde Staten worden afgeweken wanneer overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich hier tegen verzetten.

3.6.5 Geluidbelasting in de geluidgevoelige objecten

Wanneer door Gedeputeerde Staten voor bestaande gebouwen een hogere 'ten hoogst toelaatbare waarde' wordt vastgesteld, zal er voor moeten worden zorg gedragen dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de gebouwen niet hoger is dan de grenswaarden die in het Bgs zijn opgenomen. Zoals vermeld in paragraaf 3.5.2 wordt met betrekking tot de grenswaardestelling echter afgeweken van de formele inhoud van het Bgs. Ook wordt met betrekking tot de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de gebouwen afgeweken van de formele inhoud van het Bgs. Voor ieder gebouw waarvan de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde wordt voor de geluidgevoelige ruimten in de gebouwen de grenswaarden aangehouden zoals opgenomen in het Bgs voor nieuwe spoorlijnen. Deze waarden zijn vermeld in de volgende tabel.

Tabel 3-2 Grenswaarden voor de geluidgevoelige ruimten in gebouwen

gebouw	ruimte	grenswaarden in dB(A)
woningen	slaapkamers woonkamers keukens met een vloeroppervlak > 11 m ²	37
scholen voor basisonderwijs	leslokalen	30
scholen voor voortgezet onderwijs	theorielokalen	30
	theorievaklokalen	35
instellingen voor hoger beroepsonderwijs	theorielokalen	30
	theorievaklokalen	35
algemene, categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen	onderzoeks- en behandelingsruimten	30
	ruimten voor patientenhuisvesting recreatie- en conversatieruimten	35
andere gezondheidszorggebouwen*)	onderzoeks- en behandelingsruimten recreatie en conversatieruimten woon- en slaapruidten	35

*) Voor deze categorie gebouwen wordt in het Bgs verwezen naar de definitie die is opgenomen in het 'Bouwbesluit' Stb. 1991, 680: "gebouw of gedeelte van een gebouw, welk gebouw of welk gedeelte blijkens zijn constructie en inrichting is bestemd voor doeleinden van medische verpleging, verzorging of behandeling dan wel medisch onderzoek". In de toelichting bij het besluit worden als voorbeelden genoemd:

- psychiatrische inrichting
- artspraktijk
- verzorgingstehuis
- medisch centrum.

4 De overige infrastructuur en de Wet geluidhinder

4.1 Algemeen

Voor de verkeerswegen die, als gevolg van de aanleg van de HSL worden gewijzigd of nieuw worden aangelegd is in dit hoofdstuk vastgesteld of de aanpassingen zodanig zijn dat een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder noodzakelijk is.

4.2 De geluidzones

Krachtens artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft iedere weg een geluidzone tenzij uit een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart blijkt dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of lager is. Ook wegen op woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km. per uur geldt, zijn van een geluidzone uitgesloten.

Met een geluidzone wordt het aandachtsgebied langs de weg afgebakend waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. Het akoestisch onderzoek richt zich op de geluidgevoelige bestemmingen die binnen de geluidzone zijn gesitueerd.

Tabel 4-1 Breedte van de geluidzone

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

4.3 Relevante wegen

In paragraaf 2.3 is aangegeven welke wegen de HSL kruisen en welke veranderingen in de infrastructuur van de kruisende wegen verwacht wordt.

Nadat gebleken is dat de 'aan te passen' wegen een geluidzone hebben, is vastgesteld welk regime van de Wet geluidhinder op de weg van toepassing is. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen reconstructie of aanpassing van een bestaande weg en de aanleg van een nieuwe weg. Bovendien is bepaald welke grenswaarden van toepassing zijn. In de volgende paragraaf is per weg een inschatting gegeven van de relevantie.

4.3.1 Hoogeveenseweg

De Hoogeveenseweg zal ter plaatse van de kruising met de HSL voor het autoverkeer ongeveer 2 m verdiept aangelegd worden. Het langzame verkeer wordt zonder hoogteverschillen onder de HSL doorgeleid.

In de directe nabijheid van de kruising bevinden zich binnen de zone enkele woningen zodat akoestisch onderzoek uitgevoerd is.

4.3.2 Nieuwe Hoefweg

De Nieuwe Hoefweg zal ter plaatse van de kruising met de HSL (km 19.2) voor het autoverkeer ongeveer 2 m verdiept aangelegd worden. Het langzame verkeer wordt zonder hoogteverschillen onder de HSL doorgeleid. In de directe nabijheid van de kruising bevinden zich binnen de zone geen geluidgevoelige gebouwen zodat akoestisch onderzoek achterwege kan blijven.

De mogelijkheid bestaat dat de aansluiting van de Hoogeteenseweg op de Nieuwe Hoefweg aan de oostzijde van de HSL gerealiseerd wordt. In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat deze weg nog niet verlegd is.

5 Uitgangspunten voor akoestisch onderzoek

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten opgenomen welke ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. Het gaat hier niet alleen om de gegevens over de HSL en de daarbij behorende omgevingskenmerken, maar ook om de uitgangspunten die voor de kruisende infrastructuur worden aangehouden en gegevens van andere relevante geluidbronnen die bij cumulatie een rol spelen.

5.2 HSL

5.2.1 Verkeersintensiteiten

De geluidproductie van een spoorlijn wordt onder meer bepaald door het aantal en het soort treinen dat van de baan gebruik maakt. In het kader van de Tracébesluit is een prognose opgesteld van het gebruik van de HSL-baan in 2015. Op basis van deze schatting is het aantal treinen berekend dat gemiddeld per uur van de baan gebruik zal maken. Daarbij zijn de drie perioden onderscheiden die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. De spoorbaan zal gebruikt worden door hogesnelheidstreinen van het type Thalys (categorie 9) en shuttletreinen voor binnenlands gebruik van het type categorie 8 ("schijfgeremd intercitymaterieel") uit het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï. Het treintype categorie 8 wordt ingezet voor binnenlands gebruik (medegebruik). Iedere Thalystrein zal in de avond- en nachtperiode bestaan uit 8 zogenaamde tusseneenheden met aan elk uiteinde 1 motoreenheid. Overdag kunnen twee Thalystreinen gekoppeld rijden. Een Shuttletrein (categorie 8) bestaat in de dagperiode uit 1 locomotief met 9 rijtuigen (10 eenheden) en voor de avond- en nachtperiode uit 1 locomotief en 6 rijtuigen (7 eenheden).

In de onderstaande tabel zijn de aantallen treinen per richting vermeld zoals deze volgens de prognose voor het baanvak bij Rotterdam-Schiphol worden verwacht.

Tabel 5-1 Aantal treinen per richting voor iedere periode

	Thalys [treinen per uur]	shuttletreinen [treinen per uur]
dagperiode (07.00-19.00 uur)	2,9	2
avondperiode (19.00-23.00 uur)	2,75	2
nachtperiode (23.00-7.00 uur)	0,55	1,25

In de volgende tabel zijn deze aantallen "vertaald" in aantallen eenheden ("bakken") zoals deze ten behoeve van de geluidberekeningen worden gehanteerd.

