

*Onderwerp*

Voortgang uitvoering geluidbeleid provinciale wegen

Registratienummer

1497917

Datum

24 september 2013

Auteur

J.S Elzinga

Afdeling/Bureau

RM

Doel van deze mededeling:

1. Inzicht te bieden in de voortgang bij de uitvoering van het geluidbeleid.
2. Aankondiging van wijziging van de geluidwetgeving.

Toezegging/motie/amendement:

n.v.t.

Inleiding:

Wegverkeerslawaaai is nationaal een groot milieuprobleem. Bij de inrichting van Flevoland is veel geïnvesteerd om wegverkeerslawaaai te voorkomen. Dit is voornamelijk gedaan door afstand te houden tussen wegen en woningen. De Wet geluidhinder bepaalt dat de geluidsbelasting van woningen wordt beoordeeld bij de bouw van de woningen en bij aanleg of verbreding van wegen. De toekomstige geluidsbelasting (over 10 jaar) is hierbij uitgangspunt. De groei van het verkeer kan na verloop van tijd leiden tot overschrijding van de afgesproken grenswaarde. In de Wet geluidhinder is de verantwoordelijkheid voor deze overschrijding niet geregeld. Volgens het vigerende Omgevingsplan (bijlage 1) betreft de provincie als wegbeheerder de overschrijding van de grenswaarde bij de voorbereiding van groot onderhoud door hierbij geluidmaatregelen (zoals geluidreducerend asfalt en geluidschermen) te overwegen.

*Mededeling:***1. Uitvoering geluidbeleid stagneert.**

De beleidsintentie om bij groot onderhoud van wegen ontstane nieuwe geluidkelpunten aan te pakken is in het Omgevingsplan 2006 (OPF) gekoppeld aan de doelstelling om bij 2.000 woningen een verlaging van de geluidsbelasting te bereiken van 3 dB. Voor de uitvoering van het geluidbeleid zijn onder andere inmiddels enkele wegen voorzien van geluidreducerend asfalt (GRA). Van GRA werd een geluidverlaging verondersteld van 3 dB.

In 2006 werd ervan uitgegaan dat GRA kostenneutraal kon worden toegepast. Dit blijkt nu niet het geval. Ook blijkt nu dat de geluidverlaging minder is dan de beoogde 3 dB (bijlage 2). Vanwege de bezwaren tegen GRA (extra kosten en onvoldoende effectief) ziet Gedeputeerde Staten voor de komende 5 jaar in principe af van de toepassing van GRA op provinciale wegen.

Voor de uitvoering van het geluidbeleid zal bij de voorbereiding van groot onderhoud worden gekeken naar alternatieve maatregelen (geluidschermen, geluidwallen en verbetering van de geluidwering van de woning). De uitvoering hiervan is afhankelijk van de te behalen geluidreductie, de kosten en de ruimtelijke inpassing.

Geen afspraken bestaan er over het aanleggen van GRA op provinciale wegen die hiervan nog niet zijn voorzien.

Bij wegen die wel zijn voorzien van GRA wordt de toepassing hiervan bij nieuw grootonderhoud overwogen indien de toepassing van GRA in bestemmingsplannen (voor de bouw van woningen) of in bestuurlijke afspraken (zoals bij verbreding van een weg of actieplan geluid) is vastgelegd. Dan nog kan na afweging van belangen gekozen worden om alternatieve maatregelen toe te passen. Bij deze afweging worden de omwonenden en de gemeente betrokken.

Openbaarheid

Passief openbaar

Portefeuillehouder

Lodders, J.

Ter kennisname aan PS en

burgerleden



Door het tijdelijk niet toepassen van GRA zal het aantal woningen dat wij een geluidreductie bieden, nauwelijks toenemen. Er kan maar beperkt een bijdrage worden geleverd aan de beleidsdoelstelling om in 2020 2000 woningen een verlaging van de geluidsbelasting te bieden, zoals vastgelegd in het OPF en de Nota Mobiliteit. Het behalen van deze doelstelling vergt meer tijd.

