

Actieplan

EU-geluidsbelastingkaart

provincie **Drenthe**



Actieplan

EU-geluidsbelastingkaart

April 2010

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Inleiding	7
1.1	De aanleiding	7
1.2	Leeswijzer	8
2	Het kader	9
2.1	Richtlijn Omgevingslawaaï	9
2.2	Acties en proces	9
2.2.1	Vaststellen plandrempel en globale kosten-batenanalyse	10
2.2.2	Inventarisatie van oplossingsrichtingen	10
2.2.3	Ontwerp van actieplan	10
2.2.4	Inspraak en publicatie	10
2.2.5	Vaststelling actieplan en verzending aan VROM	11
2.3	Ontwikkeling geluidsnormen wegverkeerslawaaï	11
2.4	De saneringsopgave en de relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart	12
3	De geluidsbelastingkaart	15
3.1	Beschrijving van de geluidsbronnen en rekenmodellen	15
3.2	Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners	15
3.2.1	Overzicht aantallen (ernstig) gehinderden	16
3.2.2	Overzicht slaapgestoorden	16
4	De plandrempel	17
4.1	Geluidshinder situatie 2011	17
4.2	Mogelijke plandrempels	18
4.3	Analyse mogelijke plandrempels	18
4.4	Keuze plandrempel	19
4.5	Stiltegebieden	19
5	Actieplan	21
5.1	Mogelijke maatregelen	21
5.1.1	Bronmaatregelen	21
5.2	Overdrachtsmaatregelen	22
5.3	Maatregelen bij ontvanger	22
5.4	N851 (tussen hm 12.1-13.0)	23
5.4.1	Geluidshinder	23
5.4.2	Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten	23
5.5	N372 (tussen hm 6.6-8.5)	24
5.5.1	Geluidshinder	24
5.5.2	Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten	24
5.6	N34 (tussen hm 47.8-59.4, 89.3-93.4 en 104.8-108.8)	25
5.6.1.	Geluidshinder	25
5.6.2	Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten	25

6	Inspraak en publicatie	26
	Afbeeldingen	
1	Adressen met geluidsbelasting > 63 dB, Refentiesituatie, planjaar 2011	28
2	Adressen met geluidsbelasting > 63 dB, Situatie met toepassing geluidreducerend asfalt, planjaar 2011	29
3	Stiltegebieden en provinciale wegen	30
4	Geluidsbelastingkaart N372 (Peize - Roden)	31
5	Geluidsbelastingkaart N851 (A32 - Meppel)	32

Samenvatting

In juni 2007 zijn de EU-geluidsbelastingkaarten van de provinciale wegen met meer dan 16.000 motorvoertuigen per dag gepresenteerd. Op deze kaarten is de actuele situatie (peiljaar 2006) te zien van de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer. In het voorliggende actieplan wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden genomen om de ergste problemen op het gebied van geluidshinder op te lossen.

Aanleiding

In Nederland is door de minister aangegeven dat langs alle belangrijke provinciale en rijkswegen de geluidshinder inzichtelijk moet worden gemaakt. In de eerste tranche gaat het hierbij om de wegen waar dagelijks meer dan 16.000 motorvoertuigen passeren. In tweede tranche, die in 2012 moet worden uitgevoerd, zal dit moeten worden gedaan voor alle wegen met meer dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

Inmiddels is de eerste fase van het project waarin de geluidshinder voor het basisjaar 2006 inzichtelijk wordt gemaakt, afgerond. Op basis van deze kaarten kan een indruk worden verkregen van de geluidssituatie binnen de provincie en het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidsbelasting. De provincie heeft ervoor gekozen om de geluidshinder langs alle provinciale wegen inzichtelijk te maken.

In de volgende fase is nagegaan in hoeverre maatregelen zijn te nemen om de ergste problemen op het gebied van geluidshinder langs de drukste wegen (N34, N372 en N851) te verminderen of op te lossen. De resultaten hiervan zijn omschreven in dit actieplan. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt welke problemen er zijn, welke oplossingen mogelijk zijn, welk effect deze oplossingen hebben en wat de kosten/baten zijn van de voorgestelde oplossingen.

