

## GELUID BUITENHOF EN PICCARDTHOF

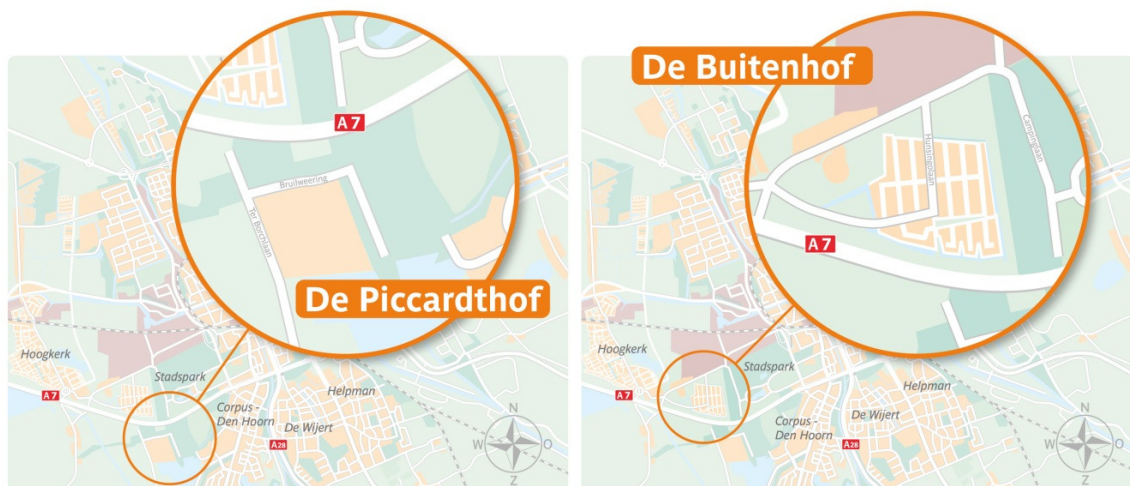
In de zienswijzen op de Kennisgeving project-MER is geluidsoverlast in de wijken Buitenhof en Piccardthof door de A7 als aandachtspunt voor de verdere uitwerking van de project-MER genoemd. Dit is geen nieuwe discussie. Hierover is, los van de 'Aanpak Ring Zuid', eerder contact geweest tussen gemeente en bewoners/bewonersverenigingen. Om verwarring over gemaakte afspraken en geluidsonderzoek dat in het kader van de project-MER wordt uitgevoerd te voorkomen geeft deze notitie inzicht in:

1. de ingediende zienswijzen en de reactie daarop
2. het contact tussen gemeente en bewonersverenigingen Buitenhof en Piccardthof
3. het geluidonderzoek dat in het kader van het MER onderzoek wordt uitgevoerd.

### 1. ZIENSWIJZEN GELUID BUITENHOF EN PICCARDTHOF

#### Samenvatting zienswijzen

In de zienswijzen op de kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER uiten bewoners en wijkverenigingen van De Buitenhof en De Piccardthof hun bezorgdheid over geluidsoverlast als gevolg van de A7. Hieronder is een korte samenvatting weergegeven. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar het 'Zienswijzenrapport Kennisgeving'<sup>1</sup>



**Figuur 1: Overzichtskaart wijken de Piccardthof en de Buitenhof**

Uit de zienswijze van o.a. Buurtcommissie Buitenhof blijkt dat de wijk extra geluidsoverlast als gevolg van het project ZRG verwacht. Daarom wil men graag betrokken worden bij de milieueffectrapportage. Daarbij wordt aangegeven dat de gemeente heeft toegezegd zich hiervoor in te zetten. Er wordt verwezen naar de brief die de gemeente hierover aan de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk heeft gestuurd. Daarnaast wordt aangegeven dat een studie naar geluideffecten van snelheidsverlaging is toegezegd.