Tabel 5-2 Verkeersintensiteiten HSL-sporen (eenheden per uur, per richting)

periode	Thalys-materieel		medegebruik
	motoreenheden	tusseneenheden	eenheden
dagperiode (07.00-19.00 uur)	5,8	23.0	20.0
avondperiode (19.00-23.00 uur)	5.5	22.0	14.0
nachtperiode (23.00-07.00 uur)	1.1	4.5	8.8

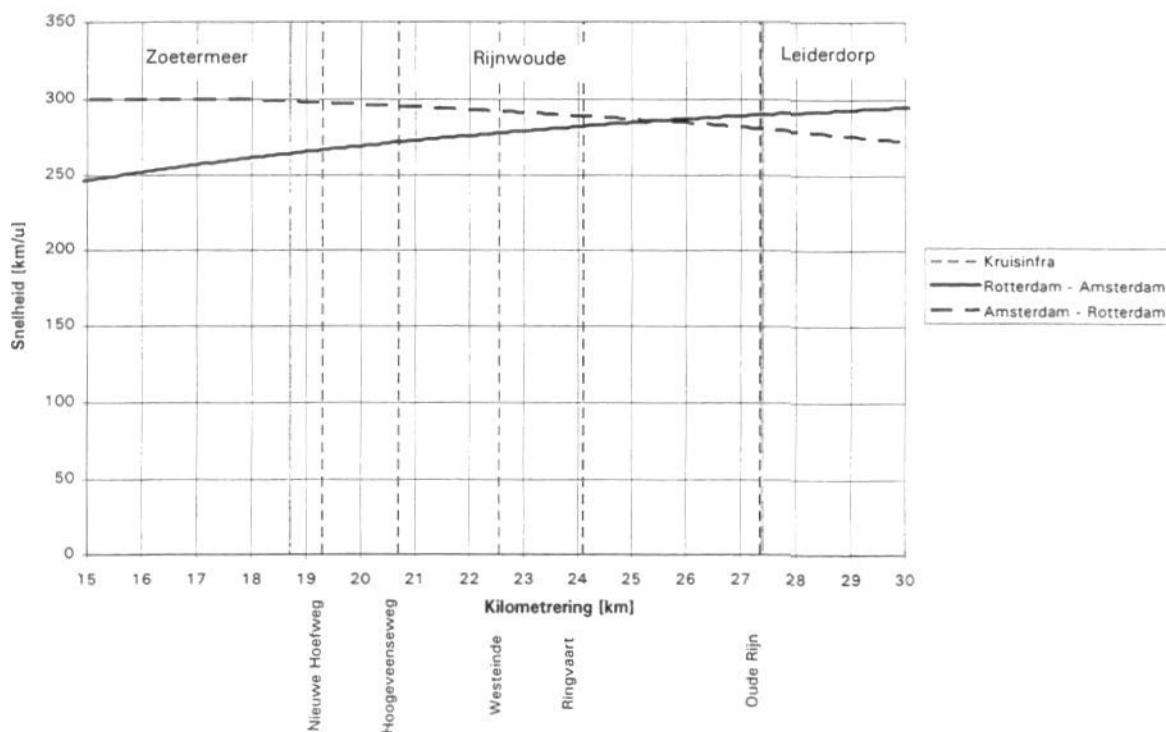
5.2.2 De bovenbouwconstructie en baangesteldheid

Voor de HSL wordt uitgegaan van de geluidemissie van een baan op betonnen mono- of duoblok dwarsliggers in ballastbed. Verder is uitgegaan van voegloos spoor.

5.2.3 Snelheid

De snelheden van de Thalys-treinen worden ontleend aan de snelheidswegdiagrammen uit het Programma van Eisen van de HSL. In figuur 6-1 is het snelheidsverloop in beide richtingen opgenomen. Het shuttlematerieel rijdt de maximum snelheid van 220 km per uur. Het snelheidsverloop bij snelheden lager dan 220 km per uur, is voor beide type treinen gelijk.

Figuur 5-1 Snelheidsprofiel HSL



5.2.4 Ligging van de baan

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het ontwerp zoals dat is opgenomen op de tracékaarten. De ligging van de assen, van de sporen en de overige baanelementen die relevant zijn voor het akoestisch onderzoek, zijn ontleend aan het digitale ontwerp dat als basis heeft gediend voor deze tracékaarten. Het baanontwerp is die volgens code M2L9. Voor het lengteprofiel, de hoogte t.o.v maaiveld en NAP wordt verwezen naar blad 4 "Lengteprofiel deeltracé 2, Bergschenhoek - Rijnwoude" van de kaartbijlage.

5.3 De verkeerswegen

5.3.1 Benodigde verkeersgegevens

In paragraaf 4.3 is voor de Hoogeveenseweg aangegeven dat nader akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Het akoestisch onderzoek, voor deze weg, zal in eerste instantie antwoord moeten geven op de vraag of er naar de definitie van de Wet geluidhinder sprake is van reconstructie. Dit houdt in dat eerst dient te worden vastgesteld of de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer zal gaan toenemen. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt met de situatie in het jaar voor aanvang van de werkzaamheden met de situatie in het tiende jaar na voltooiing van de werkzaamheden.

Vermoedelijk zal het jaar 2000 gelden als het jaar voor aanvang van de werkzaamheden. Naar verwachting zal het werk ongeveer in het jaar 2005 gereed komen, zodat het jaar 2015 zal moeten worden vergeleken met de situatie in 2000.

Bovenstaande houdt in dat de verkeersintensiteiten voor de jaren 2000 en 2015 van belang zijn. Deze gegevens bestaan uit de gemiddelde uurintensiteit in de maatgevende periode van het etmaal, verdeeld over lichte motorvoertuigen, middelzware vrachtwagens en zware vrachtwagens. Ook zijn de maximum snelheid en de soort verharding van belang. De gegevens zijn vermeld in de volgende tabel.

tabel 5-3 Verkeersgegevens Hoogeveenseweg

jaar	etmaalintensiteit (mvt)	gemiddelde nachtuurintensiteit (mvt/uur)			snelheid (km/uur)	verharding
		lichte mvt	middelzware mvt	zware mvt		
1986	9050	85.6	11.8	2.1	80	dicht asfalt
2000	10000	94.6	13.2	2.2	80	dicht asfalt
2015	23000	217.6	30.4	5.0	80	dicht asfalt

5.3.2 De ligging van de wegen

De huidige ligging van de wegen is ontleend aan het Digitale terreinmodel (DTM). Onduidelijkheden daarin zijn bij het veldonderzoek nagelopen.

Er wordt vanuit gegaan dat de ligging in 1986 (toetsingsjaar voor saneringsgevallen) dezelfde was.

De toekomstige ligging zal worden afgeleid van het door het projectbureau HSL vervaardigde digitaal ontwerp dat als basis heeft gediend voor de OTB-kaarten.

5.4 Overige relevante geluidbronnen

Zoals aangegeven in paragraaf 3.6.2 zal bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde inzicht worden gegeven in de geluidbelasting die de betreffende objecten vanwege andere geluidbronnen ondervinden. Met behulp van de cumulatiemethode kan dan worden aangegeven in welke mate het akoestisch klimaat als gevolg van de ingebruikname van de HSL zal veranderen.

Op basis van een oriëntatie is gebleken dat er, behalve de verkeerswegen zoals vermeld in paragraaf 4.3, geen geluidbronnen in de omgeving van het trace zijn gelegen die invloed hebben op het akoestisch klimaat.

5.5 Omgeving

In hoofdstuk 3.4 is een opsomming gegeven van de objecten die in het kader van de HSL-Zuid als geluidgevoelig worden aangemerkt. In deze paragraaf wordt verslag gedaan van de inventarisatie die onder andere naar deze objecten is uitgevoerd.

In het bijgevoegde blad 2 van de kaartbijlage wordt de geïnventariseerde bebouwing in de gemeente Rijnwoude weergegeven. Op blad 1 van de kaartbijlage is de situering van deze bladen en de autonome ontwikkeling door middel van arceringen aangegeven. Ook zijn relevante andere gegevens, zoals de as van de HSL, de 600 meter-contour en de kruisende infrastructuur aangegeven.

5.5.1 Afbakening van het invloedsgebied

De inventarisatie richt zich in principe op het gebied dat binnen een strook van 600 meter uit de as van het tracé is gelegen. Deze 600-meter contour is op de kaarten aangegeven.