Vaststellen plandrempels

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij de implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempeel'. De plandrempeel is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. De provincie moet de hoogte van de plandrempeel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidshinder zijn opgenomen.

De provincie Drenthe streeft naar een duurzame integrale benadering van de vermindering van geluidsoverlast. Om de uitvoering betaalbaar te houden en te voorzien van een realistische tijdshorizon, is samenwerking met diverse afdelingen van de provincie noodzakelijk in nieuwe projecten en onderhoudsprogramma's.

Op basis van de volgende criteria heeft de provincie Drenthe de plandrempeel vastgesteld:

- de plandrempeel moet ervoor zorgen dat extreem hoge geluidsbelastingen langs de provinciale wegen niet meer voorkomen;
- de plandrempeel moet een verbetering leveren aan het verblijfsklimaat binnen de provincie;
- de plandrempeel moet vanuit financieel oogpunt realistisch zijn.

Op basis van deze criteria heeft de provincie ervoor gekozen om te werken met een plandrempe van 63 dB. Er zal naar worden gestreefd om het aantal adressen boven deze plandrempe te minimaliseren. Daarnaast zal ernaar worden gestreefd om geen adressen meer te hebben met een geluidsbelasting boven de 68 dB.

In het Provinciaal Omgevingsplan (POP II) zijn stilte-/milieubeschermingsgebieden met een Bijzondere Omgevingskwaliteit (BOK) opgenomen. Voor deze gebieden is er sprake van een hoge waardering van in het bijzonder de milieukwaliteit.

Mogelijke maatregelen langs de N34, N372 en N851

In totaal zijn er in de provincie twaalf adressen langs de wegen waar dagelijks meer dan 16.000 motorvoertuigen passeren, die in het jaar 2011 een geluidsbelasting zullen hebben die boven de plandrempe ligt. Een aantal van deze adressen komt ook voor in de saneringslijst van VROM en zijn al voorzien van een projectcode. Uit een inventarisatie is gebleken dat voor een aantal van deze woningen ook daadwerkelijk gevelmaatregelen zijn toegepast om het geluidsniveau in de woning te verminderen. Voor de overige adressen is nagegaan of het aanbrengen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van geluidsschermen mogelijk en doelmatig is.

1 Inleiding

In juni 2007 zijn de EU-geluidsbelastingkaarten van de provinciale wegen met meer dan 16.000 motorvoertuigen per dag gepresenteerd. Op deze kaarten is de actuele situatie (peiljaar 2006) te zien van de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer. In het voorliggende actieplan wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden genomen om de ergste problemen op het gebied van geluidshinder op te lossen.

1.1 De aanleiding

Op Europees niveau is als voornaamste doel op het gebied van geluidshinder gesteld dat 'niemand mag worden blootgesteld aan de geluidsniveaus die de gezondheid en de kwaliteit van het bestaan in gevaar brengen'. Om dit doel te bereiken, wordt een nieuw Europees raamwerk voor geluidsbeleid ontwikkeld. De Richtlijn omgevingslawaai die op 18 juli 2002 werd gepubliceerd, is de eerste stap om tot dat Europese raamwerk te komen.

In de EU-richtlijn Omgevingslawaai is vastgesteld dat voor bepaalde agglomeraties, belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden gemaakt en aan de Commissie gerapporteerd dienen te worden.

In Nederland is door de minister aangegeven dat langs alle belangrijke provinciale en rijkswegen de geluidshinder inzichtelijk moet worden gemaakt. In de eerste tranche gaat het hierbij om de wegen waar dagelijks meer dan 16.000 motorvoertuigen passeren. In de tweede tranche die in 2012 moet worden uitgevoerd, zal dit moeten worden gedaan voor alle wegen met meer dan 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

Inmiddels is de eerste fase van het project waarin de geluidshinder voor het basisjaar 2006 inzichtelijk wordt gemaakt, afgerond. Op basis van deze kaarten kan een indruk worden verkregen van de geluidssituatie binnen de provincie en het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidsbelasting. De provincie heeft ervoor gekozen om de geluidshinder langs alle provinciale wegen inzichtelijk te maken.