2. Wettelijke aanvulling op het beleid met aanpak hoogst belaste woningen.

Het vigerende geluidbeleid in het OPF richt zich op woningen met een geluidsbelasting vanaf 50 dB Lden. Dit geluidbeleid dateert van voor de wettelijke plicht (2007) om eens in de vijf jaar geluidbelastingskaarten en een actieplan op te stellen. Met de geluidbelastingskaarten wordt de geluidsbelasting in beeld gebracht van de drukst bereden wegen (d.w.z. met meer dan 3 miljoen voertuigbewegingen per jaar). Het gaat hierbij om 170 van de 520 kilometer aan provinciale wegen. Als uit deze kaarten blijkt dat woningen een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan de geldende drempelwaarde dan moeten geluidmaatregelen in een actieplan worden overwogen. Gedeputeerde Staten hebben in 2007 voor een drempelwaarde van 60 dB Lden gekozen. Vorig jaar zijn de nieuwe geluidbelastingskaarten gepubliceerd. Hieruit bleek dat bij 72 woningen de geluidsbelasting meer bedroeg dan 60 dB Lden. In het Actieplan 2013-2017 worden voor twee locaties en totaal 11 woningen kosteneffectieve maatregelen voorgesteld. De toepassing van GRA werd door de verspreide ligging van de woningen op geen van de locaties doelmatig geacht. Het vastgestelde actieplan ligt momenteel ter inzage.

3. Aangekondigde wetwijziging maakt provinciaal geluidbeleid overbodig.

Verwacht wordt dat in 2016 met de wetwijziging SWUNG2 (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) de geluidrechten en -plichten van de provincie als wegbeheerder voor alle provinciale wegen tot in de finesses wordt geregeld (bijlage 3). De vraag komt dan aan de orde of aanvullend geluidbeleid nog opportuun is.

Bij de implementatie van SWUNG2 worden Provinciale Staten betrokken.

Het vervolg

Na invoering van SWUNG2 moet worden afgewogen of additioneel geluidbeleid voor de provinciale wegen nog nodig is.

Ter inzage in de leeskamer
n.v.t.

Verdere informatie

- Bijlage 1. Vigerend geluidbeleid
- Bijlage 2. Beoordeling geluidmaatregelen
- Bijlage 3. Toelichting SWUNG2

**Bijlage 1. Vigerend geluidbeleid;****Omgevingsplan 2006; Hoofdstuk 3 Omgevingskwaliteit**

Thema	Huidige situatie	Doel 2015	Opmerking	§
Aandeel woningen waarvan geluidsbelasting voldoet aan voorkeurswaarde	87 %	Zoveel mogelijk beperken van geluidhinder	Zonder extra inzet in 2015 ondervindt 72% van de woningen weinig geluidsbelasting	4.1.5

Omgevingsplan 2006; Hoofdstuk 4 Beleidskader voor het stedelijk gebied

Het Flevolandse geluidbeleid is erop gericht de huidige relatief gunstige situatie te behouden. De provincie gaat ervan uit dat gemeenten terughoudend zijn bij het toestaan van hogere geluidsbelasting op de gevel van woningen. Hiervoor moeten bij het maken van stedenbouwkundige ontwerpen van nieuwbouwlocaties, de kansen worden benut om overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde te voorkomen.

Van saneringsituaties is slechts incidenteel sprake. In verhouding tot de nationale situatie ondervindt in Flevoland slechts een gering percentage woningen een hogere geluidsbelasting dan de wettelijke voorkeurswaarde. Dit percentage zal de komende 10 jaar verdubbelen. De geluidsbelasting stijgt vooral bij de woningen die voor de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder (1982) zijn gebouwd. De toename van de automobiteit is hiervan de oorzaak.

