



Sight
Ruimte en milieu

Centraal kantoor:
Wageningsestraat 43 | 6671 DA ZETTEN
Postbus 52 | 6670 AB ZETTEN
T (0488) 47 44 44 | F (0488) 47 44 45
info@sight.nl | www.sight.nl

Tevens kantoorhoudend te:
Het Kees van Dorsser laboratorium Den Haag
Locatie Gouda

ANALYSE PROVINCIALE ACTIEPLANNEN

Analyse van de provinciale EU actieplannen voor het aanpakken van prioritaire geluidknelpunten langs provinciale wegen

Opdrachtgever : Interprovinciaal Overleg (IPO)
Postbus 16107
2500 BC Den Haag

Contactpersoon : Mevr. J. Klink (IPO)
Dhr. A.H.A. Giele (PZH)

Telefoonnummer : 070-4416187

E-mailadres : jklink@ipo.nl
aha.giele@pzh.nl

Projectnummer : P070234

Rapportnummer : P070234-5-090227-296-R-CW-rd eindrapport

Datum : 27 februari 2009

Opgesteld door : Ing. C.P. Weevers

Gecontroleerd door : Ing. M. Groen

INHOUDSOPGAVE

PAGINA

1	INLEIDING	3
1.1	Richtlijn Omgevingslawaaï	3
1.2	Kaders	3
1.3	Inhoud van het actieplan	3
1.4	Doel van de beleidsanalyse	4
2	SAMENVATTING VAN DE PROVINCIALE ACTIEPLANNEN	5
2.1	Status van de actieplannen	5
2.2	Reikwijdte	5
2.3	Plandrempel	6
2.3.1	Algemeen	6
2.3.2	Plandrempel L _{DEN}	6
2.3.3	Plandrempel L _{NIGHT}	8
2.4	Kosten van maatregelen	8
2.5	Aard van de maatregelen	9
2.6	Relatie met vigerend provinciaal omgevingsbeleid	11
2.7	Effect van de maatregelen	12
2.8	Doelmatigheid	13
2.9	Grensoverschrijdende coördinatie	13
2.10	Kosten en effect van stil asfalt	14
2.11	Hogere waarden	15
2.12	Gevolgde procedure en inspraakreacties	15
3	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	18

BIJLAGE 1: PUNTSGEWIJZE SAMENVATTING ACTIEPLANNEN

BIJLAGE 2: INFORMATIE POLKA WEBSITE

1 INLEIDING

1.1 Richtlijn Omgevingslawaai

De Europese Richtlijn 2002/49/EG (Richtlijn omgevingslawaai) is in 2004 in de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) geïmplementeerd. In de Wgh is voorgeschreven dat bestuursorganen, waaronder de provincie, de geluidsbelasting van de eigen wegen moeten inventariseren en vervolgens een actieplan moeten opstellen. De eerste inventarisatie (geluidbelastingkaart) moet voor het eerst op 30 juni 2007 zijn vastgesteld, het eerste actieplan oorspronkelijk op 18 mei 2008, naderhand verschoven naar 18 juli 2008. Voor zowel de geluidbelastingkaart als het actieplan geldt dat zij elke 5 jaar worden geactualiseerd en heroverwogen.

In de 1^e tranche hebben de actieplannen betrekking op provinciale wegen, of delen daarvan, waarop in het peiljaar 2006 meer dan 6 miljoen voertuigbewegingen hebben plaatsgevonden. De actieplannen zijn opgesteld nadat eerst een inventarisatie is uitgevoerd naar de geluidbelastingen op woningen langs deze wegen. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgelegd in de geluidbelastingkaarten die in 2007 door de provinciebesturen zijn vastgesteld.

De actieplannen zijn beleidsdocumenten die zowel het beleid beschrijven voor zover dat strekt tot beperking van de geluidsbelasting, alsmede de extra, in de eerstvolgende vijf jaar te treffen maatregelen. De bronbeheerders zijn, hoewel de naam “actieplan” anders doet vermoeden, niet verplicht om de in het actieplan beschreven maatregelen daadwerkelijk te treffen. Zij spreken wel het voornemen daartoe uit. Bij het vaststellen van de actieplannen moet wel voldoende aannemelijk zijn dat de voorgenomen maatregelen, tenminste in technische en financiële zin, uitvoerbaar zijn.

Doel van de maatregelen is om het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden te verminderen door het verlagen van de geluidsbelasting door wegverkeer. Hierdoor wordt de milieukwaliteit langs de provinciale wegen verbeterd.

1.2 Kaders

De provinciale actieplannen hebben betrekking op de planperiode 2008-2013. Uiterlijk op 18 mei 2013 moeten deze plannen zijn geëvalueerd en voor zover nodig heroverwogen. De actieplannen hebben in deze 1^e tranche betrekking op alle (delen van) provinciale wegen met een intensiteit in 2006 van 6 miljoen motorvoertuigen per jaar (ca. 22.500 mvt/etm). De actieplannen hebben ook betrekking op die delen van provinciale wegen welke zijn gelegen binnen de grenzen van de agglomeratie gemeenten¹. In totaal betreft het 750 km provinciale weg, waarlangs 23.400 woningen liggen die een geluidsbelasting ondervinden van 55 dB of meer. [bron: IPO]

1.3 Inhoud van het actieplan

In het derde lid van artikel 122 van de Wgh wordt aangegeven welke onderwerpen in een actieplan ten minste moeten worden beschreven. In de artikelen 22 tot en met 24 van het Besluit omgevingslawaai is artikel 122, derde lid, nader uitgewerkt. Kort samengevat moeten de eerste ronde actieplannen voor provinciale wegen inhoudelijk gezien tenminste bevatten:

1. een samenvatting van de geluidsbelastingkaart(en) waarop het actieplan berust;

¹ Bij de kartering zijn, ter voorkoming van dubbeltellingen, de woningen gelegen langs provinciale wegen maar binnen agglomeraties meegenomen in de tellingen van de agglomeraties.

2. een overzicht van infrastructurele werken in de planperiode (2008 – 2013);
3. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde maatregelen;
4. een overzicht en beoordeling van het aantal bewoners dat gehinderd, ernstig gehinderd en slaapverstoord wordt;
5. een schatting van het effect van de voorgenomen actieplanmaatregelen op de bovenbedoelde aantallen bewoners;
6. financiële informatie m.b.t. de voorgenomen actieplanmaatregelen;
7. een beschrijving van het algemene beleid voor de planperiode (2009-2014) om de geluidsbelasting vanwege de provinciale wegen te beperken;
8. een beschrijving van het specifieke beleid voor woningen waarop geldende, krachtens de Wgh vastgestelde of de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden;
9. een beschrijving van het beleid met betrekking tot stille gebieden;
10. de plandrempel, zijnde de geluidsbelasting in L_{DEN} waarboven de problemen prioritair zijn;
11. een beschrijving van actieplanmaatregelen² om te voorkomen of ongedaan te maken dat de plandrempel wordt overschreden.

1.4 Doel van de beleidsanalyse

Doel van deze beleidsanalyse is om te komen tot een integraal beeld van de provinciale actieplannen voor woningen langs provinciale wegen. Hiervoor zijn de provinciale actieplannen op een aantal aspecten met elkaar vergeleken zoals de aard van de maatregelen, de beschikbaar gestelde middelen alsmede de doelmatigheid van die maatregelen.

In 2008 zijn voor de eerste keer actieplannen opgesteld. De beleidsanalyse is daarom eveneens bedoeld om een aanzet te geven voor een evaluatie door de provincies van het proces dat heeft geleid tot de geluidbelastingkaarten en actieplannen. De resultaten van die evaluatie worden betrokken bij het opstellen, in 2012 en 2013, van de 2^e tranche geluidbelastingkaarten en actieplannen, die betrekking zullen hebben op provinciale wegen met een intensiteit, in 2011, van 3 miljoen voertuigen per jaar. Aspecten hierbij kunnen zijn een harmonisatie van input / telsystemen, de afstemming van verkeersmodellen en standaardisering van onderzoek en rapportage.

² Bedoeld worden de extra maatregelen die voor bestrijding van het omgevingslawaai worden getroffen. De lopende sanering, reeds geplande projectmaatregelen etc. kunnen in die zin niet als actieplan maatregel worden aangemerkt.

2 SAMENVATTING VAN DE PROVINCIALE ACTIEPLANNEN

2.1 Status van de actieplannen

In de onderstaande tabel is aangegeven in welke fase de provinciale actieplannen verkeren.

tabel 1 - Status actieplannen op 19 december 2008

Provincie	Status / planning actieplan
Friesland	Ontwerp van 6 mei 2008, terinzagelegging afgerond
Groningen	Vastgesteld op 4 november 2008
Drenthe	Ontwerp in conceptfase
Overijssel	Vastgesteld op 17 december 2008
Flevoland	Vastgesteld op 24 juni 2008
Gelderland	Vastgesteld op 28 oktober 2008
Utrecht	Vastgesteld op 15 juli 2008
Noord-Holland	Definitief plan van december 2008, in jan-09 naar GS
Zuid-Holland	Vastgesteld op 16 december 2008
Zeeland	Ontwerp van juni 2008, ligt tot 19 november ter inzage
Noord-Brabant	Vastgesteld op 1 juli 2008
Limburg	Ontwerpplan na 4 december naar GS

De voorliggende analyse is derhalve gedeeltelijk gebaseerd op actieplannen in verschillende stadia van ontwikkeling. Zeven actieplannen zijn al vastgesteld, waarvan drie voor de (verschoven) einddatum van 18 juli 2008.

2.2 Reikwijdte

De provinciale actieplannen moeten³ in deze 1^e tranche betrekking hebben op (delen van) provinciale wegen met een intensiteit in 2006 van 6 miljoen motorvoertuigen per jaar. In de onderstaande tabel is de beoogde reikwijdte van de provinciale actieplannen uitgedrukt in kilometers weg.