Bewoners en wijkvereniging van Piccardthof geven in hun zienswijzen aan als gevolg van recente aanpassingen aan de A7 geluidsoverlast te ondervinden. De Wijkvereniging Piccardthof stelt dat de afgesproken grenswaarde overschreden wordt en dat dit ook uit geluidmetingen blijkt. Daarbij wordt aangegeven dat hierover veel contacten met het bestuur en de ambtelijke organisatie van de gemeente is geweest. De gemeente zou al enkele keren hebben toegezegd geluidswerende

<sup>1</sup>Nota van beantwoording naar aanleiding van de ingediende reacties op de kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER voor A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2)

maatregelen te treffen. Dit is volgens de wijkvereniging echter niet gebeurd, en de Wijkvereniging Piccardthof vraagt de overheid eerst deze afspraken na te komen. Bewoners en wijkvereniging zijn dan ook bezorgd over nieuwe aanpassingen aan de A7 en de consequenties voor geluid.

### **Bestuurlijke reactie 'Zienswijzenrapport Kennisgeving'**

In het 'Zienswijzenrapport Kennisgeving' is ten aanzien van deze zienswijzen de volgende reactie opgenomen: *'Om het effect voor het aspect geluid te bepalen, wordt in de m.e.r. een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek nemen we indien nodig geluidswerende maatregelen en/of leggen we geluidswerende voorzieningen aan. Welke maatregelen dit zijn kunnen we nu nog niet aangeven. Dit is afhankelijk van de grootte van het knelpunt en de situatie ter plaatse.'* (...)

*'Over de geluidsproblematiek van de wijken De Buitenhof en De Piccardthof in het kader van het project Aanpak Ring Zuid bereidt de projectorganisatie een aparte notitie voor.'* (...)

*'In een aantal zienswijzen wordt gesproken over toezeggingen van de gemeente aan belangenverenigingen in De Piccardthof en De Buitenhof over geluidswerende maatregelen. De gemeente heeft inmiddels naar aanleiding van brieven en inspraak in de raadscommissie Beheer en Verkeer onderzoek gedaan in samenwerking met Rijkswaterstaat Noord. In een brief aan de leden van de gemeenteraad d.d. 13 mei 2011 doet het college van B&W hiervan verslag. In het onderzoek zijn de oorspronkelijk berekende geluidwaarden voor de bestemmingsplannen vergeleken met de huidige situatie, en wordt ook een doorkijk gegeven naar het prognosejaar 2020. Hieruit blijkt dat voor de Piccardthof de in het bestemmingsplan berekende waarde van 50 dB niet wordt overschreden. In De Buitenhof wordt bij één woning de oorspronkelijk berekende waarde overschreden met 1 dB. Verder komt uit de berekeningen naar voren dat een verlaging van de snelheid weinig effect heeft op de geluidbelasting. Dit komt doordat het type asfalt ZOAB relatief minder geluid reduceert bij lagere snelheden. Op basis van dit onderzoek ziet de gemeente geen aanleiding verdergaande geluidafschermende maatregelen te treffen. De bewonersorganisaties zijn inmiddels ingelicht. Zij hebben de mogelijkheid gekregen om als zij dit willen een second opinion te laten uitvoeren.'*

## **2. CONTACT GEMEENTE EN BEWONERSVERENIGINGEN BUITENHOF EN PICCARDTHOF**

In de zienswijzen wordt verwezen naar afspraken die met de gemeente Groningen gemaakt zouden zijn over de aanpak van geluidsoverlast door de A7 en de betrokkenheid van Buitenhof en Piccardthof in het project-MERonderzoek van 'Aanpak Ring Zuid'. Dit hoofdstuk geeft hier een overzicht van aan de hand van:

1. Correspondentie tussen gemeente en bewonersvereniging Buitenhof over geluidswerende maatregelen.
2. Het 'Akoestisch onderzoek Rijksweg A7 ter hoogte van Groningen west' dat naar aanleiding van aanhoudende klachten over geluidsoverlast is uitgevoerd.

### **Correspondentie geluidswerende maatregelen Buitenhof**

Op 18 november 2009 heeft de gemeente Groningen een brief gestuurd aan de vereniging Wijkopbouw Hoogkerk. Hierin geeft de gemeente aan:

- (Opnieuw) met Rijkswaterstaat in gesprek te willen gaan over snelheidsbeperking op het deel van de A7 ter hoogte van Buitenhof. Daarbij wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat op het standpunt staat dat het beperken van de snelheid geen optie is en dat de inmiddels afgeronde reconstructie daar ook geen aanleiding toe geeft.
- Op dit moment onvoldoende aanleiding te zien om de afscherming ter hoogte van de Buitenhof te veranderen. Wel geeft de gemeente aan er bij de partners voor te willen pleiten ook dit deel van de A7 en de omliggende woonwijken te betrekken bij het noodzakelijke geluidsonderzoek ten behoeve van de planstudie voor de verdere ontwikkeling van de zuidelijke ringweg.