Samen met de gemeenten zal de provincie (als uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaai) de ontwikkeling in geluidhinder door wegverkeer monitoren. Vanaf 2007 zullen geluidsbelastingkaarten geproduceerd worden. In 2008 wordt een actieplan vastgesteld. De geluidoverlast van het wegverkeer kan worden verminderd door bij (groot) onderhoud stillere soorten asfalt toe te passen of geluidwallen/-schermen aan te leggen of te verhogen. Als beheerder van provinciale wegen heeft de provincie een voorbeeldfunctie. In de planperiode gaat de provincie op een aantal wegvakken stiller asfalt toepassen. Deze maatregelen moeten leiden tot een reductie van minimaal 3 dB bij ca 2.000 woningen.

Omgevingsplan 2006; Hoofdstuk 8 Uitvoeringsagenda

Beleidsopgave	Maatregelen, resultaten, effecten	Inbreng en rol provincie activiteiten/voornemens	Inbreng en rol partners en maatschappelijke organisaties
Geluid In Flevoland is de geluidoverlast op dit moment nog beperkt (4.1.5)	Maatregel: Daar waar geluidnormen worden overschreden nabij provinciale wegen, zal de provincie bij groot onderhoud of reconstructies aanvullende maatregelen nemen, zoals het gebruik van geluidarm asfalt of de aanleg van geluidwerende voorzieningen. Resultaat: Deze maatregelen moeten leiden tot een reductie van minimaal 3 dB bij ca 2.000 woningen.	<i>Ondersteuning en uitvoerend</i> De provincie ondersteunt planvorming door relevante milieu-informatie te verzamelen en beschikbaar te stellen. Als beheerder van provinciale wegen heeft de provincie een voorbeeldfunctie. In de planperiode gaat de provincie op een aantal wegvakken stiller asfalt toepassen.	Gemeenten: uitvoerend en toetsen Bedrijfsleven en vervoer-ondernemingen: invoeren maatregelen.

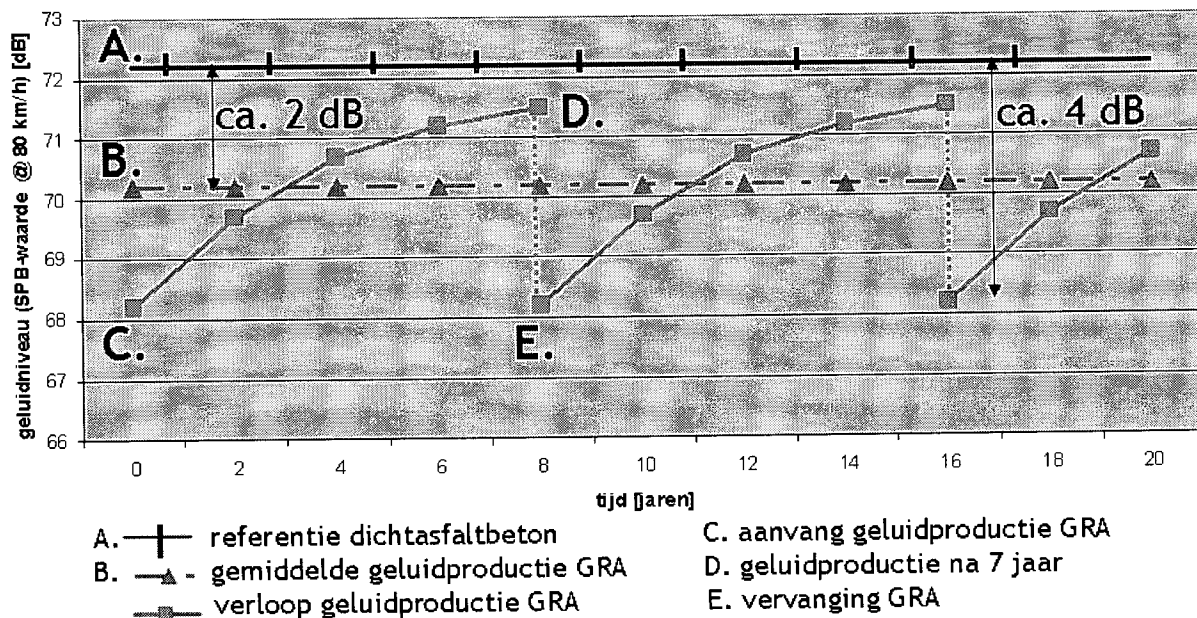


Bijlage 2. Beoordeling geluidmaatregelen

Ervaring met de toepassing van geluidreducerend asfalt (GRA)