In de volgende fase is nagegaan in hoeverre maatregelen zijn te nemen om de ergste problemen op het gebied van geluidshinder langs de drukste wegen (N34, N372 en N851) te verminderen of op te lossen. De resultaten hiervan zijn omschreven in dit actieplan. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt welke problemen er zijn, welke oplossingen mogelijk zijn, welk effect deze oplossingen hebben en wat de kosten/baten zijn van de voorgestelde oplossingen.

Ook de provincie Drenthe heeft, in samenwerking met Goudappel Coffeng BV, een dergelijk actieplan opgesteld.

1.2 Leeswijzer

In het vervolg van deze rapportage wordt aangegeven op welke manier inhoud is gegeven aan het actieplan. Hiertoe wordt in eerste instantie in hoofdstuk 2 aangegeven binnen welk kader het opstellen van het actieplan moet worden geplaatst. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan op de huidige en toekomstige geluidshinder langs de drukke provinciale wegen.

Een belangrijke plek in het actieplan wordt ingenomen door het vaststellen van de plandrempel. Deze drempelwaarde bepaalt waar de komende jaren maatregelen gaan worden getroffen voor het minderen van de geluidshinder. De provincie Drenthe heeft ervoor gekozen om deze plandrempel te baseren op een akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd langs alle provinciale wegen. De manier waarop de plandrempel is vastgesteld, is beschreven in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 is omschreven welke maatregelen de komende jaren kunnen worden genomen voor het verminderen van de geluidshinder langs de drukke provinciale wegen.

Het ontwerp-actieplan is voorgelegd aan de Provinciale Staten, aan de gemeenten binnen de provincie en aan de bewoners langs de drukke provinciale wegen. De manier waarop deze inspraak is uitgevoerd, is beschreven in paragraaf 2.2.4.

2 Het kader

De verplichting tot het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten en het hieraan gerelateerde actieplan is het gevolg van de EU-richtlijn Omgevingslawaaai. Bij de totstandkoming van het actieplan wordt een aantal fasen doorlopen, waarbij het vaststellen van de plandrempels en het inventariseren van mogelijke maatregelen inhoudelijk gezien de belangrijkste zijn.

2.1 Richtlijn Omgevingslawaaai

De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaai. Deze richtlijn wordt aangehaald als de Richtlijn omgevingslawaaai. In Nederland is de richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder. De Richtlijn omgevingslawaaai is van toepassing op omgevingslawaaai waaraan mensen worden blootgesteld. De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer en luchtvaart, en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaaai te bestrijden, worden volgens de Richtlijn omgevingslawaaai de volgende instrumenten toegepast:

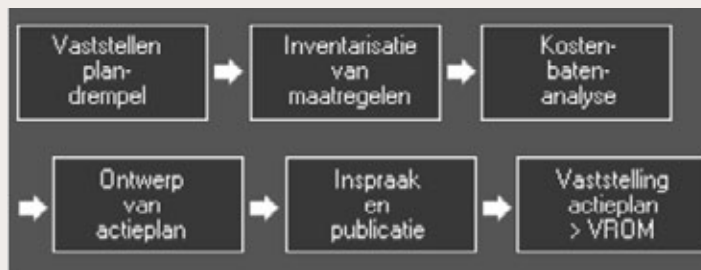
- Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaaai door middel van geluidsbelastingkaarten.
- Vaststellen van actieplannen om omgevingslawaaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze een goede geluidskwaliteit handhaven.
- Voorlichten van het publiek over omgevingslawaaai en de effecten daarvan. Daarbij hoort het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.

2.2 Acties en proces

Voorafgaand aan het actieplan is een geluidsbelastingkaart opgesteld en vastgesteld. Deze geluidsbelastingkaart beschrijft de situatie in 2006. Het actieplan borduurt hierop verder met een beschrijving van de voorgenomen relevante maatregelen, het beleid ter beperking van de geluidsbelasting en de voorgenomen te treffen maatregelen in de nabije toekomst. In figuur 2.1 is schematisch weergegeven hoe volgens POLKA¹ het proces om tot een vastgesteld actieplan te komen, er kan uitzien. De provincie Drenthe heeft ervoor gekozen om hier op hoofdlijnen bij aan te sluiten.