In de zienswijze wordt naar deze brief verwezen. De brief is een reactie op de wens en opvatting van de wijkvereniging om tot een integrale oplossing van de geluidsproblematiek aan weerszijden van de A7 te komen zoals verwoord in de brief van 29 juni 2009 aan de gemeente Groningen.

### **Akoestisch onderzoek Rijksweg A7 ter hoogte van Groningen west**

Als vervolg op de bovenstaande correspondentie is in opdracht van de gemeente Groningen een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de bebouwing van de wijken Buitenhof en Piccardthof. Aanleiding voor het onderzoek was de aanhoudende klachten over het geluid afkomstig van de A7. Het onderzoek, dat in samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Nederland is uitgevoerd, is eind 2010 afgerond. Conclusies van het onderzoek zijn dat:

- De grenswaarden in Piccardthof niet worden overschreden.
- De grenswaarden in Buitenhof op 1 woning met 1dB worden overschreden.
- De door de bewonersverenigingen voorgestelde verlaging van de snelheid weinig effect heeft op de geluidsbelasting vanwege het type wegdek (ZOAB) ter plekke.

De resultaten van het onderzoek zijn mondeling aan de bewonersverenigingen toegelicht. De gemeenteraad is medio mei 2011 door het college over de resultaten geïnformeerd middels de brief 'afrondding onderzoek geluidssituatie A7'<sup>2</sup>. In de brief wordt ook gesteld:

- Dat de gemeente op basis van het onderzoek onvoldoende aanleiding ziet om verdergaande geluidsafscherpende maatregelen te treffen.
- Dat bij de reconstructie van de Zuidelijke Ringweg, waarvoor een MER wordt opgesteld, ook aandacht zal zijn voor de geluidssituatie bij de woningbouwlocaties Buitenhof en Piccardthof.

### **3. GELUIDSONDERZOEK IN MILIEUEFFECTRAPPORTAGE AANPAK RING ZUID**

Geluid is een onderdeel van de project-MER die in het kader van de 'Aanpak ring zuid' wordt opgesteld. Daarin wordt de geluidshinder door wegverkeer als gevolg van voorgestelde aanpassingen onderzocht. Het wettelijk kader hiervoor is de huidige Wet Geluidhinder (juni 2011).

Om het akoestisch effect van de aanpassingen te bepalen wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd op basis van een rekenmodel. In dit onderzoek wordt de geluidssituatie in het jaar voorafgaand aan de aanpassingen vergeleken met die in het jaar 10 jaar na openstelling van de omgebouwde rijksweg. In bijlage A1 is een korte samenvatting van de aanpak van het onderdeel geluid in de project-MER opgenomen.

De definitieve resultaten van het geluidsonderzoek worden in de zomer 2012 bij de inspraak op het OTB-MER openbaar gemaakt.

### **Akoestisch onderzoek MER Aanpak Ring Zuid ter hoogte van Groningen west**

Het onderzoeksgebied voor geluid ten behoeve van de MER wordt bepaald door de begrenzing van het projectgebied en hetgeen daarover is bepaald door de wet Geluidshinder.

Bij de uitwerking van het ontwerp ZRG wordt ervan uitgegaan dat er, buiten de in de kennisgeving van het project aangegeven projectgrenzen op de hoofdinfrastructuur, maatregelen nodig zijn om te komen tot een afbouw van de maximum snelheid tot 80 km/uur op het projecttracé. Ter hoogte van Groningen west wordt deze snelheidsafbouw ingezet vanaf de aansluiting Hoogkerk. Daarmee komt de westgrens van het projectgebied ook bij Hoogkerk te liggen.

---

<sup>2</sup>Brief 'afrondding onderzoek geluidssituatie A7', kenmerk MD112601262

De breedte van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de wet geluidhinder en is afhankelijk van het aantal rijstroken.

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

De weg bestaat in de toekomstige situatie tussen Hoogkerk en Corpus den Hoorn uit vijf of meer rijstroken (2x3). De zonebreedte aan weerszijden van de weg bedraagt dan 600 meter, gerekend vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook (art. 74 en 75 Wgh).