Tabel 2 - Kilometers provinciale weg [bron: IPO]

Provincie	Provinciale weg [km]	Provinciale weg > 6 mio [km]
Friesland	500	12,8
Groningen	540	24
Drenthe	407	2,7
Overijssel	625	18,3
Flevoland	527	44
Gelderland	1186	130
Utrecht	326	57,7
Noord Holland	549	213,5
Zuid Holland	563	123,8
Zeeland	390	12,4
Noord Brabant	568	65
Limburg	472	33,9

³ De provincies Limburg en Utrecht hebben het actieplan betrokken op alle provinciale wegen

Provincie	Provinciale weg [km]	Provinciale weg > 6 mio [km]
Totaal	6653	738

Uit de tabel blijkt dat de actieplannen betrekking hebben op 738 km provinciale weg, ofwel ca. 11,5% van de totale provinciale weglengte. In de 2^e tranche zal het actieplan ook betrekking krijgen op wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar. Naar verwachting gaat het om ca. 3700 kilometer extra.

2.3 Plandrempeel

2.3.1 Algemeen

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over ‘prioritaire problemen’. Van een prioritair probleem is sprake als een ‘relevante grenswaarde’ wordt overschreden. Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip ‘relevante grenswaarde’ vertaald in ‘plandrempeel’. Voor elk afzonderlijk actieplan zijn één of (cf. artikel 24 lid 2 van het Besluit) meer plandrempeels vastgesteld. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan die plandrempeel, is sprake van een “prioritair probleem” en zijn maatregelen gewenst om de geluidsbelasting terug te dringen. Voor wat betreft hinder wordt de plandrempeel uitgedrukt in L_{DEN} , voor slaapverstoring in L_{NIGHT}

Ter vergelijking: in de actieplannen van gemeenten gelegen binnen agglomeraties is over het algemeen een plandrempeel van 55 dB L_{DEN} en 50 dB L_{NIGHT} aangehouden.

2.3.2 Plandrempeel L_{DEN}

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de gehanteerde plandrempeels alsmede het aantal woningen dat een geluidsbelasting hoger dan de plandrempeel ondervindt, en mitsdien als “prioritair probleem” is aangemerkt. De plandrempeel is niet hoger dan 65 dB vastgesteld. Met uitzondering van de provincie Flevoland (1,3) gaat het gemiddeld om 2,3 inwoners (niet: gehinderden of ernstig gehinderden) per woning.

Tabel 3 - Overzicht plandrempeels L_{DEN}

Provincie	Plandrempeel in dB	Aantal woningen boven plandrempeel (2006)	Aantal woningen boven plandrempeel als percentage van aantal woningen > 55 dB
Friesland	65	21	6
Groningen	62	58	0,8
Drenthe	nmb	Nnb	Nnb
Overijssel	63	100 (schatting, niet gespecificeerd)	1,5
Flevoland	60	3	3
Gelderland	63	2.314	34
Utrecht	61	400	22
Noord-Holland	65	475	23
Zuid-Holland	65	535	15
Zeeland	65	11	5
Noord-Brabant	65	240	13
Limburg	63	4.287	45

Uit de tabel blijkt dat de provincies verschillende drempels hebben gehanteerd. Bij de gemaakte keuzen wordt het volgende opgemerkt.

Een aantal provincies heeft gekozen voor een plandrempel 65 dB, een deel daarvan heeft blijkens de toelichting aansluiting gezocht op het actieplan voor de rijkswegen (het rijksbeleid). Daarnaast komt een plandrempel 65 dB ook overeen met de saneringsgrenswaarde van 60 dB(A) uit de Wet geluidhinder⁴. Een geluidsbelasting van 65 dB wordt in de GES-methodiek (zie onder) gekwalificeerd als “Onvoldoende”.

De provincies die hebben gekozen voor een plandrempel van 63 dB hebben aansluiting gezocht bij de zogenaamde GES-methodiek (Gezondheids Effect Screening) waarmee de milieugezondheidskwaliteit in beeld kan worden gebracht (Handboek GES, Stad & Milieu). In de GES wordt de volgende typering gehanteerd voor de milieukwaliteit t.g.v. geluid door wegverkeer.

Tabel 4 - GES scores

Geluidbelasting		GES-score	Milieugezondheid Kwaliteit
L _{ETM}	L _{DEN}		
50 - 55	48 - 53	2	Redelijk
55 - 60	53 - 58	4	Matig
60 - 65	58 - 63	5	Zeer matig
65 - 70	63 - 68	6	Onvoldoende
70 - 75	68 - 73	7	Ruim onvoldoende
≥75	≥73	8	Zeer onvoldoende

Uit de tabel blijkt dat de provincies met een plandrempel van 63 dB de grens voor prioritaire gevallen hebben getrokken bij de kwalificatie “Onvoldoende”. Groningen baseert haar plandrempel eveneens op de GES-score maar vindt “Onvoldoende” onvoldoende en kiest voor een drempel van 62 dB.

Utrecht (61 dB) en Flevoland (60 dB) hebben voor een wat lagere drempel gekozen. De keuze van Flevoland is vooral ingegeven door het kleine aantal woningen dat boven deze drempel uitkomt. De keuze van Utrecht is enerzijds gebaseerd op het beleidsdoel van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU, maximaal 500 woningen in 2015 met een belasting >61 dB), alsmede de weliswaar “zeer matige” maar nog geen “onvoldoende” GES score (zie hierboven). Utrecht zal die 500 restwoningen accepteren omdat verdere maatregelen (schermen) niet mogelijk zijn.

De hoogte van de plandrempels houdt op het oog geen verband met het aantal woningen dat als gevolg van die keuze als prioritair is aangeduid. De hoogte van de plandrempels houdt vaak ook geen verband met de kosten van de maatregelen die nodig zijn om de prioritaire gevallen aan te pakken.

⁴ Het criterium voor de VROM-sanering is een geluidbelasting van meer dan 60 dB(A) (L_{ETM}) in 1986, inclusief 2 of 5 dB aftrek (art.110g, voorheen 103: 2 dB voor wegen > 70 km/h, 5 dB voor overige wegen) voor het verwachte stiller worden van het verkeer. Feitelijk hebben saneringswoningen een belasting in 1986 van 62 respectievelijk 65 dB(A) (L_{ETM}) of meer. Uitgedrukt in L_{DEN} is dat 60 respectievelijk 63 dB in 1986. Gemiddeld hebben de saneringswoningen door autonome groei in de periode 1986-2006 een 2 dB hogere geluidbelasting gekregen. Een plandrempel van 62 respectievelijk 65 dB in 2006 komt daarmee globaal overeen met de wettelijke saneringsgrens van 60 dB(A) (L_{ETM}) in 1986.

Bij het opstellen van geluidbelastingkaarten zijn de aantallen woningen, conform artikel 6 van het Besluit, geteld in klassen van 5 dB. In die gevallen waarin voor een tussenliggende plandrempel is gekozen, is een extra rekenslag gemaakt. Het ontbreken van een onderliggende verdeling in klassen van 1 dB maakt een inschatting van het effect van bijvoorbeeld een 2 dB maatregel niet goed mogelijk. Het verdient aanbeveling om in toekomstige studies de woningaantallen per 1 dB schil te bepalen.

2.3.3 Plandrempel L_{NIGHT}

In een aantal actieplannen is ook een plandrempel in L_{NIGHT} vastgesteld, op grond waarvan prioritaire gevallen zijn vastgesteld. In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven.

Tabel 5 - Overzicht plandrempels L_{NIGHT}

Provincie	Plandrempel in dB	Opmerkingen
Friesland	60	Haalbaar met maatregelen nodig voor 65 dB L_{DEN}
Groningen	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd
Drenthe	n.n.b.	
Overijssel	58	Haalbaar met maatregelen nodig voor 63 dB L_{DEN}
Flevoland	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd
Gelderland	55	Gebaseerd op 65 dB(A) etmaalwaarde c.q. 55 dB(A) nachtwaarde
Utrecht	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd
Noord-Holland	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd
Zuid-Holland	55	10 dB lager dan plandrempel L_{DEN}
Zeeland	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd
Noord-Brabant	Geen	Weinig slaapgestoorden; L_{NIGHT} ook ondergeschikt aan L_{DEN}
Limburg	Geen	Keuze niet nader gemotiveerd

2.4 Kosten van maatregelen

In de actieplannen is aangegeven welke kosten gemoeid zijn met de uitvoering van de in het actieplan beschreven⁵ maatregelen. In de onderstaande tabel is daarvan een overzicht gegeven.

Tabel 6 - Gerapporteerde kosten maatregelen Omgevingslawaa

Provincie	Gerapporteerde kosten voor aanpak prioritaire gevallen	Opmerkingen
Friesland	Niet gespecificeerd	Kosten + maatregelen voor 19 woningen meegenomen in projecten N31 en N356. Overige 2 woningen zijn al Wgh gesaneerd
Groningen	1.106.600	11 km stil asfalt + 3 schermlocaties
Drenthe	Nnb	Nnb
Overijssel	Niet gespecificeerd	Reeds opgenomen in projectkosten N350 en N733
Flevoland	Niet gespecificeerd	Maatregelen Gooiseweg worden meegenomen in het reguliere groot onderhoud (programma PMIT)
Gelderland	9.500.000	2 miljoen in 2008 + 3 x 2,5 miljoen. Gemiddeld 4x25=100 km extra stil asfalt

⁵ Voor een deel bestaande uit in een ander beleidskader geplande of voorgenomen maatregelen

Provincie	Gerapporteerde kosten voor aanpak prioritaire gevallen	Opmerkingen
Utrecht	2.750.000	Gerapporteerde meerkosten stil asfalt
Noord-Holland	1.296.000	Meerkosten voor stil asfalt 12 x €58.000 = € 696.000, worden in 2010 en 2013 geëvalueerd; schermkosten € 600.000. Exclusief reeds begrootte kosten voor de in het PMI opgenomen maatregelen bij N208, N201 e.a.
Zuid-Holland	11.500.000	Waarvan 9,2 mio in de huidige collegeperiode.
Zeeland	100.000	Voor de komende jaren geen middelen beschikbaar gesteld
Noord-Brabant	Niet gespecificeerd	Kosten + maatregelen deels meegenomen in projecten N261, N289 en N617. Verder geen aanvullende financiële middelen nodig in de planperiode
Limburg	1.300.000	Nog exclusief kosten voor maatregelen t.b.v. stiltegebieden

Bij de bovenstaande tabel wordt het volgende opgemerkt.