¹ POLKA is de instantie die vanuit het ministerie de vraagbaak is voor de provincie-agglomeraties, die verplicht zijn tot het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart.

Figuur 2.1 De stappen bij het maken van het actieplan



2.2.1 Vaststellen plandrempel en globale kosten-batenanalyse

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 ‘plandrempel’. Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van een of meer plandrempels. Op basis van de plandrempels zal beleid worden geformuleerd.

In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel, zijn maatregelen noodzakelijk om deze overschrijding terug te dringen.

Om te komen tot deze plandrempel heeft een uitgebreide analyse plaatsgevonden van de geluidshinder in het planjaar 2011 langs alle provinciale wegen. Bij deze analyse is een afweging gemaakt tussen het aantal adressen boven een gegeven plandrempel en de financiële inspanning die moet worden gedaan om deze problemen te verminderen en/of op te lossen.

2.2.2 Inventarisatie van oplossingsrichtingen

In deze fase wordt in eerste instantie geanalyseerd op welke locaties er binnen de provincie een overschrijding van de plandrempel is. Hierbij is het belangrijk om een volgorde aan te brengen in de geconstateerde knelpunten (prioritering), omdat vermoedelijk niet alle knelpunten op korte termijn zijn op te lossen.

Voordat maatregelen worden benoemd om de overschrijdingen van de plandrempel ongedaan te maken, is het verstandig eerst te bezien in hoeverre bestaande ontwikkelingen op andere beleidsterreinen invloed hebben op de geluidskwaliteit van de relevante locaties. Mogelijk worden hierdoor enkele knelpunten al opgelost of worden nieuwe knelpunten verwacht.

2.2.3 Ontwerp van actieplan

In het Besluit omgevingslawaaï zijn onder hoofdstuk 4 de elementen genoemd die in een actieplan beschreven moeten worden. Grofweg komt het neer op een beschrijving van de relevante wetgeving, het betrokken gebied, de resultaten van de geluidsbelastingkaart, het voorgenomen beleid dat gevolgen kan hebben voor de geluidskwaliteit in de komende tien jaar, de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit in de komende vijf jaar en de reacties uit de inspraakprocedure.

2.2.4 Inspraak en publicatie

Bij het opstellen van een actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent onder meer dat het ontwerp van het actieplan -na de gebruikelijke bekendmaking- ten minste zes weken ter inzage wordt gelegd. Een ieder (niet alleen belanghebbenden!) kan in die periode zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

Een bijzondere vorm van 'inspraak' is aan de Provinciale Staten gegeven. Voordat de Gedeputeerde Staten het actieplan vaststelt, moet de Provinciale Staten in de gelegenheid worden gesteld om zijn wensen en zienswijze kenbaar te maken.

2.2.5 Vaststelling actieplan en verzending aan VROM

Het actieplan wordt voor de provinciale wegen vastgesteld door de Gedeputeerde Staten. Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken ter beschikking gesteld aan een ieder en wordt het actieplan verstuurd naar de door het ministerie van VROM aangewezen instantie.

Het ministerie van VROM is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden aan de Europese Commissie.

2.3 Ontwikkeling geluidsnormen wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder zijn voor verschillende situaties van ruimtelijke ontwikkeling geluidsnormen vastgelegd. Sinds de introductie van de Wet geluidhinder zijn hierin op verschillende momenten verschillende wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen hebben betrekking op de rekenmethodiek met emissieparameters, de hoogte van de correctie conform artikel 103 Wgh (op 1 januari 2007 gewijzigd in artikel 110g Wgh), de geluidseenheid en daarmee tevens de hoogte van de normen.

Een en ander heeft een relatie met de vaststelling van de hoogte van de plandrempel (zie paragraaf 2.2.1) en is dus van belang als achtergrondinformatie. Hierna volgt daarom een overzicht van de belangrijkste rekeneenheden, grenswaarden en wijzigingen.