5.5.2 Kaartmateriaal

Bij de inventarisatie van de gebouwen en andere gegevens in het invloedsgebied is gebruik gemaakt van raster-ondergronden van de Topografische Dienst in Emmen. Daarna heeft een aanvullende controle in het veld plaatsgevonden, waarna het model gecorrigeerd is.

5.5.3 Geïnventariseerde objecten

De volgende objecten zijn geïnventariseerd:

- te amoveren gebouwen
- geluidgevoelige gebouwen
- geprojecteerde geluidgevoelige gebouwen en objecten
- andere geluidgevoelige objecten
- niet-geluidgevoelige gebouwen

5.5.4 Te amoveren gebouwen

Gezien de ligging van het tracé van de HSL en de wijzigingen in de overige infrastructuur kan de situatie ontstaan dat woningen zullen moeten worden geamoveerd. De woningen die het in Rijnwoude betreft zijn in tabel 5.3 opgenomen. De woning is ook aangegeven op de bijgevoegde kaarten.

Tabel 5-4 Woningen die dienen te worden geamoveerd

Adres	Huisnummer
Hoogeveenseweg	6
Benthorn	1

Behalve te amoveren woningen is ook een inschatting gemaakt welke andere niet geluidgevoelige bebouwing in het kader van de aanleg van de HSL moeten worden geamoveerd. Op de bijgevoegde kaartbijlage is deze bebouwing aangegeven.

Het gaat om de volgende bebouwing:

- schuren gelegen bij de woning Hoogeveenseweg 6

Bij de berekeningen is er van uitgegaan dat deze gebouwen, waar het tracé doorheen loopt, in zijn geheel verwijderd zullen gaan worden.

5.5.5 Geluidgevoelige gebouwen

Op basis van kaartmateriaal en veldonderzoek zijn de gegevens van de bestaande gebouwen verzameld. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen geluidgevoelige en niet-geluidgevoelige gebouwen. De adressen zijn ontleend aan huisnummerkaarten die door de gemeente ter beschikking zijn gesteld, danwel geïnventariseerd of aangevuld met gegevens uit een veldonderzoek.

Voor de geluidgevoelige gebouwen zijn de volgende kenmerken geïnventariseerd:

- ligging
- gebruik
- aantal geluidgevoelige lagen
- adres (straatnaam, huisnummer, gemeente)
- maaiveldhoogte ter plaatse

De ligging van de gebouwen is vastgelegd door de hoekpunten op te nemen in een digitaal bestand. De hoogte van de gebouwen is voor woningen bepaald op basis van het aantal woonlagen. Daarbij is een standaard-verdiepingshoogte gehanteerd van 3 meter.

Op blad 2 van de kaartbijlage is het resultaat van de inventarisatie van geluidgevoelige bestemmingen aangegeven.

5.5.6 Geprojecteerde geluidgevoelige gebouwen en objecten

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3.6 zijn de grenswaarden ook van toepassing op nog te realiseren geluidgevoelige gebouwen die reeds in bestemmingsplannen zijn opgenomen.

Voor zover bekend, is binnen de geluidzone in de gemeente Rijnwoude geen nieuwe woningbouw gepland.

5.5.7 Andere geluidgevoelige objecten

Behalve op de reeds vermelde geluidgevoelige gebouwen is de inventarisatie ook gericht op de objecten die zijn vermeld in de volgende tabel. Hierbij is tevens aangegeven of deze objecten binnen de 600-meter-contour in de gemeente Rijnwoude zijn aangetroffen.

Tabel 5-5 Overige geluidgevoelige objecten

object	omschrijving
woonwagenterreinen	nee
woonarken	nee
terreinen bij gezondheidszorggebouwen	nee
milieubeschermingsgebieden	nee
terreinen voor verblijfsrecreatie	
– <i>jachthavens</i>	nee
– <i>campings</i>	nee
– <i>bungalowparken</i>	nee
– <i>volkstuinten met verblijfsmogelijkheid</i>	nee
terreinen voor dagrecreatie	
– <i>volkstuinten</i>	nee
– <i>zwembaden</i>	nee

In de Provinciale Milieuverordening is op het grondgebied van de gemeente Rijnwoude een gebied als "Milieubeschermingsgebied voor stilte" De Wilck aangewezen. Zie kaartblad 1.

5.5.8 Niet-geluidgevoelige gebouwen

De niet-geluidgevoelige gebouwen, zoals schuren, kassen en bedrijven, zijn alleen geïnventariseerd wanneer deze een afschermende werking kunnen hebben voor geluidgevoelige objecten. Daarbij is qua hoogte een ondergrens aangehouden van 3 meter boven maaiveld.

5.5.9 Overige gegevens geluidmodel

In het geluidmodel wordt een aantal terreinkenmerken opgenomen welke van invloed is op de berekende geluidbelastingen.

Het betreft de volgende terreinkenmerken:

- hard-zacht lijnen; deze lijnen geven de overgang aan van de voor de geluidberekening relevante bodemovergangen.
- stompe schermen; hoogteverschillen in het terrein die van invloed zijn op de geluidberekeningen.
- scherpe schermen; de geluidafschermende voorzieningen.
- breuklijnen; discontinuïteiten in terreinhoogtes
- maaiveldhoogten

Deze gegevens zijn ontleend aan het DTM en, voor zover het de (nieuwe) kruisende wegen betreft, aan het digitale ontwerp dat als basis heeft gediend voor de tracékaarten.

5.6 Overige uitgangspunten

5.6.1 Toe te passen rekenmethoden

De geluidbelastingen vanwege de HSL worden berekend conform Standaard-rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaaï zoals dit sinds 1 maart 1997 van kracht is. De geluidbelastingen vanwege wegverkeer worden berekend conform Standaard-rekenmethode 2 van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. De cumulatieberekeningen zijn op basis van de methode Miedema uitgevoerd. Deze methode is beschreven in "Geluid, geur en milieukwaliteit" (Publikatiereeks verstorings nr. 4a/1993).

5.6.2 Schermen

Wanneer de grenswaarden worden overschreden, is nagegaan welke afschermende maatregelen nodig zijn om deze overschrijding te niet te doen. Als uitgangspunt is genomen dat alle geluidschermen zich gedragen als absorberende schermen. Dit houdt in dat de plaatsing van een dergelijk scherm aan de overzijde van de spoorbaan niet zal leiden tot een extra verhoging van de geluidbelasting. De schermen zijn dan ook altijd als absorberende schermen in de geluidmodellen ingevoerd. Dit geldt ook voor de wanden van tunnelbakken. In dit rapport worden de schermhoogten aangegeven met een hoogte boven bovenkant spoor (BS). Alleen wanneer de sporen onder het maaiveld liggen, wordt de hoogte ten opzichte van maaiveld aangegeven. De schermen zijn op 4.5 meter uit de as van het dichtstbijzijnde spoor in de geluidmodellen ingevoerd.

5.6.3 Waarneemhoogten

De geluidbelastingen zijn voor iedere geluidgevoelige laag berekend voor zover het betreffende gebouw in enige oplossing een hogere geluidbelasting heeft dan de voorkeursgrenswaarde. Hierop is een uitzondering gemaakt voor z.g. tweede of derde lijnsbebouwing waarvan op voorhand duidelijk is dat de geluidbe-

lastig lager zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde omdat de geluidbeperkende maatregelen worden gedimensioneerd op basis van de geluidbelasting op de eerstelijnsbebouwing.

Voor de inschatting van het aantal geluidgevoelige lagen is bij woningen de volgende figuur als leidraad gehanteerd. In algemene zin is een bouwlaag waarvan de kennelijke sta-hoogte meer dan 2 meter draagt als geluidgevoelig aangemerkt.