- Een aantal provincies hebben geen bedragen gerapporteerd, zodat niet duidelijk is welke kosten gemaakt moeten worden voor het aanpakken van de prioritaire gevallen.
- De kosten van te treffen maatregelen zijn in een aantal gevallen al meegenomen in vastgestelde projectbegrotingen of reguliere meerjaren onderhoudsprogramma's. Die kosten zijn echter niet nader gespecificeerd.
- In de actieplannen is niet altijd expliciet aangegeven of voor het aanpakken van de prioritaire gevallen daadwerkelijk financiële middelen beschikbaar zijn of worden gesteld. Een aantal provincies hebben wel expliciet aangegeven geen geld beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de maatregelen.
- De planperiode voor de actieplanmaatregelen 2009-2013 sluit in de meest gevallen niet aan op collegeperiodes. Dat is niet te vermijden maar kan een belemmering zijn om nu (tussentijds) nieuwe financiële middelen beschikbaar te krijgen voor de uitvoering van het actieplan.
- Het ministerie van VROM heeft in 2004 financiële middelen beschikbaar gesteld voor het maken van geluidbelastingkaarten en opstellen (niet: uitvoeren) van actieplannen. Voor de periode 2004-2007 is aan de provincies een apparaatskostenvergoeding van ca. 3,3 miljoen euro uitgekeerd. Niet alle provincies hebben die financiële middelen geheel benut. Uit de actieplannen blijkt niet of eventuele budgetoverschotten zijn meegenomen in bovenstaande kosten.
- Uit de actieplannen blijkt dat de kosten op verschillende manieren zijn berekend. Kosten zijn bijvoorbeeld berekend:
 - als eenmalige meerkosten voor aanleg of als life-cycle kosten,
 - over de planperiode 2009-2013 of over een ander tijdvak (collegeperiode, tijd benodigd voor algehele vervanging).

Ook de geraamde meerkosten voor aanleg en onderhoud van stil asfalt lopen uiteen, zie paragraaf 2.10. Ten behoeve van navolgende actieplannen dienen over het aspect kostenberekening afspraken te worden gemaakt.

2.5 Aard van de maatregelen

In de provinciale actieplannen zijn verschillende maatregelen voorgesteld om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer te reduceren. Voor nagenoeg alle gevallen is het toepassen van stil asfalt voorgesteld of tenminste overwogen. In een aantal provincies (Flevoland, Gelderland, Utrecht) is het toepassen van stil asfalt overigens al vast beleid.

Voor de feitelijke uitvoering van de wegwerkzaamheden wordt in alle gevallen aansluiting gezocht op bestaande, reeds vastgestelde onderhoudsprogramma's, dat wil zeggen dat geen sprake is van vervroegde vervanging van asfalt. In de praktijk zullen veel prioritaire gevallen daarom niet in de eerste planperiode 2009-2013 worden aangepakt. De verwachting is wel dat er meer stil asfalt zal gaan worden toegepast, omdat de totstandkoming van de actieplannen heeft geleid tot meer kennis bij wegbeheerders over de toepassing van stille wegdekken anders dan het bekende, maar voor provinciale wegen minder geschikte ZOAB.

De provincies geven verder aan dat in specifieke situaties de toepassing van stil asfalt kan worden aangevuld, of vervangen door, het plaatsen van schermen. De provincies geven aan dat die mogelijkheid bij de feitelijke uitvoering weliswaar zal worden overwogen, maar dat het plaatsen van een scherm vaak niet mogelijk. Het gaat hier om de situaties die langs provinciale wegen veel voorkomen, zoals situaties:

- waarin woningen te dicht op de weg staan zodat er, mede uit veiligheidsoverwegingen, te weinig ruimte is om een scherm te plaatsen;
- waarin woningen nabij kruisingen staan zodat een scherm onvoldoende lengte heeft om het juiste effect te bereiken en de verkeersveiligheid (uitzicht) in gevaar brengt;
- waarin woningen een directe (eigen) ontsluiting hebben op de betreffende weg waardoor het scherm moet worden onderbroken en niet voldoende effect kan hebben;
- waar sprake is van complexe ondergrondse infrastructuur in de vorm van kabels en leidingen die niet of alleen tegen zeer hoge kosten kunnen worden verplaatst;
- waarin sprake is van complexe, verdeelde eigendomsverhoudingen;
- waarin het alleenstaande / verspreide woningen betreft. De kosten van een scherm zijn, afgezet tegen de relatief lage opbrengst, zodanig hoog dat het niet meer als doelmatig kan worden beoordeeld.

Schermmaatregelen zijn kort samengevat als mogelijkheid genoemd, maar niet als concrete maatregel ingezet. Zo maakt bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland geen duidelijke keuze in de maatregelen, maar wordt volstaan met het rapporteren van een afname van het aantal gehinderden met maximaal 22%. De afweging tussen de daarvoor te treffen maatregelen zal pas later in de uitvoeringsfase (kunnen) worden bepaald.

In de actieplannen is geen melding gemaakt van het treffen van verkeersmaatregelen om de knelpunten op te lossen. Wel is opgave gedaan van geplande of reeds in uitvoering zijnde infrastructurele werken, zoals reconstructies / groot onderhoud en het aanleggen van nieuwe weggedeelten, waarmee een aantal knelpunten (prioritaire gevallen) worden opgelost.

In de meeste provinciale actieplannen wordt aangegeven dat het stiller maken van het verkeer zelf (voertuigen, maar met name banden) een significante en veel effectievere⁶ bijdrage levert aan de reductie van het aantal gehinderden. Zij doen daarvoor⁷ een appel op het ministerie van VROM, dat verantwoordelijk is voor de versterking van het (Europese) bronbeleid. Hierbij wordt nog opgemerkt dat het effect van stille banden (kan oplopen tot 5 a 6 dB) en stil asfalt (1 tot 4 dB) cumulatief werken, met dien verstande dat het reducerend effect van stil asfalt kleiner wordt door de stillere banden.

⁶ Indicatie: elke dB reductie van het bandengeluid komt globaal overeen met 100.000.000 euro aan reguliere maatregelen

⁷ Ook de ontwikkeling van stille(re) wegdekken kan door EU worden gestimuleerd.

2.6 Relatie met vigerend provinciaal omgevingsbeleid

In een aantal actieplannen is ingegaan op de relatie / afstemming met eigen vigerende beleidsplannen die specifiek of indirect betrekking hebben de geluidsbelasting van woningen gelegen langs provinciale wegen. In onderstaande tabel 7 is daarvan een kort overzicht gegeven. Verwijzingen naar de lopende BSV /A-lijst sanering van woningen zijn niet in de tabel opgenomen, deze gevelmaatregelen hebben uiteraard geen invloed op het omgevingslawaai.