De conclusie van met betrekking tot het onderzoeksgebied voor geluid ten behoeve van de MER Aanpak Ring Zuid is dat op grond van bovenstaande gegevens dat voor het grootste deel van de wijken Buitenhof en Piccardthof een akoestisch onderzoek zal worden uitgevoerd.

#### **4. AANPASSING WETGEVING GELUID IN VOORBEREIDING: SWUNG**

Er is een aanpassing van de wetgeving voor geluid(hinder) in voorbereiding. De nieuwe regelgeving voert de naam SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). Het SWUNG-wetsvoorstel is op 30 juni 2011 door de Tweede Kamer vastgesteld en moet nu nog door de Eerste Kamer.

Grote verschil van SWUNG met de huidige wetgeving is dat voordat de verplichting tot het uitvoeren een volledig akoestisch onderzoek ontstaat, een 'beperkte' berekening wordt uitgevoerd op referentiepunten<sup>3</sup> met geluidsproductieplafonds<sup>4</sup>. Indien daaruit blijkt dat deze plafonds worden overschreden dan wordt eerst gekeken of deze overschrijding met bronmaatregelen (ZOAB ed) kan worden opgelost. Zo niet dan dient door het project alsnog een volledig akoestisch onderzoek ter plaatse te worden uitgevoerd en maatregelen te worden afgewogen. Het huidige reken- & meetvoorschrift wordt hierop aangepast, wat er in de praktijk op neerkomt dat de berekende geluidsbelasting op gevelniveau (licht) zal toenemen opzichte van uitkomsten van de huidige rekenmethodiek<sup>5</sup>.

Streven is dat op 1 januari 2012 SWUNG in werking treedt. Er is in een overgangsregeling voorzien, projecten waarvan het OTB/Mer voor 1 april 2012 getekend is vallen onder de 'oude' (nu nog geldende) regelgeving. Het OTB/MER van de Aanpak Ring Zuid is niet voor 1 april 2012 getekend, dus bij invoering van SWUNG op 1 januari 2012 valt de Aanpak Ring Zuid onder deze nieuwe regelgeving. Dit lijkt vooralsnog geen consequenties te hebben voor de projectplanning, mits de rekenmethodiek en benodigde rekentools tijdig beschikbaar zijn.

In bijlage A2 is SWUNG uitgebreider beschreven.

<sup>3</sup> - Geluidsbelasting op referentiepunten (onderlinge afstand 100 meter, 50 meter uit wegkant)

<sup>4</sup> - Plafond is berekende geluidsbelasting in 2008 + 1,5 dB. Dit is een andere norm dan in de huidige wetgeving.

<sup>5</sup> Er wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met een grotere geluidsemissie per auto (zwaarder, bredere banden).

## **5. RESUMEREND**

Er is, buiten de projectorganisatie 'Aanpak Ring Zuid', veel contact tussen de gemeente en de verschillende bewonersverenigingen geweest over geluidsoverlast in Buitenhof en Piccardthof. Dit heeft geresulteerd in het 'Akoestisch onderzoek Rijksweg A7 ter hoogte van Groningen west' wat inmiddels is afgerond. Conclusie is dat er geen grond is voor extra geluidswerende maatregelen inclusief snelheidsverlaging op de A7.

In de planuitwerkingsfase 'Aanpak Ring Zuid' is geluid een belangrijk onderdeel van het project-MER onderzoek waarvoor de wet Geluidhinder het wettelijke kader biedt en de scope van het onderzoek bepaalt. Volgens de huidige ontwerpinzichten vallen de Piccardthof en de Buitenhof vrijwel geheel in het akoestisch onderzoeksgebied ten behoeve van de MER.

Er is aanpassing van wetgeving in voorbereiding (SWUNG). Volgens de huidige planning hiervan valt de Aanpak Ring Zuid onder de nieuwe regelgeving. Consequentie hiervan is

1. het toetsen aan referentiepunten en bijbehorende geluidsproductieplafons alvorens bij (toekomstige) overschijding over te gaan tot een volledig akoestisch onderzoek ter plaatse en
2. het eventueel uitvoeren van het akoestisch onderzoek en de afweging van maatregelen, conform de huidige wet geluidshinder maar met behulp van een aangepaste rekenmethodiek.