In figuur 5-2 is aangegeven welke waarneemhoogten worden berekend bij gegeven gevelopbouw.

Figuur 5-2 Schematische weergave keuze waarneemhoogten



6 Geluidbelastingen HSL

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de geluidbelastingen vanwege de HSL vermeld die voor de verschillende situaties zijn bepaald. In eerste instantie zijn berekeningen uitgevoerd voor de situatie zonder extra afschermdende voorzieningen bepaald en wanneer daartoe aanleiding bestaat, is ingegaan op het effect van deze afschermdende voorzieningen.

6.2 Algemeen

6.2.1 De maatgevende periode

In paragraaf 5.2 is aangegeven dat drie perioden worden onderscheiden voor het bepalen van de maatgevende periode. Om aan te geven wat de verschillen tussen de verschillende perioden zijn, is in de volgende tabel voor een afstand van 150 meter uit de HSL de geluidniveaus voor de drie perioden gegeven. Tevens zijn de waarden vermeld die ontstaan als de correctie voor de etmaalwaarde in rekening wordt gebracht. Bij deze berekening zijn de verkeersintensiteiten uit paragraaf 5.2 gebruikt. Als snelheid is aangehouden 300 km/uur (220 km/u voor de shuttles). Verder is geen rekening gehouden met geluidschermen; de waarnemhoogte is 5 meter boven maaiveld.

Tabel 6-1 Geluidniveaus op 150 meter van het tracé in de verschillende perioden

L_{Aeq} [dB(A)]	dagperiode	avondperiode	nachtperiode	etmaal- waarde
geluidniveau	60.7	60.2	54.7	
correctie voor etmaalwaarde	0	5	10	
geluidniveau na correctie	60.7	65.2	64.7	
maatgevende periode		x		65

Uit de tabel blijkt dat de geluidniveaus in de dag- en avondperiode vrijwel aan elkaar gelijk zijn. In de nachtperiode ligt het niveau ruim 5 dB(A) lager. Na correctie zijn de geluidniveaus van avond- en nachtperiode vrijwel aan elkaar gelijk.

Na de wettelijke correctie voor de etmaalwaarde blijkt dat de avondperiode maatgevend is voor het L_{Aeq} -etmaal. In het vervolg van dit rapport zijn uitsluitend de etmaalwaarden vermeld.

6.2.2 Enkele kentallen

Om een algemeen beeld te krijgen van de geluidbelastingen die door de HSL worden veroorzaakt, zijn in de volgende tabel de afstanden vermeld waarop een aangegeven geluidbelasting zich voordoet. Hierbij is uitgegaan van vrije veld condities hetgeen wil zeggen zonder afschermdende maatregelen en zonder dat de afschermdende werking van gebouwen in rekening is gebracht. Er is een snelheid aangehouden van 300 km/uur; 220 km/u voor de shuttle.

Tabel 6-2 **Indicatieve afstanden tussen de as van de HSL en enkele geluidbelastingen (ligging HSL op maaiveld, geen afscherming)**

L_{Aeq} -etmaal [dB(A)]	contourafstand (5 meter boven maaiveld) [m]
57	430
60	290
65	150
70	75

Uit de tabel blijkt dat de voorkeursgrenswaarde in dit gebied tot ca. 430 meter uit de as van de HSL wordt overschreden.

6.3 Geluidbelastingen zonder afschermende voorzieningen

Voor alle geluidgevoelige objecten is in eerste instantie de geluidbelasting berekend zoals deze zich zou voordoen wanneer geen afschermende maatregelen worden getroffen. In de volgende subparagrafen zijn de berekeningsresultaten weergegeven. Alleen de woningen in Rijnwoude, die in het akoestisch onderzoek betrokken zijn en waarvan de geluidbelasting zonder afschermende voorzieningen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, zijn weergegeven.

In de gemeente Rijnwoude komen 11 woningen voor die in de situatie zonder geluidafschermende voorzieningen een geluidbelasting zouden ondervinden van meer dan 57 dB(A). De hoogste geluidbelasting bedraagt 75 dB(A) op de woning Hooogeveenseweg 11. De resultaten van de berekeningen voor de woningen staan weergegeven in tabel 6-3.

Tabel 6-3 woningen met een geluidbelasting > 57 dB(A) - situatie zonder afscherming

puntnr.	adres		informatie					Laeq in dB(A) schermvariant
	straatnaam	nummer		woningen				
		van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	A zonder schermen
13	BENTHORN	1A		w	1	2	1.5	63
							4.5	64
2	BENTHORN	2		w	1	2	1.5	62
							4.5	64
15	HOOGVEENSEWEG	4		w	1	2	1.5	61
							4.5	63
16	HOOGVEENSEWEG	5		w	1	2	1.5	58
							4.5	61
14	HOOGVEENSEWEG	7	9	w	2	2	1.5	63
							4.5	64
11	HOOGVEENSEWEG	8		w	1	2	1.5	68
							4.5	69
10	HOOGVEENSEWEG	8A		w	1	2	1.5	60
							4.5	64
4	HOOGVEENSEWEG	11		w	1	3	1.5	71
							4.5	73
							7.5	75
3	HOOGVEENSEWEG	11A		w	1	2	1.5	67
							4.5	69
5	HOOGVEENSEWEG	13		w	1	2	1.5	58
							4.5	60

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

6.4 Effect van afschermende maatregelen langs de HSL

Voor de situaties waarin de grenswaarde wordt overschreden, is nagegaan welke afschermende maatregelen nodig zijn om deze overschrijdingen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Ten behoeve van deze berekeningen is het onderzoeksgebied opgedeeld in clusters van woningen. In deze exercities zijn de locatie, de hoogte en de lengte van de voorzieningen bepaald. De situering van deze schermen staat weergegeven op blad 3 "Geluidbelasting en maatregelen volgens OTB" van de kaartbijlage. De resultaten van deze exercities worden in de volgende subparagrafen besproken.

6.4.1 Woningen Hoozeveenseweg westzijde

Voor de woningen, gelegen ten westen van de Hoozeveenseweg, is het effect onderzocht van een scherm dat aan de oostzijde van de HSL, van km 20.400 t/m km 20.825 met een lengte van 425 m, is gesitueerd. Ter plaatse ligt de HSL op 4.5 m boven maaiveld. De geluidbelastingen zijn berekend, uitgaande van schermhoogten van 1 t/m 4 m ten opzichte van de bovenkant van het spoor. De resultaten van deze berekeningen staan weergegeven in tabel 6-4.

Zonder afscherming ondervinden 5 woningen een geluidbelasting, hoger dan 57 dB(A). Bij een hoogte van de afscherming van 1 en 2 m blijven nog steeds 5 woningen over met een geluidbelasting van meer dan 57 dB(A). Bij een 3 m hoge afscherming zouden 3 woningen een geluidbelasting, hoger dan 57 dB(A) ondervinden. Bij een afscherming van 4 m hoog voldoen alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde van de geluidbelasting van 57 dB(A).