tabel 7 - Overzicht provinciale beleidsplannen

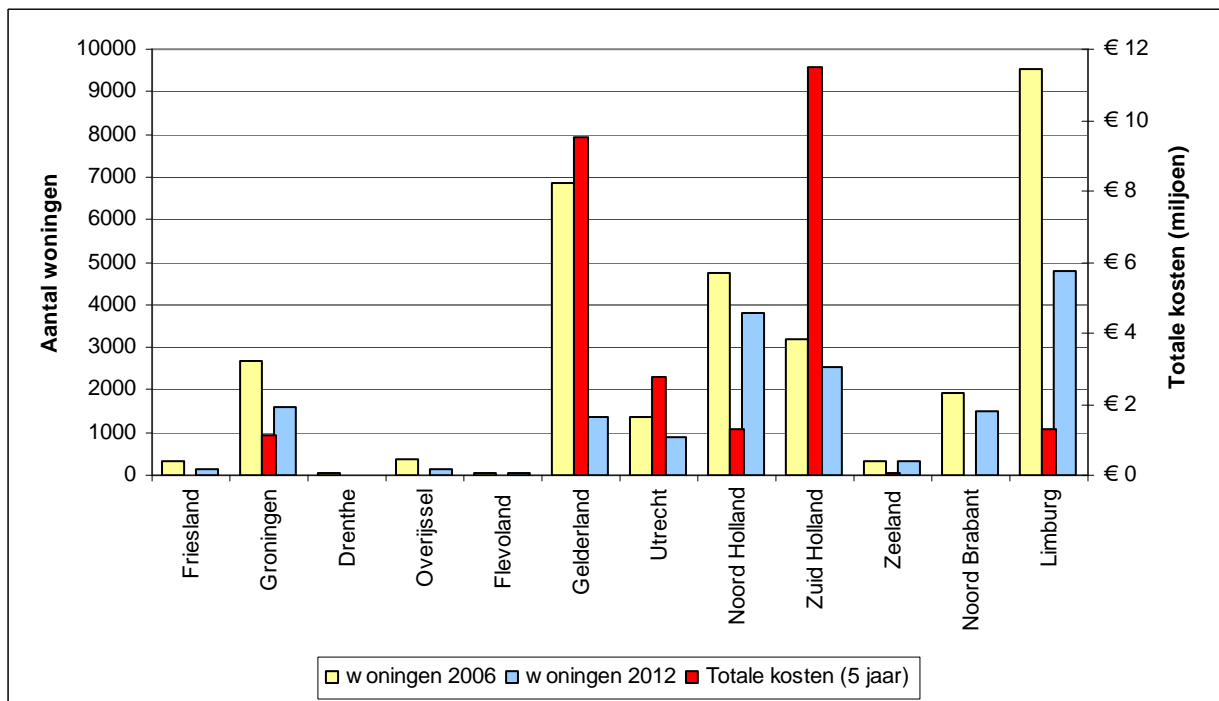
Provincie	Vigerende beleidsplannen mede strekkende tot het beperken van de geluidsbelasting door provinciale wegen
Friesland	Niet vermeld, wel melding van een provinciale ambitie om het wegverkeerslawaai niet te laten toenemen en situatie boven de 65 dB te voorkomen.
Groningen	Niet vermeld.
Drenthe	nmb
Overijssel	Milieubeleidsplan Overijssel 2000+. Hierin zijn geen concrete doelstelling geformuleerd. In 2009 gaan diverse plannen samen in de Omgevingsvisie Overijssel.
Flevoland	Omgevingsplan Flevoland 2006 en Nota mobiliteit Flevoland. Stil asfalt wordt als voorbeeldfunctie toegepast op aantal wegdekken, als minimaal 2000 woningen een reductie van 3 dB of meer krijgen.
Gelderland	Gelders Milieubeleidsplan GMP-3 en Provinciaal Verkeer en Vervoersplan PVVP-2. Uitvoeringskader wordt gevormd door programma LOO (leefomgevingoffensief) dat is gekoppeld aan het Uitvoeringsprogramma Instandhouding Infrastructuur, het beheer- en onderhoudsprogramma van de provinciale wegen. In dat programma zijn nieuwe prioriteiten gelegd.
Utrecht	Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) 2004-2015, Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) 2004-2008. Doelstelling is reductie van het aantal woningen > 61 dB tot 500.
Noord-Holland	Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) en het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) 2002-2006. Belang van stil asfalt wordt onderschreven, de daadwerkelijke toepassing gaat worden onderzocht.
Zuid-Holland	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 'Beheerst groeien' (PVVP). Alleen algemeen beleid zoals het oplossen en voorkomen van leefbaarheidknelpunten. Voor uitvoering van alle PVVP plannen is 20 mio beschikbaar gesteld.
Zeeland	Omgevingsplan Zeeland 2006. In 2010 zijn alle situaties met een geluidbelasting van meer dan 63 dB als gevolg van wegverkeer op de provinciale wegen aangepakt.
Noord-Brabant	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Geen beleid specifiek gericht op lawaai vanwege provinciale wegen.
Limburg	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006; Provinciaal Programma Bereikbaar en Duurzaam Limburg; Provinciaal Mobiliteitsplan.

Het algemene beeld is dat veel locaties die via de omgevingslawaaisystematiek als prioritair zijn aangemerkt, ook al worden of zullen worden aangepakt bij de uitvoering van bestaande (milieu)beleidsplannen. De grens tussen "staand beleid" maatregelen en "omgevingslawaai" maatregelen kan daardoor niet goed worden getrokken, zowel operationeel als in financiële zin. In een aantal gevallen heeft het actieplan ook nieuwe locaties opgeleverd binnen de geformuleerde beleidsdoelstellingen.

2.7 Effect van de maatregelen

In het Besluit is in artikel 22, eerste lid onder i. en j. aangegeven dat de huidige situatie en het effect van de voorgestelde maatregelen (voor prioritaire gevallen) moet worden beoordeeld op grond van het aantal gehinderde, ernstig gehinderde en slaapverstoorde bewoners van woningen. In de Handreiking is aangegeven dat per woning gerekend moet worden met een forfaitair aantal van 2,3 inwoners. (De provincie Flevoland heeft blijkens het actieplan gerekend met 1,3 in plaats van de 2,3 bewoners per woning). Het aantal inwoners is dus (uiteeraard) onafhankelijk van de geluidsbelasting op de woning en rechtvaardig met het aantal woningen. Het aantal (ernstig) gehinderden is uiteraard wel afhankelijk van de geluidsbelasting, doch niet lineair.

In 3 actieplannen is conform het Besluit aangegeven wat het effect van de voorgestelde maatregelen is op het aantal gehinderden. In 5 plannen is het effect echter uitgedrukt in dB, of in een reductie van het aantal woningen c.q. bewoners, of in aantallen opgeloste knelpunten. Omdat de woningaantallen (c.q. bewoners) en het aantal gehinderden niet per schil van 1 dB is bepaald (het Besluit verplicht slechts tot klassering in stappen van 5 dB), kan het effect van maatregelen niet goed worden teruggerekend naar gehinderden. Om toch inzicht te geven in het effect van alle voorgestelde maatregelen, is in onderstaande tabel het aantal woningen met een geluidsbelasting van 55 dB of hoger weergegeven. In de grafiek zijn ook de totale kosten van uitvoering overeenkomstig Tabel 6 weergegeven.

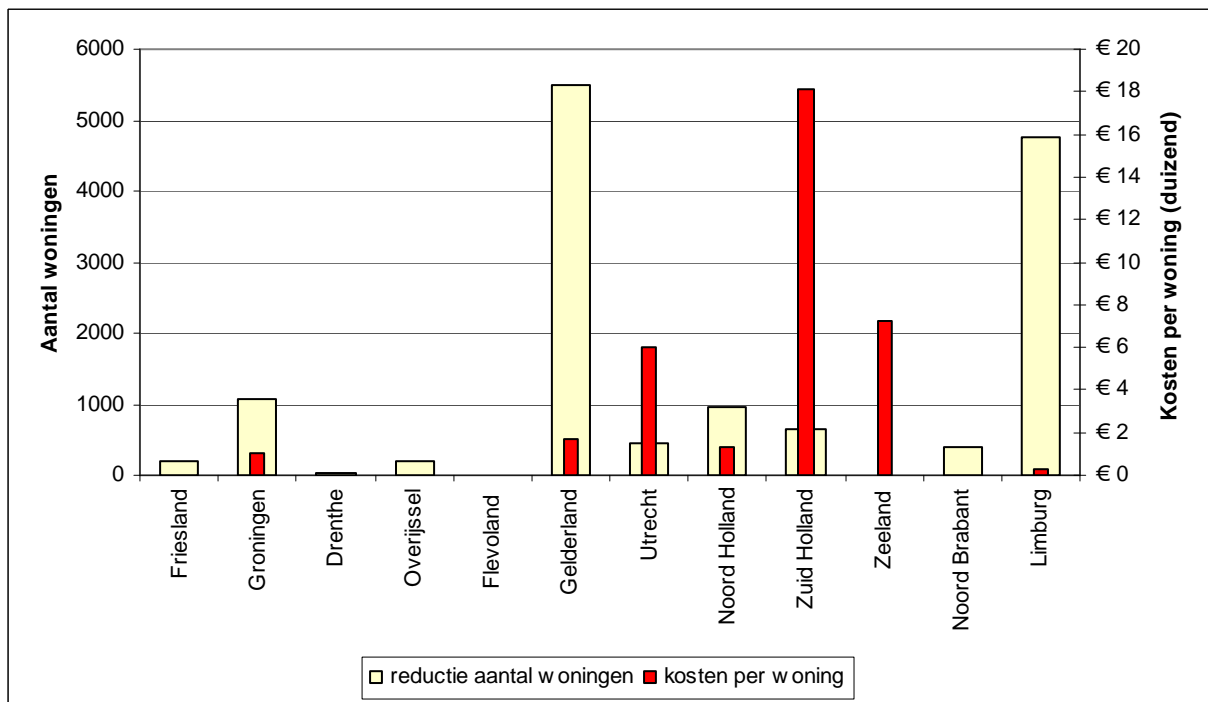


Figuur 1 - Overzicht aantal woningen in de klassen > 55 dB in de situatie 2006 en 2012

Uit de figuur blijkt dat gerekend in aantallen woningen in Gelderland de grootste afname wordt bereikt. Zoals reeds opgemerkt is het niet mogelijk om uit de actieplannen af te leiden in welke mate het aantal (ernstig) gehinderden afneemt.

2.8 Doelmatigheid

Om inzicht te krijgen in de doelmatigheid van de maatregelen is gezocht naar de effecten in de vorm van de afname van het aantal woningen in alle klassen. Er is gekozen voor woningen omdat de informatie over gehinderden niet in alle actieplannen aanwezig is (slecht 3 stuks). Het aantal woningen is wel gerapporteerd of uit de gegevens af te leiden. Als maat voor de doelmatigheid is daarom gekozen voor de kosten per gereduceerde woning. In Figuur 2 zijn de kosten en de reductie van het aantal woningen in één figuur weergegeven.



Figuur 2 - Overzicht van de kosten per woning.

Uit de figuur blijkt dat voor de vijf provincies waarvan de informatie voldoende was om de berekening uit te voeren de kosten per woning variëren tussen € 1000,- en € 18.000,- per woning. De provincie Zuid Holland is een uitschieter. Deze grote spreiding vindt waarschijnlijk haar oorzaak in wijze waarop de kosten van maatregelen zijn berekend, zie paragraaf 2.4.

2.9 Grensoverschrijdende coördinatie

In enkele actieplannen is aandacht besteed aan provinciegrens overschrijdende gevallen. Het algemene beeld is dat er voor wat betreft de langs-wegen met meer dan 6 miljoen motorvoertuigen per jaar, nauwelijks of geen sprake is van prioritaire gevallen op of nabij provinciegrenzen. In de 2^e tranche zal dat naar verwachting anders liggen. De meerjaren onderhoudsprogramma's van de verschillende provincies, waarbinnen de maatregelen over het algemeen worden ingepast, worden niet op elkaar afgestemd.