Bij de introductie van de Wet geluidhinder werden de L_{aeq} -geluidsbelastingen bepaald, uitgedrukt in dB(A). In het Reken- en Meetvoorschrift (1981) werd een bepaalde periode van het etmaal (dag-, avond- of nachtperiode) maatgevend gesteld. Voor het onderdeel wegverkeerslawaai, is de voorkeursgrenswaarde gesteld op 50 dB(A). Afhankelijk van de ruimtelijke situatie, was ontheffing mogelijk tot 55, 60, 65 of 70 dB(A). Op basis van artikel 103 Wgh waarin het stiller worden van het autoverkeer in acht wordt genomen, kon bij toetsing van geluidsbelastingen een aftrek worden gehanteerd van -3 dB(A) (voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer) of -5 dB(A) (voor wegen met een snelheid van minder dan 70 km/h). Ten tijde van het opstellen van de saneringslijsten (A- en B-lijsten) voor VROM, voor de situatie van 1 maart 1986, werd voor alle wegen -5 dB(A) correctie toegepast. De A-lijst bevat de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A), inclusief correctie artikel 10 Wgh (dus meer dan 70 dB(A) zonder aftrek). De B-lijst bevat woningen met een geluidsbelasting van meer dan 60 dB(A), inclusief correctie (dus 65 dB(A) zonder aftrek). De A-lijst is vastgesteld, de B-lijst is enkel opgesteld, maar niet vastgesteld door VROM.

In het jaar 2000 is het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai aangepast, voornamelijk met betrekking tot de introductie van de wegdekcorrectiefactor. In 2002 is de hoogte van de correctie artikel 103 Wgh voor wegen van 70 km/h of meer gewijzigd van -3 naar -2 dB(A). Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder aangepast. Hierdoor worden tegenwoordig L_{den} -geluidsbelastingen bepaald, uitgedrukt in dB. Het gemiddelde geluidsniveau voor alle etmaalperioden is nu bepalend. Als gevolg hiervan zijn alle geluidsnormen met een waarde 2 verminderd. De voorkeursgrenswaarde bedraagt nu dus 48 dB met mogelijke ontheffingswaarden van 53, 58, 63 en 68 dB. Ook de EU-geluidsbelastingkaarten dienen te worden uitgedrukt in dB volgens de L_{den} -berekening. Op de geluidsbelastingen wordt geen correctie

toegepast. Daarbij geldt tevens dat voor deze kaarten een aangepaste rekenmethodiek dient te worden gehanteerd voor wijken, de zogenaamde SKM-methodiek. Hierbij wordt de geluidsbelasting voor de tweedelijsbebouwing op een afwijkende manier berekend ten opzichte van de SRM-methodiek.

Bij het vaststellen van de plandrempel binnen het actieplan geluid is het in veel gevallen logisch om aan te sluiten op de bestaande saneringslijsten: de A, B en Rail-lijsten. Om dit te kunnen doen, is een vergelijking van de oude en gewijzigde normen noodzakelijk. In tabel 2.1 is hiervan een overzicht gegeven.

Tabel 2.1 Vergelijking oude en gewijzigde normen

saneringslijsten (A- en B-lijst)	actieplan geluid
L_{aeq} -etmaalwaarde (maximaal)	L_{den} -etmaalwaarde (gemiddeld)
inclusief -5 dB correctie (art. 103 Wgh)	exclusief correctie
normen: 60 en 65 dB(A)	normen: met 2 dB verlaagd, 63 en 68 dB

Om een saneringswaarde om te rekenen naar een waarde voor een plandrempel, dient de saneringswaarde:

- met 5 dB te worden verhoogd (correctie artikel 103 Wgh);
- vervolgens met 2 dB te worden verlaagd (aanpassing normen L_{den}).

Dit betekent opgeteld een verschil van +3 dB.

Indien voor het wegverkeer wordt uitgegaan van de saneringswaarde volgens de B-lijst kan dus als plandrempel 63 dB worden aangehouden. Wordt uitgegaan van de A-lijst-woningen, dan kan de waarde 68 dB als plandrempel worden aangehouden.