Tabel 6-4 geluidbelastingen ten westen van de Hoogeveenseweg met afschermende voorzieningen

puntnr	adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)					afname			
	straatnaam	nummer						schermvariant								
			van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	A	B	C	D	E			
								zonder schermen	h = 1.0m l = 425m km20.400-	h = 2.0m l = 425m km20.400-	h = 3.0m l = 425m km20.400-	h = 4.0m l = 425m km20.400-				
13	BENTHORN	1A		w	1	2	1.5	63	60	59	57	55	3	5	7	8
							4.5	64	62	60	59	57	3	4	6	7
15	HOOGEVEENSEWEG	4		w	1	2	1.5	61	58	56	54	52	3	5	7	9
							4.5	63	60	59	57	56	3	4	6	7
16	HOOGEVEENSEWEG	5		w	1	2	1.5	58	56	55	54	53	2	3	5	6
							4.5	61	59	58	57	56	2	3	4	5
14	HOOGEVEENSEWEG	7	9	w	2	2	1.5	63	60	58	56	55	3	5	7	8
							4.5	64	61	60	58	57	3	4	6	7

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

6.4.2 Woningen Hoogeveenseweg oostzijde

Voor de woningen, gelegen ten oosten van de Hoogeveenseweg, is het effect onderzocht van een scherm dat aan de oostzijde van de HSL, van km 20.325 t/m km 20.775 met een lengte van 450 m, is gesitueerd. Voor Benthorn 2 is dit scherm niet effectief. Ter plaatse ligt de HSL op 4.5 m boven maai-veld. De geluidbelastingen zijn berekend, uitgaande van schermhoogten van 1 t/m 5 m ten opzichte van de bovenkant van het spoor. De resultaten van deze berekeningen staan weergegeven in tabel 6-5. Zonder afscherming ondervinden 6 woningen een geluidbelasting, hoger dan 57 dB(A). Bij een hoogte van de afscherming van 2, 3 en 4 m blijven nog steeds 5 woningen over met een geluidbelasting van meer dan 57 dB(A). Bij een 5 m hoge afscherming zou nog steeds een woning, Benthorn 2, over met een geluidbelasting van 63 dB(A). Daar is echter het scherm ook niet effectief.

Tabel 6-5 geluidbelastingen ten oosten van de Hoogeveenseweg met afschermdende voorzieningen

puntnr	adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)						afname					
	straatnaam		nummer					schermvariant											
			van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	zonder schermen	h=1.0m l=450m km20.325-	h=2.0m l=450m km20.325-	h=3.0m l=450m km20.325-	h=4.0m l=450m km20.325-	h=5.0m l=450m km20.325-	B. t.o.v A.	C. t.o.v A.	D. t.o.v A.	E. t.o.v A.	F. t.o.v A.
2	BENTHORN		2		w	1	2	1.5	62	62	62	62	62	62	0	0	1	1	1
								4.5	64	63	63	63	63	63	0	0	0	1	1
11	HOOGEVEENSEWEG		8		w	1	2	1.5	68	64	61	60	57	54	4	6	8	11	14
								4.5	69	66	64	62	59	56	3	5	8	10	13
10	HOOGEVEENSEWEG		8A		w	1	2	1.5	60	57	56	55	54	52	3	4	5	6	7
								4.5	64	62	61	60	59	57	1	3	4	5	6
4	HOOGEVEENSEWEG		11		w	1	3	1.5	71	66	63	61	55	52	5	7	10	15	19
								4.5	73	69	67	64	61	56	4	6	9	12	17
								7.5	75	71	68	66	63	59	4	7	9	12	16
3	HOOGEVEENSEWEG		11A		w	1	2	1.5	67	63	61	59	56	51	4	6	8	11	16
								4.5	69	65	63	61	59	55	3	5	7	10	14
5	HOOGEVEENSEWEG		13		w	1	2	1.5	58	56	55	55	54	53	2	3	4	4	5
								4.5	60	58	57	56	55	55	2	3	4	4	5

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

6.4.3 Bentwoud

De resultaten van de berekeningen, uitgevoerd ten behoeve van het Bentwoud, staan in de navolgende tabel weergegeven.

Tabel 6-6 geluidbelastingen ter hoogte van het Bentwoud

puntnr.				informatie				Laeq in dB(A)			afname	
	afstand		nummer	woningen				schermvariant				
		van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	A	B	C	B. t.o.v A.	C. t.o.v A.
								zonder schermen	h=1.0m l=XXXXm kmXX.XX-kmXX.XX	h=2.0m l=XXXXm kmXX.XX-kmXX.XX		
121	25M				0	0	1.5	74	66	61	8	13
122	50M				0	0	1.5	70	65	63	5	7
123	100M				0	0	1.5	66	62	60	4	6
124	150M				0	0	1.5	63	59	57	4	6
125	200M				0	0	1.5	61	57	55	4	6
126	300M				0	0	1.5	58	54	53	4	6
127	400M				0	0	1.5	56	52	50	4	6
128	500M				0	0	1.5	54	50	48	4	6
129	1000M				0	0	1.5	47	44	42	4	6

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

Met een scherm van 2 meter zal in Bentwoud, vanaf een afstand van ongeveer 150 meter, een waarde van 57 dB(A) of lager heersen. Evenals voor woningen is hier de etmaalwaarde bepaald door de avond-

waarde, vermeerderd met 5 dB(A). De werkelijke (on gecorrigeerde) waarde is overdag en 's avonds ongeveer 52 dB(A) en 's nachts ongeveer 47 dB(A).

7 Akoestisch onderzoek Hoogeveensweg

7.1 Algemeen

In paragraaf 4.3.1 is aangegeven dat voor de te reconstrueren Hoogeveenseweg een akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd naar het effect van deze reconstructies. In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van dit onderzoek.

7.2 Hoogeveenseweg

In het onderzoek zijn alleen de woningen in beschouwing genomen die langs het wegdeel liggen dat een reconstructie zal ondergaan. Het gaat derhalve alleen om de woningen die naast het te wijzigen wegdeel liggen. Dit zijn de woningen die zijn vermeld in de volgende tabel. Voor deze woningen zijn de geluidbelastingen voor de situatie vóór en na realisatie van de reconstructie berekend.

tabel 7-1 Geluidbelastingen vanwege de Hoogeveensweg

punctnr.	adres			informatie woningen				Laeq in dB(A)		Laeq in dB(A)	Overschrijding
	straatnaam	nummer								schermvariant	
		van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	Heersende waarde	Grenswaarde	A	A t.o.v. grenswaarde
11	HOOGVEENSEWEG	8		w	1	2	1.5	63	63	66	4
							4.5	63	63	67	4
10	HOOGVEENSEWEG	8A		w	1	2	1.5	60	60	64	4
							4.5	61	61	65	4
4	HOOGVEENSEWEG	11		w	1	3	1.5	58	58	62	4
							4.5	60	60	64	4
							7.5	61	61	64	4
3	HOOGVEENSEWEG	11A		w	1	2	1.5	45	50	49	-1
							4.5	46	50	50	0

w = woning



inkleuring bij overschrijding van de grenswaarde

Uit de tabel blijkt dat zonder voorzieningen de geluidbelasting met 4 dB(A) zal toenemen. Geluidbeperkende maatregelen zoals een geluidscherm langs de weg, zal hier weinig soelaas bieden in verband met de geluidlekken die zouden ontstaan ter plaatse van de uitritten. Het effect van deze voorzieningen is dan ook niet bepaald. De enige mogelijkheid om de geluidbelasting te beperken is de toepassing van een verharding van zeer open asfaltbeton. Hiermee kan een reductie worden bereikt van ca. 2 dB(A). Er blijft dan nog steeds een overschrijding bestaan.

8 Evaluatie en keuze van de maatregelen

8.1 Algemeen

In hoofdstuk 6 is aangegeven bij welke woningen de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden. Voor deze woningen is bovendien aangegeven welke afscherpende maatregelen zouden moeten worden getroffen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de keuze van de geluidbeperkende voorzieningen zoals deze in het OTB zijn opgenomen. Tevens is de motivatie gegeven voor de keuze van deze voorzieningen.

8.2 Afwegingscriteria

Een hogere 'ten hoogste toelaatbare waarde' dan de voorkeursgrenswaarde kan alleen in die gevallen worden overwogen waarin geluidbeperkende maatregelen niet voldoende effect hebben of wel dat de toepassing van deze maatregelen bezwaren heeft van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Landschappelijke bezwaren

Het buitengebied van de gemeente Rijnwoude is een gebied waarin openheid en oriëntatie belangrijke kwaliteiten zijn. Een dergelijke gebied is gevoelig voor het plaatsen van opgaande elementen langs de HSL. Met het oog hierop zal de hoogte van een geluidscherm bij voorkeur beperkt moeten blijven. Als er schermen nodig zijn gaat de voorkeur uit naar transparante schermen.