2.10 Kosten en effect van stil asfalt

Uit de plannen en de daaraan ten grondslag liggende informatie blijkt dat er op dit moment verschillen van inzicht bestaan als het gaat om de kosten maatregelen. Dat geldt voor de kosten van gevelmaatregelen, de kosten van schermen / wallen, maar met name voor de life-cycle kosten van stil asfalt en het behoud van de akoestisch eigenschappen.

Het algemene beeld is dat DAB niet veel duurder is qua aanleg, maar wel duurder is in onderhoud. Dat laatste is het gevolg van de snellere vervanging (bijvoorbeeld eens per 5 jaar groot onderhoud i.p.v. een per 6 jaar) en andere / intensievere reinigings- en strooimethoden. Door de kortere vervangingscyclus kunnen de kosten van klein onderhoud (reparatie) weer wat afnemen. Verder mag verwacht worden dat de aanlegkosten zullen afnemen naarmate meer provincies stil asfalt gaan toepassen.

In een aantal actieplannen is ingegaan op de meerkosten van het toepassen van stil asfalt t.o.v. DAB. Tussen de verschillende actieplannen zijn wel aanzienlijke verschillen van inzichten als het gaat om de omvang van die meerkosten alsmede de wijze waarop die meerkosten moeten worden berekend, zie onderstaande Tabel 8. Hierover zijn voorafgaand aan de actieplannen ook geen specifieke afspraken gemaakt. De verschillen van inzichten over de life-cycle kosten van stil asfalt vormen op dit moment mogelijk een belemmering voor de feitelijke toepassing.

Tabel 8 - meerkosten stil asfalt

Provincie	Meerkosten voor stil asfalt
Friesland	Aanleg + onderhoud 30% duurder dan DAB.
Groningen	DGD 3 tot 21% duurder dan DAB (gerekend over 48 jaar)
Drenthe	nmb
Overijssel	Geen opgave van meerkosten stil asfalt. Vanwege hogere onderhoudskosten wordt DGD alleen toegepast als dat noodzakelijk is (om te voldoen aan grenswaarden).
Flevoland	Geen opgave van meerkosten stil asfalt.
Gelderland	Door aan te sluiten bij regulier onderhoud / projecten is sprake van beperkte meerkosten t.o.v. de reguliere onderhoudskosten.
Utrecht	0,50 €/m ² deklaag (prijspeil 2005). In totaal € 550.000 meerkosten per jaar.
Noord-Holland	DGD wordt alleen toegepast bij groot onderhoud waardoor de meerkosten beperkt blijven t.o.v. reguliere onderhoudskosten. Er zijn verschillende signalen t.a.v. de gemiddelde meerkosten voor aanleg en onderhoud (verwaarloosbaar tot 20% meerkosten). Daarom vinden in 2010 en 2013 evaluaties van de kosten plaats. Er is vooralsnog uitgegaan van 20% meerkosten.
Zuid-Holland	Meerkosten voor aanleg en onderhoud van DGD met levensduur van 6 jaar zijn 45% hoger ten opzichte van DAB. Aanlegkosten zijn ongeveer 5% hoger.
Zeeland	Geen opgave van meerkosten stil asfalt.
Noord-Brabant	DGD heeft kortere levensduur, vanwege hogere onderhoudskosten wordt DGD alleen toegepast als dat noodzakelijk is (om te voldoen aan grenswaarden). Door aan te sluiten bij regulier onderhoud / projecten is sprake van beperkte meerkosten t.o.v. de reguliere onderhoudskosten.
Limburg	Eenmalige meerkosten 2 €/m ² ; meerkosten onderhoud 0,5 €/m ²

Ook ten aanzien van het reducerend effect (en de vermindering daarvan) bestaan verschillen van inzicht. Bekend is dat stil asfalt gevoeliger is voor vervuiling, met name op trajecten met lagere rijnsnelheden, waardoor de akoestische kwaliteit in de loop der tijd afneemt. De provincie Zuid-Holland heeft in het actieplan als maatregel een onderzoeksprogramma voor o.a. de N218 voorgesteld, dat meer inzicht moet gaan geven in de effectiviteit en efficiëntie van stil asfalt.

2.11 Hogere waarden

In het Besluit omgevingslawaai is voorgeschreven dat in de actieplannen moet worden opgenomen een beschrijving van het specifieke beleid voor woningen waarop geldende, krachtens de Wgh vastgestelde of de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden.

Alleen de provincies Friesland, Utrecht en Noord-Brabant zijn in het actieplan ingegaan op de woningen waarvoor een hogere waarde of MTG is vastgesteld, de mate van overschrijding en het effect daarop van de in het actieplan voorgestelde maatregelen. In de overige actieplannen is geen specifieke aandacht aan deze categorie woningen besteed.

Een van de mogelijke oorzaken is het ontbreken van een adequate administratie van krachtens de Wgh vastgestelde grenswaarden. Daarnaast is voor de kartering van het verkeerslawaai een rekenmethode voorgeschreven die afwijkt (qua methodiek en met een vaste beoordelingshoogte) van de rekenmethode waarmee de betreffende grenswaarden destijds zijn berekend. Dat maakt een toetsing ook minder zinvol.

2.12 Gevolgde procedure en inspraakreacties

In alle actieplannen is de gevolgde procedure beschreven. Het ontwerp-actieplan is overeenkomstig artikel 123 van de Wet geluidhinder via de Algemene wet bestuursrecht voorbereid, met dien verstande dat een ieder is gerechtigd zienswijzen in te brengen. Een deel van de plannen bevindt zich nog in de ontwerpfase zodat er nog geen zienswijzen en beantwoording beschikbaar is.

Tabel 9: Overzicht zienswijzen en reacties

Provincie	Zienswijze en reacties
Friesland	Ontwerpfase, nog geen zienswijzen en reacties.
Groningen	Gemeente Groningen, verzoek om steviger in te zetten op schermen en ook wegen met minder dan 6 miljoen voertuigen aan te pakken. Zienswijzen worden niet overgenomen.
Drenthe	Concept-ontwerpfase, nog geen zienswijzen en reacties.
Overijssel	Zienswijze Dorpsraad Lonneker: Provincie moet bij herinrichting N733 toezien op een goede geluidskwaliteit (wordt toegezegd); vraag waarom 68 dB als hogere waarde is vastgesteld terwijl de plandrempel 63 dB is, en 50% van woningen langs N733 voldoen na actieplan-maatregelen nog niet aan de norm (verschil Wgh normering / berekeningswijze en plandrempel wordt toegelicht; conclusie is dat wordt voldaan aan de plandrempel); verwacht dat Provincie maatregelen treft zodat inwoners Lonneker niet worden blootgesteld aan belasting boven de plandrempel (er wordt voldaan aan de plandrempel);
Flevoland	Twee zienswijzen van burgers. Naar aanleiding van zienswijze geluidwal vervangen door stil asfalt.
Gelderland	Burger verzoekt om aanpakken geluid vanwege A50 (niet overgenomen); Gemeente Arnhem verzoekt om stil asfalt op aantal wegvakken (deels overgenomen); Gemeente Rheden verzoekt om stil asfalt op 1 wegvak (overgenomen).
Utrecht	Ontwerpfase, nog geen zienswijzen en reacties.
Noord-Holland	Gemeente Waterland: plandrempel moet naar 60 dB, 65 dB is in strijd met Wgh (niet overgenomen, plandrempel treedt niet in de plaats van Wgh grenswaarden); verzoek om aangeven planning (niet overgenomen, planning ligt vast in PMI). Gemeente Landsmeer: niet alle gehinderden zijn meegenomen (niet overgenomen, EU methode is gevolgd); plandrempel 65 dB geeft geen oplossing voor

Provincie	Zienswijze en reacties
	<p>vervangende nieuwbouw (niet overgenomen, specifiek situaties oplossen via de Wgh); verzoek om maatregelen t.b.v. stiltegebied te nemen (bij groot onderhoud worden wegen langs stiltegebieden al standaard voorzien van stil asfalt); verzoek om maatregelen Kanaaldijk / -weg (maatregelen zijn al meegenomen in het actieplan).</p> <p>Gemeente Zaanstad: tabellen en figuren onduidelijk (overgenomen, worden verduidelijkt); kaart met wegnummers ontbreekt (overgenomen, wordt toegevoegd); effect maatregelen in Zaanstad in praktijk niet haalbaar (probleem a.g.v. veel kruisingen wordt onderkend, waar precies wel/niet stil asfalt mogelijk is wordt in de uitvoeringsfase nader onderzocht).</p> <p>Gemeente Weesp: reconstructie N236 ontbreekt (overzicht in actieplan is niet volledig, voor volledig overzicht zie PMI); bronmaatregel “snelheidsbeperking” is niet ingezet (overgenomen, maatregel is in het definitieve plan opgenomen); waar precies maatregelen worden getroffen is onduidelijk (overgenomen, in definitieve plan duidelijker aangegeven).</p> <p>Gemeente Heerhugowaard: aantal infrastructurele werken ontbreekt in het overzicht (overzicht in actieplan is niet volledig, voor volledig overzicht zie PMI); stil asfalt t.h.v. plan Broekhorn is niet gewaarborgd (in actieplan is aangegeven dat wegdeel voor stil asfalt in aanmerking komt).</p>
Zuid-Holland	<p>Burger: verzoek om N3 op te nemen (niet overgenomen, geen provinciale weg);</p> <p>Gemeente Schoonhoven verzoekt om verlaging snelheid op N210 (niet overgenomen, minder dan 6 miljoen voertuigen);</p> <p>Diverse zienswijzen en vragen van burgers over de uitvoering (leidt niet tot wijziging van het actieplan);</p> <p>Gemeente Krimpen a/d IJssel: verzoek om opname N201 in actieplan (niet overgenomen, N201 wordt gereconstrueerd waarbij maatregelen worden getroffen);</p> <p>Diverse burgers verzoeken om prioriteit voor maatregelen aan N206 (niet overgenomen, planning ligt vast);</p> <p>Gemeenten Boskoop, Gouda en Waddinxveen: diverse zienswijzen over de uitvoering (niet overgenomen) en verzoek om maatregelen aan de N228 (niet overgenomen, minder dan 6 miljoen voertuigen);</p> <p>Zienswijze gemeente Bernisse: stil asfalt onvoldoende bij belastingen van meer dan 68 dB (niet overgenomen, plandrempel is geen grenswaarde waaraan voldaan moet worden), kosten geluidschermen te hoog geraamd (niet overgenomen, er is rekening gehouden met de slappe bodem aldaar / extra fundatie-eisen), verzoek om concrete planning aan te geven (niet overgenomen, planning ligt vast).</p>
Zeeland	Ontwerpfase, nog geen zienswijzen en reacties.
Noord-Brabant	<p>Zienswijze van gemeente Deurne: verzoek aan de provincie om de N270 in de 1^e tranche te voorzien van stil asfalt (niet overgenomen, overlagen asfalt is niet mogelijk en voegovergang tunnelbak voldoet aan de eisen; door infrastructurele ontwikkelingen kan de wegintensiteit ingrijpend gaan veranderen, maatregelen pas na 2013 als verkeersintensiteiten bekend zijn).</p> <p>Gemeente Veghel: verzoekt de provincie niet te wachten met de aanleg van een scherm langs N279 t.b.v. 3 woningen (niet overgenomen, door infrastructurele ontwikkelingen kan de wegintensiteit ingrijpend gaan veranderen, maatregelen pas na 2013 als verkeersintensiteiten bekend zijn: woningen staan ook op de A-lijst, de saneringsgelden zijn al beschikbaar gesteld, die kunnen worden uitgevoerd);</p> <p>Gemeente Bernheze: bepleit maatregelen aan N279 via actieplan of ihkv</p>