2.4 De saneringsopgave en de relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart

Op het moment dat de geluidsnormen van kracht werden, waren er al situaties waar deze normen werden overschreden. Voor het oplossen van deze zogenaamde bestaande situatie zijn het Rijk en de gemeenten gezamenlijk verantwoordelijk: de sanering verkeerslawaaï.

De Wet geluidhinder hanteert dus het stand-still beginsel. Zij zorgt ervoor dat niet meer geluidshindersituaties ontstaan en pakt de al bestaande situaties aan.

Rolverdeling

In de wet is opgenomen dat gemeenten -en in sommige gevallen Rijkswaterstaat en/of ProRail- het initiatief nemen voor de sanering. Zij inventariseren of er saneringssituaties in de gemeente zijn, en zo ja, hoe deze zouden moeten worden aangepakt. Zij melden de situatie en de manier waarop die zou kunnen worden opgelost aan VROM. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van VROM om de gemeente financieel in staat te stellen de saneringsmaatregelen te treffen. VROM verleent daarvoor subsidies aan de gemeenten.

Naast de gemeenten en VROM is er ook een taak voor de beheerders van de (spoor)wegen waarlangs de sanering plaatsvindt. Voor rijkswegen is dat Rijkswaterstaat, voor spoorwegen ProRail. Zij werken samen met de gemeente aan het ontwerpen van de maatregelen, zodat die zo goed mogelijk aansluiten bij hun eisen als (spoor)wegbeheerders.

Maatregelen

Om een saneringssituatie aan te pakken, zijn verschillende maatregelen beschikbaar. In volgorde van prioriteit: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger.

Bij voorkeur wordt de geluidshinder bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door een stil wegdek aan te leggen of door het verkeer om te leiden. Helaas zijn bronmaatregelen niet altijd mogelijk of hebben ze onvoldoende effect. In dat geval biedt in veel gevallen een geluidsscherm of -wal soelaas.

Vooraf in situaties waar de geluidsbelastingen hoog zijn en veel woningen aanwezig zijn, is een geluidsscherm een goede oplossing. Tegenwoordig worden steeds vaker bronmaatregelen en geluidsschermen gecombineerd, zodat de hoogte van de schermen beperkt kan blijven.

Pas als het echt niet mogelijk is om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen of als deze niet toereikend zijn, kan worden gedacht aan het isoleren van de woning met gevelmaatregelen.

Subsidies

De sanering valt momenteel uiteen in twee trajecten.

De sanering van de A- en Raailijst is het eerste traject. Eind jaren '90 is door alle gemeenten geïnventariseerd voor welke woningen geen andere maatregelen konden worden getroffen dan gevelmaatregelen. Van deze woningen zijn de meest urgente geplaatst op de zogenaamde A- en Raailijst. Voor de aanpak van deze woningen verstrekt VROM via het ISV middelen aan de gemeenten die een A- of Raailijst hebben. Subsidies worden uitsluitend verstrekt aan gemeenten, samenwerkingsverbanden of wegbeheerders.

Voor de saneringssituaties die niet op de A- en Raailijst staan, het tweede traject, kunnen gemeenten bij BSV op projectbasis subsidie aanvragen. Het gaat hierbij dus vooral om bronmaatregel- of afschermingsprojecten, maar ook om de isolatie van woningen die een zo hoge geluidsbelasting hebben dat zij niet op de A-lijst konden worden geplaatst. BSV verleent de subsidie in twee stappen.

Op de eerste plaats wordt, op basis van een subsidieaanvraag, een subsidie verleend voor de voorbereiding van een project. Op de tweede plaats wordt, wederom op basis van een subsidieaanvraag en het indienen van een saneringsprogramma, een subsidie verstrekt voor de uitvoering van de maatregelen in het project. Hiertoe dienen bepaalde procedures te worden doorlopen.

Omdat er helaas onvoldoende budget is om jaarlijks alle aanvragen te honoreren, kent BSV aan de voorbereidingsaanvragen een prioriteit toe. Hoe ernstiger de geluidshinder en des te efficiënter deze is aan te pakken, hoe hoger de prioriteit van de aanvraag. Is eenmaal een voorbereidingssubsidie toegekend, dan houdt BSV in de planning rekening met de in te dienen aanvraag voor de uitvoeringskosten.