## BIJLAGE A1: SAMENVATTING GELUID IN PROJECT-MER

Om het akoestisch effect van de ombouw van de ZRG te bepalen wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek wordt de geluidssituatie in het jaar voorafgaand aan de reconstructie vergeleken met die in het jaar 10 jaar na openstelling van de omgebouwde weg. De geluidsniveaus worden berekend met een akoestisch rekenmodel. In het rekenmodel wordt rekening gehouden met de factoren die van invloed zijn op de hoogte van de geluidsbelasting. Een aantal zijn:

- de afstand tussen de geluidsbron (de weg) en de ontvanger (de woning);
- de hoeveelheid verkeer en de verdeling over de voertuigsoorten licht, middelzwaar en zwaar;
- de rijnsnelheid van het wegverkeer;
- het type verharding.

Bepaald moet worden of er sprake is van een aanpassing. Dit is het geval als bij de ombouw van de ZRG de geluidsbelasting van een woning met 2 dB of meer toeneemt. Als dit het geval is dan mag in principe de geluidsbelasting van vóór de ombouw niet worden overschreden. Dit betekent dat er geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Hierbij is een reeks van varianten denkbaar:

- Bronmaatregelen. Een erg effectieve maatregel is het toepassen van stillere wegdeksoorten, zoals ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton);
- Overdrachtsmaatregelen. Dit kunnen geluidsschermen of geluidswallen zijn, maar ook een verdiepte ligging of een overkapping van de weg;
- Maatregelen aan de woning + aanvragen hogere waarde.

In bepaalde gevallen kan een ontheffing worden aangevraagd voor een extra toename van het geluidsniveau van maximaal 5 dB. Dit is het geval wanneer er verkeerskundige, financiële, landschappelijke of esthetische bezwaren bestaan tegen de geluidwerende voorzieningen.

Bijvoorbeeld:

- Verkeerskundig: de voorzieningen belemmeren het uitzicht voor het verkeer;
- Financieel: er mag per woning een bepaald maximum bedrag aan geluidwerende voorzieningen worden uitgegeven. Met name voor alleenstaande woningen zijn de kosten van schermen of wallen veel hoger dan het normbedrag;
- Landschappelijk: een wal of scherm past niet in het landschap;
- Esthetisch: het is door de plaatselijke omstandigheden niet mogelijk om tot een goede vormgeving van een wal of scherm te komen.

Als Rijkswaterstaat werkzaamheden bij of langs een bestaande weg uitvoert en langs die weg staan woningen die onder de noemer “bestaande situaties” (of saneringssituaties) vallen, dan voert Rijkswaterstaat deze sanering uit. De woningen waarvoor het geluidsniveau op 1 maart 1986 meer dan 60 dB(A) bedroeg worden meegenomen.



## BIJLAGE A2: SWUNG

### 1. SWUNG algemeen.

De geluidspraktijk onder de huidige Wet geluidhinder:

- Zeer ingewikkelde wet- en regelgeving;
- groot onderzoeksgebied (zone van 2 x 400 meter langs 2x2 ASW);
- bij aanleg of reconstructie een uitgebreid akoestisch onderzoek omdat alle bebouwing binnen het onderzoeksgebied in detail moet worden ingevoerd;
- alleen geluidsmaatregelen ikv aanleg of reconstructie van Rijksweg;
- Afronding Sanering door VROM in 2023 als op deze voet wordt doorgegaan.

Daarom: SWUNG-1 voor rijksinfrastructuur.

Allereerst SWUNG in een notendop: SWUNG-1 heeft betrekking op de regelgeving voor de Rijksinfrastructuur. De kern van de vernieuwing (in vergelijking met de "oude" Wet Geluidhinder) is de ontkoppeling tussen fysieke wijzigingen van infrastructuur en geluid. Dit biedt enerzijds de omwonenden betere bescherming bij groei van verkeer. Anderzijds biedt het de infrabeheerder meer mogelijkheden om snel aanpassingen op of aan zijn infrastructuur te realiseren. SWUNG bestaat uit 3 pijlers:

- Pijler 1, stoppen van de onbeheerste groei van de geluidsbelasting;
- Pijler 2, wegnemen van hoge geluidsbelastingen (sanering);
- Pijler 3, inzetten van bronmaatregelen.