Provincie	Zienswijze en reacties
	<p>reconstructie (niet overgenomen, door infrastructurele ontwikkelingen kan de wegintensiteit ook ingrijpend gaan veranderen, maatregelen pas na 2013 als verkeersintensiteiten bekend zijn);</p> <p>Stichting de Scheifelaar: geluidbelastingkaart is onjuist want niet gebaseerd op de werkelijke rijnsnelheid (niet overgenomen, het uitgangspunt wettelijk toegestane snelheid is correct); door plandrempel van 65 dB zijn gehinderden aan. De Scheifelaar ten onrechte niet meegenomen (niet overgenomen, betreffende woningen worden niet belast door 1^e tranche wegen met een intensiteit van meer dan 6 miljoen voertuigen); plandrempel is te hoog / niet in overeenstemming met Wgh (niet overgenomen, Wgh normen gelden niet voor de bestaande woningen); geen plandrempel L_{NIGHT} (toelichting dat L_{NIGHT} ondergeschikt is aan L_{DEN} is overgenomen in actieplan: maatregelen werken overigens ook in de nachtperiode); N279 veroorzaakt belasting van meer dan 70 dB, verder uitstel van maatregelen niet aanvaardbaar (niet overgenomen, actieplan bevat alleen beleidsvoornemen, de Wet verplicht niet tot uitvoering: betreffende deel van de N279 valt ook niet onder de 1^e tranche.)</p> <p>Zienswijze burger: verzoekt om maatregelen aan N269 (niet overgenomen, woning ligt langs weggedeelte dat onder de 2^e tranche valt).</p>
Limburg	Ontwerpfase, nog geen zienswijzen en reacties.

Gesteld kan worden dat er betrekkelijk weinig reacties binnenkomen op het ontwerp-actieplan. Uit de reacties blijkt dat het zowel gemeenten als bewoners niet geheel duidelijk is dat deze 1^e tranche actieplannen alleen betrekking hebben op de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigen per jaar, hoewel dat duidelijk in de actieplannen is aangegeven.

3 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

- 1) In opdracht van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is door adviesbureau SIGHT een analyse gemaakt van de provinciale actieplannen voor het verminderen van het verkeerslawaai van provinciale wegen. Deze 1^e tranche actieplannen hebben betrekking op zogenaamde prioritaire gevallen, gelegen langs wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 6 miljoen motorvoertuigen per jaar.
- 2) De analyse is gebaseerd op actieplannen zoals die op 19 december 2008 beschikbaar zijn. Een aantal plannen verkeren nog in de ontwerpfase (nog niet door GS vastgesteld). Het ontwerpplan van de provincie Limburg is nog niet ter inzage gelegd. In totaal zijn zeven actieplannen vastgesteld, waarvan vier voor de (verschoven) einddatum van 18 juli 2008.
- 3) Het projectbureau POLKA heeft een inhoudsopgave voor de actieplannen aangereikt, maar de provincies zijn daar op onderdelen van afgeweken of hebben een heel eigen structuur gekozen. Omdat de actieplannen voor alle provincies dezelfde doelstelling hebben is dat niet goed verklaarbaar, met dien verstande dat enkele provincies zich niet hebben beperkt tot wegen met een intensiteit van 6 miljoen motorvoertuigen. Ook van de door POLKA beschikbaar gestelde teksten is niet consequent gebruik gemaakt.
Mede als gevolg van de eigen rapportage formats is de in artikel 22 van het Besluit bedoelde informatie, met name over de situatie na maatregelen, niet of niet overzichtelijk gerapporteerd. Wellicht kan in de volgende tranche meer gebruik worden gemaakt van standaard en verplicht te gebruiken rapportindelingen en tabellen, zodat bijvoorbeeld het effect van het actieplan consequent in aantallen woningen of gehinderden wordt uitgedrukt. Een alternatief kan zijn een in te vullen checklist zoals die gebruikt is bij de aanlevering aan VROM van saneringsprogramma's industrielawaai.
- 4) De provincies hebben gekozen voor verschillende plandrempels tussen 61 en 65 dB. De gemaakte keuze is niet in alle gevallen goed verklaarbaar, en houdt geen verband met het resulterende aantal prioritaire gevallen of de beschikbare financiële middelen. De provincies motiveren de keuze voor de plandrempel aan de hand van de GES-systematiek, maar komen toch tot verschillende drempels. Inhoudelijk gezien is dat niet goed verklaarbaar, in de actieplannen is de keuze voor een bepaalde plandrempel ook niet nader gemotiveerd met (bijvoorbeeld) het specifieke karakter van de provinciale infrastructuur in haar provincie.
- 5) Veel via de plandrempels geïdentificeerde prioritaire gevallen worden al door de provincies aangepakt, in het kader van infrastructurele projecten, of door maatregelen die voortvloeien uit vigerend provinciaal milieubeleid. In de actieplannen komt dat redelijk goed tot uitdrukking. Keerzijde is wel dat het aantal maatregelen dat extra wordt getroffen om aanvullende op het bestaande beleid het omgevingslawaai te bestrijden relatief bescheiden blijft.

- 6) Behoudens enkele uitzondering zijn de provinciale actieplannen niet expliciet duidelijk over de financiële middelen die voor het uitvoeren van de actieplanmaatregelen beschikbaar worden gesteld. Soms zijn kosten berekend als life-cycle kosten over 6 jaar of 48 jaar, soms als totale kosten over de actie-planperiode of collegeperiode, wat een goede vergelijking niet mogelijk maakt.
Verder is niet duidelijk of voor de gerapporteerde kosten van voorgenomen maatregelen wel daadwerkelijk “nieuw” geld beschikbaar komt, of dat de maatregelen worden betaald uit (omgebogen) budgetten voor uitvoering van vigerend beleid.
Op dit punt is een verbetering nodig, omdat bij het vaststellen van beleidsplannen de uitvoering in voldoende mate verzekerd moet zijn.
- 7) In de actieplannen is de situatie inclusief maatregelen niet consequent uitgedrukt in aantallen gehinderden, maar soms in dB of aantallen opgeloste knelpunten. In enkele gevallen is geen enkele opgave gedaan. De verwevenheid met de bestaande projecten en beleidsplannen is hieraan wellicht ook mede debet. Niet uitgesloten is dat de gerapporteerde aantallen niet juist zijn, dan wel niet overeenstemmen met de (zie voorgaande conclusie) gerapporteerde kosten. Mogelijk is dat ook de oorzaak van het diffuse beeld van de doelmatigheid van de maatregelen.
- 8) De actieplannen zijn niet eenduidig voor wat betreft de meerkosten van het toepassen van DGD (stil asfalt). De plannen zijn wel eensluidend over de toepasbaarheid van DGD voor provinciale wegen. Het verdient aanbeveling om meer onderzoek te laten doen naar de meerkosten in de beheerfase als gevolg van de kortere levensduur en (ten opzichte van DAB) andere wijze van onderhoud.
- 9) Voor de actieplannen is gebruik gemaakt van de woningaantallen zoals die bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten zijn berekend. Die aantallen zijn in klassen van 5 dB berekend. Hierdoor kan niet goed worden berekend wat het effect van maatregelen is op het aantal (ernstig) gehinderden, die niet lineair binnen de klassen zijn verdeeld. Het verdient aanbeveling om de woningaantallen in klassen van 1 dB te berekenen.

SIGHT Ruimte en milieu



Ing. C.P. Weevers

BIJLAGE 1: PUNTSGEWIJZE SAMENVATTING ACTIEPLANNEN

1. Provincie Friesland

Actieplan gedateerd 21 april 2008.