Vervoerskundige bezwaren

Voor de HSL op het grondgebied van de gemeente Rijnwoude bestaan geen vervoerskundige bezwaren tegen de plaatsing van afscherpende voorzieningen.

Financiële bezwaren

De kosten van de voorziening worden gerelateerd aan het effect dat er mee wordt bereikt. De effectiviteit van het scherm wordt bepaald aan de hand van de volgende elementen:

- aantal woningen waar zonder voorzieningen de grenswaarde wordt overschreden
- overblijvende geluidbelasting na realisatie van de voorzieningen
- de waarde waarmee de geluidbelasting afneemt
- geluidbelasting op de begane grond als indicatie voor het niveau in de verblijfruimten buiten de woning
- extra akoestisch effect ten opzichte van een variant met minder omvangrijke voorzieningen.

Deze elementen zijn verwerkt in een weging van het aantal woningen waarvoor het scherm effect heeft. De schermkosten zijn geraamd op basis van een kostprijs per vierkante meter scherm-oppervlak (boven BS) van Hfl 1000,--.

8.3 Keuze

Hoogeveenseweg westzijde

Overwegende dat:

- *de kosten van het scherm relatief hoog zijn*
- *hogere afscherming bezwaarlijk is om landschappelijke redenen*

is gekozen een scherm van 2 m hoog met een lengte van 425 m in het OTB op te nemen.

Hoogeveenseweg oostzijde

Overwegende dat:

- *de kosten van het scherm relatief zeer hoog zijn*
- *hogere afscherming bezwaarlijk is om landschappelijke redenen*
- *de geluidbelasting vanwege de Hoogeveenseweg bij deze woningen zal gaan toenemen met 4 dB(A) terwijl geluidbeperkende maatregelen voor deze bron niet voldoende effect zullen hebben*

is gekozen een scherm van 2 m hoog met een lengte van 450 m langs de HSL in het OTB op te nemen .

Bentwoud

Overwegende dat:

- *het Bentwoud geen geluidgevoelige bestemming is*

is gekozen geen scherm in het OTB op te nemen.

8.4 Consequenties van de keuze

De consequentie van het voorgaande is dat voor 10 woningen in de gemeente Rijnwoude in verband met de HSL een hogere 'ten hoogste toelaatbare waarde' zal moeten worden vastgesteld. Deze woningen zijn vermeld in tabel 8-1. Bovendien zal er voor 3 woningen vanwege de Hoogeveenseweg een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting moeten worden vastgesteld. Deze woningen zijn vermeld in tabel 8-2.

Tabel 8-1 Woning met de te verzoeken hogere waarde vanwege de HSL

puntnr.	adres		informatie woningen				Laeq in dB(A) schermvariant	
	straatnaam	nummer		woningen			A	te verzoeken hogere waarde
		van	tot	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	
13	BENTHORN	1A		w	1	2	1.5	59
							4.5	60
2	BENTHORN	2		w	1	2	1.5	62
							4.5	63
15	HOOGVEENSEWEG	4		w	1	2	1.5	56
							4.5	59
16	HOOGVEENSEWEG	5		w	1	2	1.5	55
							4.5	58
14	HOOGVEENSEWEG	7	9	w	2	2	1.5	58
							4.5	60
11	HOOGVEENSEWEG	8		w	1	2	1.5	61
							4.5	64
10	HOOGVEENSEWEG	8A		w	1	2	1.5	56
							4.5	61
4	HOOGVEENSEWEG	11		w	1	3	1.5	63
							4.5	67
							7.5	68
3	HOOGVEENSEWEG	11A		w	1	2	1.5	61
							4.5	63

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

Bij deze woningen zal moeten worden nagegaan wat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten zal zijn. Wanneer deze waarde hoger is dan 37 dB(A) zullen aanvullende maatregelen aan de gevel moeten worden getroffen.

Tabel 8-2 Woning met de te verzoeken hogere waarde vanwege de Hoogeteenseweg

puntnr.	adres		informatie woningen				Laeq in dB		Laeq Overschrijding schermvariant	
	straatnaam	nummer	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte	Heersende waarde	Grenswaarde	te verzoeken hogere waarde	A t.o.v. grenswaarde
		van tot								
11	HOOGVEENSEWEG	8	w	1	2	1.5	63	63	66	4
						4.5	63	63	67	4
10	HOOGVEENSEWEG	8A	w	1	2	1.5	60	60	64	4
						4.5	61	61	65	4
4	HOOGVEENSEWEG	11	w	1	3	1.5	58	58	62	4
						4.5	60	60	64	4
						7.5	61	61	64	4

w = woning

inkleurung bij overschrijding van de grenswaarde

Omdat het hier gaat om saneringswoningen, zal de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten moeten worden teruggebracht tot 45 dB(A).

9 Het akoestisch klimaat bij de hogere waarde-woningen

9.1 Algemeen

In hoofdstuk 8 is vermeld dat voor 10 woningen een hogere 'maximaal toelaatbare geluidbelasting' zal moeten worden vastgesteld. Voor deze woningen is onderzocht in welke mate het akoestisch klimaat als gevolg van de aanleg van de HSL zal veranderen. Daarbij is gebruik gemaakt van de z.g. MKM-methode (zie bijlage 2).

9.2 Beschrijving van het akoestisch klimaat

De genoemde woningen liggen binnen de geluidzone van de Nieuwe Hoefweg en Hoozeveenseweg. Op deze weg worden dit moment 10.000 mvt. per etmaal verwerkt. In 2010 zal deze intensiteit opgelopen zijn tot 23.000 mvt. (de verkeersgegevens zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek van de provincie Zuid-Holland van augustus 1997). Er zijn plannen om de Nieuwe Hoefweg te verschuiven, parallel aan de HSL en dus ook de aansluiting van de Nieuwe Hoefweg op de Hoozeveenseweg om te leggen.

Bij het bepalen van de akoestische kwaliteit van de situatie is met beide mogelijkheden rekening gehouden.

- handhaving van de huidige ligging
- omlegging

De woning Hoozeveenseweg 11 komt bij omlegging van de N209 tussen de HSL en de weg in te liggen. De beoordelingsmethode op basis van MKM geeft voor een dergelijke situatie geen correcte inschatting van de akoestische kwaliteit. Zeker is wel dat gezien de ligging van deze woning de situatie aanzienlijk zal verslechteren. De beoordeling van de akoestische kwaliteit is voor de verschillende situaties in de volgende tabel opgenomen.

tabel 9-1 Te verzoeken hogere waarde met aanduiding akoestische kwaliteit

puntnr.	adres			informatie				Laeq dB(A)	beoordeling akoestisch klimaat				
	straatnaam		nummer	gebruik	aantal	aantal lagen	waarn. hoogte		A	B	C	E	F
			van					tot				Schermeuze	1996
13	BENTHORN		1A		w	1	2	1.5	59	Matig	Slecht	Slecht	Redelijk
								4.5	60	Matig	Slecht	Slecht	Matig
2	BENTHORN		2		w	1	2	1.5	62	Goed	Goed	Matig	Matig
								4.5	63	Goed	Goed	Matig	Tam. slecht
15	HOOGVEENSEWEG		4		w	1	2	1.5	56	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk
								4.5	59	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Matig
16	HOOGVEENSEWEG		5		w	1	2	1.5	55	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk
								4.5	58	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk
14	HOOGVEENSEWEG		7	9	w	2	2	1.5	58	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Redelijk
								4.5	60	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Matig
11	HOOGVEENSEWEG		8		w	1	2	1.5	61	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Matig
								4.5	64	Slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Tam. slecht
10	HOOGVEENSEWEG		8A		w	1	2	1.5	56	Tam. slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Matig
								4.5	61	Tam. slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	Tam. slecht
4	HOOGVEENSEWEG		11		w	1	3	1.5	63	Tam. slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	nvt
								4.5	67	Tam. slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	nvt
								7.5	68	Tam. slecht	Zeer slecht	Zeer slecht	nvt
3	HOOGVEENSEWEG		11A		w	1	2	1.5	61	Goed	Matig	Matig	Tam. slecht
								4.5	63	Goed	Matig	Tam. slecht	Tam. slecht

w = woning

geluidbelasting hoger dan 57 dB(A)