Pijler 1 heeft gevolgen voor de wijze waarop het akoestisch onderzoek voor dit project moet worden uitgevoerd. Daarom wordt in deze notitie alleen aandacht besteed aan pijler 1, het stoppen van de onbeheerste groei van de geluidsbelasting:

- Invoering van geluidsproductieplafonds die de bovengrens van de geluidsproductie door een weg vastlegt;
- Geen gedetailleerde info van gebied langs de rijksweg, maar geluidsbelasting op referentiepunten (onderlinge afstand 100 meter, 50 meter uit wegwant);
- Plafond is berekende geluidsbelasting in 2008 + 1,5 dB;
- Uitzondering voor projecten met een recent Tracébesluit;
- Jaarlijkse monitoring van de geluidsbelasting;
- Wegbeheerder wordt verantwoordelijk voor de naleving van het plafond;
- de wegbeheerder neemt maatregelen om overschrijding van de plafonds te voorkomen. En dit niet alleen bij aanleg of reconstructie, maar continu.
- Is dit niet mogelijk dan is er een speciale procedure om plafonds te verhogen.

### 2. Invoering SWUNG.

- Streefdatum invoering is 1/1/2012;
- SWUNG-wetsvoorstel is op 30 juni 2011 door de tweede kamer vastgesteld;
- Inpassen in bestaande RWS-processen en werkwijzen;
- Proefdraaien bij DZH en DZL is gestart.

### 3. SWUNG in de praktijk.

Kortgezegd betekent de invoering van SWUNG het volgende. Door middel van een akoestisch onderzoek wordt bekeken of het project op de referentiepunten een overschrijding van de vastgestelde geluidsproductieplafonds veroorzaakt. Is dit nergens het geval dan is met deze constatering het akoestisch onderzoek afgerond. Als op een referentiepunt het GPP wel wordt overschreden dan wordt ter hoogte van dit referentiepunt de geluidsbelasting op de gevels van de aanwezige geluidgevoelige bestemmingen bepaald. Dit gebeurt op een dezelfde wijze als het voorheen onder de wet Geluidhinder. Reden hiervoor is dat alleen met meer gedetailleerde informatie over de hoogte en ontwikkeling van de geluidsbelasting op de aanwezige bebouwing uitspraken over de financiële haalbaarheid van geluidwerende voorzieningen gedaan kunnen worden.

Voor de provinciale en gemeentelijke wegen geldt na de invoering van SWUNG-1 het geluidsregime van de oude wet geluidhinder nog steeds. Dit brengt met zich mee dat er mogelijk woningen zijn die zich in het invloedsgebied van beide geluidsregimes bevinden. Dit kan betekenen dat voor bepaalde woningen ook de gevelbelasting vanuit de rijksweg berekend moet worden terwijl op de nabijgelegen referentiepunten geen overschrijding van het GPP optreedt. Maar dit is slechts een rekenkundig probleem; vervelender is het dat het geluidsverhaal dat aan de bewoners van desbetreffende woningen verteld moet worden nog complexer wordt.

#### 4. Gevolgen voor het project ZRG, fase 2.

Omdat het OTB/Mer niet voor 1 april 2012 zal worden ondertekend valt het akoestisch onderzoek voor het project ZRG fase 2 onder het regime van SWUNG. Op dit moment wordt gewerkt aan het SWUNG-proof maken van de HAOW en het rapportsjabloon akoestisch onderzoek. De kans bestaat dat ten tijde van de uitvraag voor het akoestisch onderzoek voor het OTB/Mer voor de ZRG fase 2 de aangepaste HAOW beschikbaar is als houvast voor de bureau's. De rapportsjablonen volgens SWUNG zijn pas eind 2011 definitief, dus moet bij de uitvraag gebruik worden gemaakt van de versie van het concept-rapportsjabloon die op dat moment beschikbaar is.

DVS houdt de ingenieursbureaus in Nederland op de hoogte van de gevolgen van de invoering van SWUNG voor de regelgeving rond wegverkeerslawaai. De materie is dus niet nieuw voor de bureaus op het moment dat voor het project ZRG fase 2 tbv het OTB/Mer een akoestisch onderzoek onder SWUNG wordt uitgevraagd.