- Vier wegen in de provincie met meer dan 6 mio voertuigen. Lengte = 12,8 km.
- Alleen woningen (er zijn geen andere geluidgevoelige bestemmingen aanwezig);
- Alleen op niet saneringswoningen;
- Plandrempel 65 dB (21 woningen);
- Nachtperiode 60 dB (4 woningen onderdeel van de 21 uit de dagperiode);
- Van de 21 worden 19 al opgelost met bestaande plannen. Twee saneringswoningen resteren (73 dB);

Maatregelen (planning 2014 en 2015):

- N383 (Leeuwarden-Marssum). Nieuwe weg op grotere afstand van de woonwijk, snelheid maximaal 70km/h;
- N355 (Tytsjerk-Hurdegaryp). Centrale As zorgt voor vermindering verkeer over de N355. Aantal woningen boven de 65 dB hier zal op de Centrale As gedeeltelijk stiller asfalt worden neergelegd;
- N356 (Burgum-Sumar). Centrale As (stil asfalt) zorgt hier in combinatie met snelheidsvermindering (tot 60 km/h);
- N355 (Leeuwarden-Tytsjerk). Zeer stil asfalt en snelheidsverlaging (100 -> 70 km/h);
- Geen kosten-batenanalyse opgenomen in het actieplan;
- Geen kosten opgenomen in het actieplan.

2. Provincie Groningen

Ontwerp Actieplan 17 juni 2008.

- 24 kilometer weg > 6 mio voertuigen passeren;
- Twee verschillende plandrempels. > 50 dB en > 62 dB voor knelpunten;
- Duidelijk aangegeven dat de berekende waarden zonder aftrek zijn (overeenkomstig de methode);
- Grote stap gemaakt met in een keer 3 dB af te trekken met het oog op ontwikkelingen asfalt. Niet verder uitgewerkt welk type en eventuele locale verschillen;
- Kosten en baten. Er wordt een algemene indruk gegeven van de kosten (extra) bij de toepassing van stil asfalt. Verder worden kosten van schermen en zelfs een promotiecampagne stille banden. Er wordt geen echte keuze gemaakt. Wel belofte binnen 2 jaar na het actieplan met onderzoeksresultaten te komen.

3. Provincie Drenthe

Geen gegevens beschikbaar.

4. Provincie Overijssel

Het ontwerp actieplan is van mei 2008.

- Totale lengte 18,3 km weglengte > 6 mio voertuigen;
- L_{DEN} 63 dB als drempelwaarde;

- Maatregelen in de vorm van stil asfalt en verleggen van de weg;
- Kosten meegenomen in twee grotere projecten voor de overige wegen zijn geen maatregelen noodzakelijk en dus geen kosten.

5. Provincie Flevoland

Het actieplan van 24 juni 2008.

- 44 km weglengte > 6 mio mvt;
- Huidige situatie (2006) valt op dat er geen klassen aangegeven worden. Alleen woningen boven de 55 dB L_{DEN} inclusief hinderscore. $L_{NIGHT} \geq 50$ dB;
- Wel L_{DEN} klassen voor geluidbelaste oppervlak;
- In 2006: 35+3=38 woningen > 55; Geen woningen met $L_{DEN} > 65$ dB;
- Drie woningen met $L_{DEN} \geq 60$ dB. Worden gezien als knelpunt;
- Ook aan woningen met geluidbelasting lager dan 55 dB wordt aandacht besteed;
- Er wordt deels verwezen naar de nota "mobiliteit" zonder samenvatting o.i.d.;
- Plandrempel wordt gesteld op 60 dB. Er zijn drie woningen met een geluidbelasting van 60 dB of hoger. Gelijktijdig wordt aangegeven dat provinciaal beleid voorschrijft dat vanaf 53 dB L_{DEN} de betreffende weg voor stiller asfalt in aanmerking komt;
- Voor de 3 woningen met geluidbelasting van boven de 60 dB zijn maatregelen voorgesteld in de vorm van geluidswallen. De bewoners hebben hiertegen een zienswijze ingediend. Besloten is om stil asfalt aan te leggen als alternatief (uiterlijk in 2013). Betalen uit "Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (PMIT)";
- Actieplan geeft geen overzicht van de klassen na het vervangen van het asfalt. Globaal wordt aangegeven dat het effect 3 dB is. De plandrempel wordt dus ook na maatregelen niet gehaald. Het actieplan gaat daar niet op in.

6. Provincie Gelderland

Het ontwerp actieplan is van mei 2008

- Totaal 130 km weglengte waarover > 6 mio voertuigen;
- Verwijzing naar Gelders Milieuplan (GMP 3). Hotspots (63 dB was 65 dB(A) in GMP 3) en stiltegebieden (40 dB(A));
- Verwijzing naar Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP 2);
- Plandrempels: 63 dB, voor stiltegebieden 40 dB, L_{NIGHT} 55 dB.
- Lijstje met klassen en aantallen;
- Ook minder drukke wegen in beeld gebracht in verband met de aanpak van de betreffende wegen;
- Tot eind 2007 al 164 km stil wegdek aangelegd (75 km bij stille- of stiltegebieden);
- Op basis van onderhoudsprogramma € 2 miljoen extravoor 2008; overzicht met de wegen;
- Ambitie 20 tot 30 km (gem. 25) stil asfalt per jaar (vanaf 2009) naast de 182 km regulier. Kosten € 2,5 miljoen per jaar (2009 t/m 2011). Verwachting is 80 % van de hotspots aangepakt;
- Plankosten: 2 miljoen in 2008 + 3 x 2,5 miljoen = 9,5 miljoen. Relateren aan gemiddeld $4 \times 25 = 100$ km EXTRA asfalt;
- Rest van de hotspots (20 %) na 2012. Kan niet met stil asfalt alleen.

7. Provincie Utrecht

Actieplan van juli 2008

- Totaal 57,7 km weglengte waarover > 6 mio voertuigen;
- Verwijzingen naar Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015 (gewijzigd 18 februari 2008) en Provinciaal Milieubeleidsplan 2004-2008. In deze plannen is aangegeven dat maximaal 500 woningen L_{ETM} van 63 dB(A) (was 65 dB(A)). Wordt nu uitgegaan van 61 dB L_{DEN} ;
- Drie aangrijpingspunten weergegeven ter reductie geluidsniveaus 1) bundeling (wegen samenvoegen) 2) infrastructuur (verharding) 3) omgeving (schermen en gevelmaatregelen);
- Overzicht verschillende klassen. Onderverdeling gemaakt naar binnen de agglomeratie en buiten de agglomeratie. Ook zijn de klassen weergegeven inclusief de 2^e tranche;
- Plandrempel wordt gesteld op 61 dB L_{DEN} ;
- Beperking knelpunten door vervroegd nieuw asfalt aanleggen. Overzicht reductie aantal gehinderden is aangegeven in tabel;
- De te verwachte extra kosten bedragen € 550.000,- per jaar.

8. Provincie Noord-Holland

Het ontwerp is op 10 juni 2008 vastgesteld

- 213,5 km weg waarover > 6 mio voertuigen;
- Verwijzingen naar Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) en Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) 2002-2006 waarin stil asfalt als maaregel om de leefbaarheid langs wegen te verbeteren wordt opgevoerd;
- Duidelijk beeld van de infrastructurele projecten weergegeven voor de periode 2008-2013);
- Overzicht van de reeds genomen maatregelen (asfalt, schermen en gevelmaatregelen);
- Hogere grenswaarden zijn niet in beeld gebracht (provincie geeft aan dat het actieplan een plan op hoofdlijnen betreft);
- Plandrempel wordt gesteld op 65 dB L_{DEN} (zonder aftrek 110g) omdat:
 - Deze waarde goed aansluit op de oude saneringsdrempel;
 - Milieukwaliteit boven de 65 dB(A) (63 dB L_{DEN}) als onvoldoende wordt beoordeeld (GES methodiek);
 - Met deze waarde wordt aangesloten bij de aanpak zoals voorgestaan voor rijkswegen in de nota mobiliteit.
- Kosten van stille deklagen de eerste jaren circa €58.000,- / jaar, mogelijk oplopend tot € 1,7 miljoen / jaar, maar verwachting is dat meerkosten op termijn gaan verdwijnen (bron: rapport Van Keulen, bijlage 1 actieplan)
- Kosten van geluidsschermen € 0,6 miljoen;
- Financiering voor asfalt en schermen uit bestaande budgetten.

9. Provincie Zuid-Holland

Het ontwerp actieplan van 22 mei 2008 is op 10 juni vastgesteld en heeft daarna 6 weken ter inzage gelegen.

- Totaal 128,8 km weglengte waarover > 6 mio voertuigen;

- Verwijzingen naar Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en Nationaal Milieubeleidsplan 4;
- Drie verschillende scenario's voor drie verschillende plandrempels. De plandrempels zijn 60, 65 en 70 dB;
- Uiteindelijk is gekozen voor de plandrempel van 65 dB L_{DEN} . Op basis van de Nota Mobiliteit en de Gezondheid Effect Screening (GES);
- Stille wegdekken en geluidsschermen worden als haalbaar gezien. Na een kosten en baten analyse blijkt dat stille wegdekken verkozen wordt boven het plaatsen van schermen. Alleen in uitzonderlijke gevallen kan overwogen worden om schermen te plaatsen;
- Extra kosten € 20 miljoen (overschrijdingen eventueel door derden betalen). Vervanging alleen indien dit past binnen het onderhoudsschema;
- De effecten van de maatregelen (schermen versus stil asfalt) worden weergegeven ten opzichte van de mogelijke plandrempels.

10. Provincie Zeeland

Concept-actieplan juni 2008

- 12,4 km provinciale weg > 6 mio, 390 km totaal;
- Provincie heeft geen geld beschikbaar gesteld;
- 30jun06: omgevingsplan Zeeland 2006 vastgesteld: doelstelling VL: alle situatie >63 dB aangepakt;
- Plandrempel: 65 dB, maatregelen vanaf 66 dB;
- 2006: 332 woningen boven de 55 dB;
- Boven plandrempel: 21 woningen, waarvan 4 op 65 dB, 6 reeds Wgh gesaneerd, dus aan te pakken 11 woningen;
- Schermkosten Vlissingseweg: 100.000 euro;
- Middelen: wellicht 80.000 euro beschikbaar.