Vanaf eind jaren negentig wordt GRA toegepast. In aanleg is GRA niet duurder dan normaal asfalt. Vanwege de gevoeligheid van GRA voor schade blijkt uit de praktijk dat GRA leidt tot een verdubbeling van de beheerskosten.

De geluidreductie van GRA blijkt gedurende de levensduur sterk af te nemen. Direct na aanleg bedraagt de geluidsbelasting ca. 4 dB, na 3 jaar bedraagt de geluidreductie minder dan 3 dB en na 7 jaar is de geluidreductie nihil. Een gemiddelde geluidreductie van 2 dB over de gehele levensduur van GRA is maximaal haalbaar. De verlaging van de geluidsbelasting met 3 dB zoals in het Omgevingsplan staat genoemd, wordt momenteel niet met de toepassing van GRA bereikt. In het onderstaande figuur is het verloop van de geluidreductie van GRA weergegeven.



Doorontwikkeling van GRA

Geluidreducerend asfalt geniet als bronmaatregel bij de aanpak van wegverkeerslawaai de voorkeur boven geluidschermen en de verbetering van de geluidwerendheid van de gevel. Vanwege het belang van de toepassing van GRA wordt er door het Rijk, IPO en VNG samen met de asfaltleveranciers gewerkt aan het verbeteren van GRA. Deze samenwerking moet de komende 5 jaar zijn vruchten afwerpen.



Bijlage 3. Toelichting SWUNG

Op basis van SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) gelden sinds juli 2012 langs rijks(spoor)wegen geluidproductieplafonds (GPP's) waarmee voor eens en altijd de geluidruimte van de betreffende infrastructuur is vastgesteld. Zowel de wegbeheerder als de omgeving (gemeente met woningbouwplannen) hebben zich aan deze GPP's te houden.

Voor provinciale wegen wordt met SWUNG-2 een vergelijkbaar systeem voorbereid. Volgens de laatste kamerbrief van staatssecretaris Wilma J. Mansveld van 28 maart 2013, worden de hoofdlijnen momenteel met IPO (en VNG) meer in detail uitgewerkt waarna deze op zo kort mogelijke termijn worden uitgewerkt tot juridische voorstellen.

Bij de eerste vaststelling van de GPP's zal ten opzichte van de bestaande geluidsbelasting een standaard werkruimte van 1,5 dB worden gehanteerd. Neemt de geluidsbelasting ten gevolge van de groei van het verkeer met meer dan 1,5 dB toe dan dient de wegbeheerder geluidreducerende maatregelen te nemen. Een verhoging van de geluidsbelasting van 1,5 dB ontstaat bij 40% meer verkeer.

Bij de onderhandeling over de hoofdlijnen van SWUNG2 zetten de provincies in op maatwerk om gemotiveerd ook meer dan 1,5 dB werkruimte te kiezen. Maatwerk wordt gewenst op plaatsen waar geen woningen langs de weg liggen (bijvoorbeeld de Markerwaarddijk) of waar een overschrijding van de plafonds door geplande ruimtelijke ontwikkelingen op korte termijn is voorzien (bijvoorbeeld de verdubbeling Waterlandseweg). Beoogd is dat Provinciale Staten de bevoegdheid krijgt om bij de eerste vaststelling van de plafonds, bij wijze van uitzondering en goed gemotiveerd, te beslissen over de afwijking van de standaard werkruimte van 1,5 dB.