

## **MEMO TOEZEGGINGEN**

Toezegging in de Statencommissie Omgevingsbeleid d.d. 31 maart 2010

Aan : de voorzitter en leden van de statencommissie Omgevingsbeleid  
Afschrift : overige statenleden  
Van gedeputeerde : mevr. Klip-Martin  
Behandelend ambtenaar : J.H.E. Blaauw  
Datum : 12 mei 2010  
Onderwerp : ontwerp-Actieplan EU-geluidsbelastingkaart provincie Drenthe

---

### **Korte Termijn**

#### **Toezegging 16:**

*Mevrouw KLIP zegt toe terug te zullen komen op de meetwaarden van het binnenniveau van de genoemde 12 adressen. (SP)*

De Europese richtlijn heeft betrekking op de evaluatie, beheersing en gewenst verlagen van het geluidsniveau in de leefomgeving. De richtlijn doet geen uitspraak over het geluidsniveau binnen een woning. Daar gaat bij ons de Wet geluidhinder over. Metingen in dit kader zijn dan ook niet uitgevoerd.

Bij bijvoorbeeld een reconstructie van een (provinciale) weg of de sanering (gemeentelijke taak) van woningen op de A- of B-lijst (wegverkeerslawaaï) wordt wel gekeken naar de minimaal te halen binnenwaarde. Het gaat bij de Richtlijn meer om het stellen van een ambitie (verwoord in de gekozen Plandrempel van 63) om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaaï te bestrijden.

De maatregelen die worden geformuleerd in het actieplan (nu en in de tweede tranche) zijn in het licht van de Richtlijn vooral brongerichte (en in mindere mate overdrachtgerichte) maatregelen. Een goede aanpak bij de bron levert meer op (en ook voor meer mensen) dan het toepassen van een gevelmaatregel aan een woning. Het is dan wel stil in de woning, maar buiten is het niet stiller geworden. Het doel van de richtlijn is echter het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in ruimere zin.

#### **Toezegging 17:**

*Mevrouw KLIP zegt toe na te zullen gaan of gevelmeting gaat plaatsvinden op de genoemde adressen. (SP)*

Bij het bepalen van de geluidsbelasting van een woning wordt gebruik gemaakt van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï in het kader van de Wet geluidhinder. Deze voorschriften zijn gebruikt om (in dit geval) de geluidsbelastingkaart voor Drenthe op te stellen voor die wegen met een verkeersintensiteit van 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Tevens zijn deze voorschriften gebruikt om voor alle provinciale wegen de geluidsbelasting van de aangrenzende woningen te bepalen teneinde de plandrempel goed te kunnen kiezen. In 2007 is de Wet geluidhinder aangepast. Tegenwoordig wordt gebruik gemaakt van een gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde. Dit betekent dat de duur van elke periode ook wordt meegewogen. In de praktijk betekent dit dat een daadwerkelijke meting aan de gevel over een lange periode moet worden uitgevoerd, en dat dan voor iedere woning langs de provinciale

wegen. Dit is praktisch niet uitvoerbaar. Daarom wordt bij dit soort onderwerpen er ook algemeen gebruik gemaakt van een modelmatige aanpak.

**Toezegging 18:**

*Mevrouw KLIP zegt toe na te zullen gaan wat de gemeten waarden zijn van de 8.000 voertuigen op provinciale wegen. (SP)*

Zoals ook al bij de beantwoording van toezegging 17 is aangegeven is in het kader van het actieplan EU-geluidsbelastingkaart geen gebruik gemaakt van metingen. Wel is modelmatig voor alle provinciale wegen (dus ook de wegen met een intensiteit van 8.000 motorvoertuigen per etmaal) in Drenthe de geluidsbelasting op de aangrenzende woningen berekend teneinde tot een goede onderbouwing van de gekozen plandrempel te komen.

**Toezegging 19:**

*Mevrouw KLIP zegt toe na te zullen gaan waarom Havelte-Oost als Natura 2000-gebied niet op de stiltekaart staat en waarom de EHS-gebieden niet zijn meegenomen? (SP)*

In het gebied nabij Havelte gelden op dit moment de provinciale regels voor stiltegebieden nog niet. Pas nadat Defensie haar activiteiten in dat gebied staakt kan de regelgeving in werking treden. Het gebied is om deze reden nog niet als stiltegebied op de kaart geplaatst.

De eerste tranche van de EU-geluidsbelastingkaart richt zich op wegen met een intensiteit van 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Het daarbij gaat in Drenthe slechts om een beperkt aantal kilometers provinciale weg. Natura 2000- en EHS-gebieden krijgen een prominentere plaats in de tweede tranche van het actieplan EU-geluidsbelastingkaart (2012). In de tweede tranche wordt gekeken naar provinciale wegen met een intensiteit van 8.000 motorvoertuigen per dag. Het gaat dan om een aanzienlijk groter aantal kilometers weg die ook in de nabijheid van de genoemde geluidsgevoelige gebieden liggen.

Om geluidsgevoelige gebieden beter te beschermen is het van belang om samen met de gemeenten te kijken naar de geluidsbelasting van deze gebieden. Niet alleen de provinciale wegen (of inrichtingen) hebben een invloed op deze gebieden, maar een de gemeentelijke. Door samen naar de ontwikkelingen in en rond het gebied te kijken kan het gebied uiteindelijk beter worden beschermd.

**Toezegging 20:**

*Mevrouw KLIP zegt toe na te zullen gaan waarom de N371 niet in het ontwerp-actieplan EU-geluidsbelastingkaart wordt genoemd. (GL)*

Het aantal motorvoertuigen per dag ligt voor de N371 niet boven de 16.000. In de tweede tranche zal de N371 zeker in het actieplan worden genoemd. Anticiperend op deze tweede tranche is er bij (een deel van) het onderhoud aan de N371 rekening gehouden met het feit dat aan deze weg relatief veel woningen liggen met een belasting van boven de 63 dB (plandrempel). Er is hierbij gekozen voor de toepassing van Zeer Stil Asfaltbeton (ZSA).

In het kader van de tweede tranche zal meer samen worden gewerkt met de gemeenten. Aangezien er langs de provinciale wegen ook woningen voorkomen die op de A- of B-lijst

staan kan door zowel het aanpakken van de bron van de geluidsemissie (de weg) als ook het saneren van de woning een verbetering van kwaliteit van de leefomgeving opleveren.

In het geval van de provinciale wegen zal er vooral gebruik gemaakt gaan worden van ZSA als bronmaatregel. De onderhoudskosten voor geluidsreducerend asfalt zijn op dit moment nog hoger dan standaard asfalt. Het is echter één van de weinige mogelijkheden waar wij als provincie gebruik van kunnen maken om het bronniveau op onze wegen te verlagen. Een andere mogelijkheid is snelheidsverlaging (en dat is niet altijd wenselijk of haalbaar). Europese en Internationale maatregel kunnen ons wellicht op termijn ook nog helpen (elektrische auto's en stille banden).

Het aanleggen van een geluidswal of –scherm kan een optie zijn (en wordt ook wel toegepast). Er zijn echter veel locatie's waar de aanleg van een geluidswal of –scherm praktisch niet mogelijk is, en soms landschappelijk ook niet gewenst. Het kiezen voor deze oplossingsrichting is pas aan de orde na het afwegen van geluidsreducerend asfalt, omdat het geen bronreductie oplevert en het vaak maar voor een beperkt aantal huizen een voordeel oplevert. Reduceren aan de bron levert een stillere omgeving op en dat is ook buiten in de tuin een voordeel.