Uit deze tabel blijkt dat de situatie zonder omlegging overal slechter zal gaan worden. Dit wordt met name veroorzaakt door de toename van de geluidemissie vanwege de Hoogeveenseweg. Wanneer de Nieuwe Hoefweg wel wordt omgelegd verbeterd bij de meeste woningen het akoestisch klimaat weer ondanks de aanwezigheid van de HSL.

Bijlage 1 Tracewet, Wet op de Ruimtelijke Ordening en wet geluidhinder

INLEIDING

Met de Tracéwet werd beoogd zorgvuldige procedures inzake de aanleg of wijziging van hoofdinfrastructuur in het leven te roepen waarbij de besluitvorming in het "ruimtelijke spoor" en die in de verschillende sectoren goed op elkaar zijn afgestemd. Deze sectorale besluitvorming heeft onder andere betrekking op geluidhinder.

Voor het vaststellen van een tracé kent de Tracéwet twee procedures, een algemene en een bijzondere procedure. Deze laatste procedure is bedoeld voor projecten van nationaal belang waaraan een planologische kernbeslissing (pkb) ten grondslag ligt zoals de HSL.

Bij de tot stand koming van het tracébesluit wordt met de betrokken overheden overlegd over de te treffen maatregelen en wordt hierover van gedachten gewisseld met de bevolking. Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is verzonden dienen de besturen van de provincies en gemeenten binnen 12 weken hun oordeel over het tracé te geven en te besluiten of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen. Onder planologische medewerking wordt in dit verband verstaan het nemen van besluiten krachtens de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), of de Wet geluidhinder (Wgh) waardoor het tracé volgens het tracébesluit kan worden uitgevoerd zonder strijdig te zijn met de genoemde wetten.

In het onderstaande wordt kort ingegaan op de doelstelling van de wetten die in het geding zijn en wordt vervolgens ingegaan op de procedures en de bevoegdheden voor het vaststellen van het tracé en het opnemen daarvan in de ruimtelijke plannen.

DOELSTELLINGEN

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder worden regels gesteld ter bestrijding van geluidhinder. Voor weg- en railverkeer hebben veel van die regels betrekking op de planologisch inpassing van deze geluidbronnen en de interactie tussen de weg of spoorweg met zijn omgeving. De systematiek die de Wgh hanteert ter bestrijding van geluidhinder door weg- en door railverkeer komen in belangrijke mate overeen. In beide gevallen wordt het onderzoeksgebied beperkt tot een zone waarvan de breedte in de Wgh of het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs), een uitvoeringsbesluit van de Wgh, vastligt. Binnen die zone moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd, moet advies aan de inspecteur worden gevraagd en moeten de grenswaarden in acht worden genomen. Het in acht nemen van de grenswaarden gebeurt bij de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan. De Wgh maakt daarbij onderscheid tussen voorkeursgrenswaarden en hogere waarden. Onder de in acht te nemen grenswaarden worden, conform artikel 76 van de Wgh of artikel 4 van het Bgs, tevens de door Geduputeerde Staten (GS) vastgestelde hogere waarden verstaan.

In de Wgh of het Bgs zijn hiervoor procedures opgenomen.

Wet op de Ruimtelijke Ordening

Het in acht nemen van de grenswaarden betekent voor het bestemmingsplan dat het plan geen situaties mag bevatten die in strijd zijn met de Wgh. De voorschriften en de te treffen maatregelen moeten dit waarborgen. Ook bij de goedkeuring van het bestemmingsplan moeten GS dit toetsen.

Voor het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan kent de WRO een eigen procedure.

Afstemming tussen de Tracéwet en de Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 1, eerste lid sub h onder 3, van de Tracéwet vallen onder het tracé mede de in acht te nemen grenswaarden en een aanduiding van de geluidwerende maatregelen. Daarom zullen in het kader van de tracéprocedure tevens de in acht te nemen grenswaarden en maatregelen moeten worden vastgesteld. De Tracéwet laat echter de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet geluidhinder onverlet zodat ook de procedures ingevolge die wetten moeten worden gevolgd. Hierbij vragen de volgende aspecten de aandacht:

Hoe verhouden de procedures uit de Tracéwet, de WRO en de Wgh zich ten opzichte van elkaar?

Hoe liggen de bevoegdheden ten aanzien van het in acht nemen van de grenswaarden?

Hoe wordt de rechtsbescherming gewaarborgd die in de Wgh ten aanzien van het in acht nemen van de grenswaarden geldt?

PROCEDURES EN BEVOEGDHEDEN

Inhoud versus procedures

Bij de besluitvorming ten aanzien van het tracé kan onderscheid worden gemaakt tussen de inhoudelijke en de procedurele aspecten. Inhoudelijk wordt het tracé vastgesteld in het tracébesluit. Daarmee ligt het tracé vast en zijn de daaraan verbonden consequenties in beeld gebracht. Daarna volgt een proces waarbij de inhoudelijke aspecten van het tracé worden ingepast in de daarvoor geëigende plannen. Dit proces wordt de planologische medewerking genoemd. Inhoudelijk staat het tracé dan niet meer ter discussie. Dat wil zeggen dat de vervolgpcedures voor zover zij op het tracé betrekking hebben inhoudelijk leeg zijn. Want op grond van artikel 19 van de Tracéwet mogen bedenkingen, bezwaar of beroep tegen een besluit dat in het kader van de planologische medewerking wordt genomen geen grond vinden in bedenkingen tegen het tracébesluit.

Omdat de inhoudelijke aspecten ten aanzien van de vaststelling van het tracé in de tracéprocedure zijn opgenomen zal deze procedure de zelfde rechtsbescherming moeten bieden die de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet geluidhinder in dit opzicht bieden.

Procedures

Voor geluidhinder zijn twee zaken van belang namelijk het vaststellen van de grenswaarden en het in acht nemen daarvan in het bestemmingsplan. Het in acht nemen van de grenswaarden gebeurt door de geluidbron en de ontvanger planologisch te scheiden, of door maatregelen te treffen waardoor de geluidbelasting bij de geluidgevoelige bestemming tot de voorkeursgrenswaarde wordt beperkt. In het bestemmingsplan wordt dit in de voorschriften en op de kaart gewaarborgd. Indien het treffen van maatregelen niet of niet in voldoende mate mogelijk is moeten hoger waarden worden aangevraagd. Hiervoor kent de Wet geluidhinder een afzonderlijke procedure. In deze procedure wordt een ontwerp verzoek ter visie gelegd ten aanzien waarvan een ieder opmerkingen kan maken. Vervolgens wordt het verzoek ingediend en wordt door gedeputeerde staten op het verzoek beslist. Zowel bij het in acht nemen van de grenswaarden als bij het verzoeken van hogere waarden wordt de inspecteur milieu in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen.