11. Provincie Noord-Brabant

Actieplan 13 juni 2008

- Totaal 65 km weglengte > 6 mio voertuigen. Totaal 568, meeste daarvan > 3 mio;
- 2006: 1909 woningen > 55dB;
- Verwijzingen naar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant (PVVP). Geen overschrijdingen van 70 dB(A) in 2010 en geen overschrijdingen van 65 dB(A) in 2020;
- Woningen met hogere waarden zijn eveneens bekeken. Geen problemen gezien;
- Er zijn 3 verschillende scenario's bezien te weten, plandempels op respectievelijk 70, 65 en 60 dB.
- Gezondheid Effect Screening (GES) gebruikt;
- Plandrempelstudie geeft een overzicht van de kosten die gemaakt moeten worden om een bepaalde plandrempel te halen. Niet geheel duidelijk is hoe de bedragen zijn bepaald;
- Op basis van het bovenstaande is de plandrempel vastgesteld op 65 dB gefaseerd te bereiken in twee stappen (tot 2009-2013 en 2013-2018);
- Om de plandrempel te halen is de volgende verdeling;
 - Maatregelen bij geplande projecten (inclusief planning);
 - Maatregelen in het onderhoudsprogramma;
 - Specifieke maatregelen (asfalt en verder).

- Situatie 2006 en 2013 zijn weergegeven met de effecten van de maatregelen; in 2013: 1507 woningen > 55dB;
- De kosten kunnen niet in kaart gebracht worden. Kosten zijn / worden ondergebracht in de grote projecten. Deel maatregelen wordt niet in de komende 5 jaar gerealiseerd, effect ook niet meegerekend.

12. Provincie Limburg

Concept-ontwerp actieplan d.d. 1 december 2008

- POL 2006: geen hogere belasting op woningen dan 68 dB; in stiltegebieden en EHS zoveel mogelijk 40 dB(A) of lager;
- Bereikbaar en Duurzaam Limburg: prioriteit aan terugdringen aantal gehinderden, door actieplan voor geluidknelpunten en beleidsregel voor stiltegebieden;
- Provinciale wegen lopen door/langs dorpskernen, daarom 1^e tranche AP niet beperkt tot 6 mio wegen (33,9 km) maar betrokken op alle wegen, in totaal 472 km;
- Situatie 2006: n-tal woningen > 55dB = 9.541 (21.946 personen). Aantal woningen komt NIET overeen met situatie ttv kartering omdat alle wegen zijn meegerekend;
- Situatie 2006: inclusief 60 km stil asfalt;
- Bronmaatregelen: wren vrachtverkeer, snelheidsverlaging en verkeerscirculatie geen reële opties;
- Schermen in Limburg geen reële optie;
- Stil asfalt: 4 a 5 dB tov DAB; meerkosten 2 euro/m² aanleg en 0,5 euro/m² onderhoud;
- Baten AP maatregelen: naast milieubaten ook betrokken de waardevermeerdering van het onroerend goed en stijging van OZB inkomsten;
- Vervanging van alle 472 km door stil asfalt: uitvoering duurt tot 2023;
- Plandrempel: gekozen voor 63 dB en 40 dB(A) op randen stiltegebieden (niet EHS en POG gebieden);
- Maatregel: aanleggen 67 km stil asfalt. Kosten tot 2013: 1,3 miljoen. Saillant detail: waardevermeerdering van het OG bedraagt 61 miljoen!
- Effect: afname n-tal woningen > 55dB van 9.541 naar 4.777 in 2013;
- Effect: afname n-tal woningen boven plandrempel 63dB: van 4.287 in 2006 naar 3.547 in 2013.

BIJLAGE 2: INFORMATIE POLKA WEBSITE

Levering van de actieplannen aan VROM

06 februari 2008

De agglomeraties, provincies en overige actoren zijn hard aan het werk om actieplannen te maken. Als basis dient het Besluit omgevingslawaaai dat leidt tot een rapport dat een volledig beeld schetst van de situatie, de problemen, de maatregelen en de toekomstverwachtingen. Het wordt voor veel gemeenten een vrij omvangrijk document. Het actieplan van de gemeente is in de eerste plaats gericht op het informeren van de burger over het voorgenomen geluidsbeleid.

Voor de rapportage naar de EC zal VROM gebruik maken van de samenvatting van het gemeentelijk actieplan. De samenvattingen vormen gezamenlijk het actieplan van Nederland.

VROM legt geen nationaal format vast voor de actieplannen of de samenvattingen, maar stelt wel kwaliteitseisen. De actieplannen in hun geheel moeten voldoen aan hoofdstuk 4 van het Besluit omgevingslawaaai. We adviseren hiervoor gebruik te maken van de inhoudsopgave. De samenvatting dient minimaal de hieronder genoemde punten te omvatten.

Om de bundeling overzichtelijk te houden verzoeken we de gemeenten om zich voor de samenvatting te beperken tot maximaal 2 bladzijden per gemeente. In deze samenvatting zijn de volgende zaken van belang:

- Naam, agglomeratie en contactpersoon van de gemeente.
- Wat zijn in de huidige situatie (2006) de prioritaire knelpunten.
- Eventuele extra knelpunten verwacht als gevolg van autonome ontwikkelingen.
- Wat voor knelpunten worden aangepakt, welk type maatregelen wordt daarvoor gebruikt en hoeveel kosten de maatregelen op jaarbasis.
- Hoeveel overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en van de ten hoogste vast te stellen hogere waarde blijven bestaan en waarom.
- Een schatting van de reductie van het aantal gehinderden en slaapgestoorden per brontype ten gevolge van de ontwikkelingen in het actieplan.
- Een doorkijk naar het beleid in de 5 jaar volgend op het actieplan.
- In geval van stille gebieden: welke maatregelen worden genomen om deze te beschermen?
- Periode waarin de kaart ter inzage heeft gelegen, het aantal ontvangen zienswijzen en de vaststellingsdatum.

Voor de provincies geldt dat ze actieplannen maken voor maar 1 bron. Ook voor de provincies verzoeken we de samenvatting te beperken tot maximaal 2 bladzijden.

Het inleveren van de actieplannen zal op dezelfde wijze gebeuren als het inleveren van de geluidskaarten. De samenvattingen worden gezonden aan helpdesk@polka.org. Als het actieplan een redelijk formaat heeft, dan kan dit worden meegezonden. Indien de rapportage groter is dan 5 MB verzoeken wij u om deze op cd-rom te versturen naar POLKA, p/a DHV t.a.v. Lara Haxe, Postbus 1132, 3800 BC Amersfoort.

Onder het kopje 'proces' zijn nog enkele adviezen voor de samenvatting opgenomen.

Zoals het nieuwsbericht van 6 februari 2008 aangeeft zal de samenvatting van het actieplan gebruikt worden voor de rapportage naar de EC. Om deze reden is het belangrijk dat de samenvatting zowel compleet als compact is. Vanuit VROM wordt geen standaard format opgelegd, maar worden wel eisen gesteld ten aanzien van de kwaliteit.

Om de samenvatting compact te houden wordt niet gekeken naar het niveau van afzonderlijke wegen of huizen. Het volstaat om de 4 bronnen van elkaar te onderscheiden en om maatregelen uit te splitsen naar het type maatregel zoals afscherming, verkeersplanning, maatregelen aan gebouwen of maatregelen aan wegen.

De volgende punten zijn van belang voor de samenvatting van het actieplan zoals die wordt gebruikt in de bundeling naar de EC:

Maximaal 2 A4 per gemeente.

- Naam, agglomeratie en contactpersoon van de gemeente.
- Wat zijn in de huidige situatie (2006) de prioritaire knelpunten.
- Eventuele extra knelpunten verwacht als gevolg van autonome ontwikkelingen.
- Wat voor knelpunten worden aangepakt, welk type maatregelen wordt daarvoor gebruikt en hoeveel kosten de maatregelen op jaarbasis.
- Hoeveel overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en van de ten hoogste vast te stellen hogere waarde blijven bestaan en waarom.
- Een schatting van de reductie van het aantal gehinderden en slaapgestoorden per brontype ten gevolge van de ontwikkelingen in het actieplan.
- Een doorkijk naar het beleid in de 5 jaar volgend op het actieplan.
- In geval van stille gebieden: welke maatregelen worden genomen om deze te beschermen?
- Periode waarin de kaart ter inzage heeft gelegen, het aantal ontvangen zienswijzen en de vaststellingsdatum.

We stellen voor om gegevens in de samenvatting zoveel mogelijk schematisch weer te geven.

Onderstaande tabel geeft een voorbeeld hoe een aantal van bovenstaande punten samengenomen kunnen worden:

brontype: wegen	gehinderden in de geluidskaart van 2006	prognose effect actieplan	ernstig gehinderden in de geluidskaart van 2006	prognose effect actieplan
Lden [dB]	aantal	Δ aantal	aantal	Δ aantal
55-59	3.200	100	1.500	100
60-64	4.100	700	1.700	300
65-69	2.800	-1400	1.400	-700
70-74	400	-300	200	-200
75>	0	-	0	-
totaal	10.500	-900	4.800	-500

	slaap-gestoorden in de geluidskaart van 2006	prognose effect actieplan
Lnight [dB]	aantal	Δ aantal
50-54	1.500	200
55-59	700	-300
60-64	200	-100
65-69	0	-
70>	0	-
totaal	2.400	-200

Voor minder complexe bronnen raden we aan om de gehinderden niet per geluidsklasse uit te splitsen, maar een totaal aantal te noemen. Industrie zit bij veel gemeenten bijvoorbeeld alleen in de laagste klassen.