In het tracébesluit wordt op overeenkomstige wijze als in het bestemmingsplan een gebied vastgelegd waarbinnen het tracé en de maatregelen worden gerealiseerd, rekening houdend met de in de omgeving aanwezige geluidgevoelige bestemmingen. De mogelijkheden voor de bevolking om op de plannen inhoudelijk te reageren zijn ondergebracht in de tracéprocedure. Voor het verzoek hogere waarden geldt het zelfde. Het ontwerp-verzoek wordt gelijktijdig met het ontwerp-tracé ter visie gelegd waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld opmerkingen te maken ten aanzien van dit ontwerp. Het besluit tot het

toestaan van hogere waarden wordt impliciet genomen bij het besluit tot het verlenen van planologische medewerking, de in acht te nemen grenswaarden maken immers deel uit van het tracé.

Na het tracébesluit en het besluit tot het verlenen van planologische medewerking worden bestemmingsplanprocedures doorlopen en worden verzoeken voor hogere grenswaarden gedaan. Waarom nu nog deze procedures?

Ten eerste zijn deze procedures nodig om de inhoudelijke aspecten ten aanzien van het tracé formeel in de ruimtelijke plannen vast te leggen. Een tracébesluit is daarvoor niet het geschikte instrument. Dat legt namelijk een eenmalig gebeuren vast met een heel specifiek doel. Het bestemmingsplan daarentegen geeft een veel integraler beeld van de ruimtelijke inrichting en wordt iedere tien jaar herzien. Als het tracé eenmaal in het bestemmingsplan is opgenomen is het voor een volgende herziening één van de factoren waarmee bij de verdere planologische inrichting van het plangebied rekening moet worden gehouden. Een tweede reden om deze procedures te doorlopen is dat het tracébesluit uitsluitend het tracé vastlegt. Het tracébesluit is echter vaak aanleiding voor het ingang zetten van nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het tracé die niet of slechts in beperkte mate betrekking hebben op het tracé zelf. In de bestemmingsplanprocedure kan dit gelijktijdig worden meegenomen. De inspraak in deze procedure mag geen grond vinden in bezwaren tegen het tracé. Dit neemt echter niet weg dat de inspraak wel betrekking mag hebben op de aspecten die in het bestemmingsplan worden vastgelegd maar die geen bindende relatie hebben met het tracébesluit zoals de genoemde nieuwe ontwikkelingen. Voor het verzoek hogere waarden geldt in grote lijnen het zelfde.

Bevoegdheden

De bevoegdheden ten aanzien van het nemen van het tracébesluit ligt bij de minister van Verkeer en Waterstaat die in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het tracé vaststelt. De bevoegdheden ten aanzien van het vaststellen van het bestemmingsplan met de daarin te treffen maatregelen ligt bij de gemeenteraad. Gedeputeerde staten heeft de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden evenals die voor het goedkeuren van het bestemmingsplan. Als deze overheden besluiten om planologische medewerking te verlenen op basis van het vastgestelde tracé dan houdt dat tevens in dat de betreffende overheden die bevoegdheden zullen gebruiken voor het opnemen van het tracé in de daartoe geëigende plannen. Indien zij echter besluiten deze medewerking niet te verlenen, geeft de minister een aanwijzing waarmee de betreffende overheden verplicht zijn het tracé in de betreffende plannen op te nemen. Indien zij dat niet binnen de daarvoor gestelde termijn doen kan de minister zelf daartoe overgaan onder uitsluiting van de bevoegdheden van de lagere overheden.

Bijlage 2 CUMULATIE

INLEIDING

In artikel 157 van de Wet geluidhinder wordt de mogelijkheid geboden om rekening te houden met het cumulatief effect van geluidniveaus vanwege verschillende geluidsbronnen.

Hiervoor is een rekenmethode ontwikkeld waarmee een inschatting kan worden gegeven van de kwaliteit van een situatie waarin meerdere geluidbronnen een rol spelen. Het basis-principe van deze methode is dat de geluidbelastingen vanwege de verschillende bronnen naar rato van hun hinderbijdrage worden opgeteld. Hierbij worden de geluidbelastingen van de verschillende bronnen omgerekend naar een standaard van stedelijk verkeer. Deze methode is beschreven in "Geluid, geur, en milieukwaliteit" (Publikatiereeks versterking nr. 4a/1993 van het ministerie van VROM). In deze bijlage is een samenvatting van deze rekenmethode gegeven.

REKENMETHODE

1. Bepaal per bron de afzonderlijke geluidsniveaus voor de drie beoordelingsperioden:

- dag (07.00-19.00 uur)
- avond (19.00-23.00 uur)
- nacht (23.00-07.00 uur)

2. Deel de geluidbronnen in volgens categorie-indeling in tabel 1

Tabel 1 categorie-indeling geluidbronnen

geluidsbron	PLi	ai
buitenstedelijk verkeerslawaaai	40	1.21
binnenstedelijk verkeerslawaaai	40	1.00
railverkeerslawaaai	40	0.82
civiel-luchtvaartlawaaai	40	1.31
niet-impulsachtig industrielawaaai	40	1.21
impuslawaaai	20	0.84

3. Tel de geluidsniveaus per categorie van gelijke hinderlijkheid energetisch op

4. Bereken de waarde Y voor de verschillende beoordelingsperioden volgens onderstaande formules

$$Y_{dag} = \sum [10^{(LA_{eq,j}(dag) - PL_i)/10}]^{a_i}$$

$$Y_{avond} = \sum [10^{(LA_{eq,j}(avond) + 5 - PL_i)/10}]^{a_i}$$

$$Y_{nacht} = \sum [10^{(LA_{eq,j}(nacht) + 10 - PL_i)/10}]^{a_i}$$

$$Y_{\max} = \text{Max}[Y_{\text{dag}}, Y_{\text{avond}}, Y_{\text{nacht}}]$$

5. Bepaal de hoogte van de volgende waarden zoals hieronder is aangegeven.

6. Bepaal de milieukwaliteitsmaat $L_{\text{etm,mkm}}$ voor de gecombineerde situatie volgens onderstaande formule:

$$L_{\text{etm,mkm}} = 10 \log Y_{\max} + 40$$

Door de waarde van $L_{\text{etm,mkm}}$ te toetsen aan de volgende tabel kan een indruk worden verkregen van de akoestische kwaliteit van een bepaalde omgeving:

Tabel 2 Beoordeling van $L_{\text{etm,mkm}}$

Etmaalwaarde milieukwaliteitsmaat	Beoordeling
< 50 dB(A)	goed
50-55 dB(A)	redelijk
55-60 dB(A)	matig
60-65 dB(A)	tamelijk slecht
65-70 dB(A)	slecht
> 70 dB(A)	zeer slecht

Bijlage 3 Lijst met afkortingen

A-lijst	Lijst samengesteld in het kader van een, door het ministerie van VROM, opgestelde inhaalslag voor de sanering van bestaande woningen die een wettelijk te hoge geluidbelasting ondervinden ten gevolge van weg-, en railverkeerslawaai.
Bgs	Besluit Geluidhinder spoorwegen
B-lijst	zie A-lijst
dB(A)	Berekende decibelwaarde die gecorrigeerd is ten opzichte van de gevoeligheid van het menselijk oor (A-weging).
DGE	Discipline Geluid
DTM	Digitaal terreinmodel
HSL	Hogesnelheidslijn
KE	Kosten-eenheid: maat voor vliegtuiglawaai
MER	Milieu Effect Rapportage
OTB	Ontwerp Trace Besluit
RWS	Rijkswaterstaat
Wgh	Wet geluidhinder



In de Projectorganisatie
Hogesnelheidslijn-Zuid
werken NS Railinfrabeheer,
Holland Railconsult en
DHV Milieu en Infrastruc-
tuur samen onder verant-
woordelijkheid van de
Ministeries van Verkeer
en Waterstaat en VROM