Toekomst sanering

Medio jaren '80 was de inschatting dat de sanering in het jaar 2000 zou zijn afgerond. Helaas is dat een forse misrekening geweest. Op dit moment is de inschatting dat bij ongewijzigd beleid, en bij ongewijzigde beschikbaarheid van de financiële middelen de sanering nog tot circa 2024 kan duren.

Dat vindt niemand leuk en daarom zet VROM een aantal stappen om tot een snellere afronding van de sanering te komen. De eerste stap is dat VROM de gemeenten vraagt om voor een

bepaalde datum al hun saneringssituaties te melden: de Eindmelding. Na die datum kunnen geen saneringsgevallen meer worden gemeld en VROM zal voor die gevallen ook geen subsidie meer verstrekken. Als alle saneringssituaties bekend zijn, kan de saneringsoperatie op een andere manier worden vormgegeven. VROM zoekt naar goede alternatieven voor de toekomst.

Relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart

Bij het opstellen van het actieplan is het belangrijk om de woningen te kennen die voorkomen op de A- en Raillijsten. Het is immers mogelijk dat een deel van deze woningen reeds is gesaneerd. Op dat moment is het niet noodzakelijk om in het actieplan prioriteit te geven aan deze knelpunten. De binnenniveaus in deze woningen zijn op dat moment al teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Voor de woningen die nog niet zijn gesaneerd, is het mogelijk om in de toekomst gebruik te maken van de subsidiemogelijkheden. Hiermee is het eventueel mogelijk om ook de geluidsbelastingen van de woningen langs de desbetreffende weg die niet voorkomen op deze lijsten, toch te verminderen door het treffen van bronmaatregelen (bijvoorbeeld toepassen geluidreducerend asfalt).

3 De geluidsbelastingkaart

De geluidsbelastingkaart geeft inzicht in de huidige geluidshinder (basisjaar 2006) als gevolg van het wegverkeer. De geluidshinder wordt uitgedrukt in de dosismaat L_{den} die de gemiddelde geluidshinder gedurende een hele dag weergeeft en de waarde L_{night} voor de nachtperiode.

3.1 Beschrijving van de geluidsbronnen en rekenmodellen

Voor het inzichtelijk maken van de geluidshinder van het wegverkeer zijn geluidsmodellen gemaakt op basis van recente gegevens over de verkeersstromen, de wegdekverhardingen, de gebouwen etc. De provincie heeft de beschikking over een uitgebreid meetnet, waarin de verkeersintensiteiten worden gemeten (117 permanente en 60 periodieke telpunten). Hierbij wordt naast de hoeveelheid verkeer ook de samenstelling van het verkeer gemeten. Op basis van deze bemeten wegvakken zijn niet direct de verkeersintensiteiten vast te stellen voor alle wegvakken die moeten worden meegenomen in het geluidsonderzoek. Daarom is met behulp van het Nieuw Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat en de drie noordelijke provincies een verkeersmodel voor het jaar 2006 gemaakt. Dit verkeersmodel geeft voor een gemiddelde weekdag een betrouwbare inschatting van de verkeersintensiteiten van de niet-bemeten wegvakken.

Voor een meer uitgebreide beschrijving van de ontwikkeling van de geluidsbelastingkaart wordt verwezen naar de rapportage ‘Geluidsbelastingkaart EU-richtlijn Omgevingslawaaï’ (kenmerk DTA021/Kih/0183 van 14 mei 2007) en naar de website van de provincie (onderdeel atlas van Drenthe/geluidskaarten).

De afbeeldingen voor de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer voor de etmaalperiode (L_{den}) is terug te vinden op afbeelding 1.

3.2 Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners

Geluidsoverlast is subjectief. Voor de één leidt geluid van 50 dB(A) tot overlast, een ander haalt er zijn schouders voor op. De normstelling voor geluid in de wet- en regelgeving is gebaseerd op veel onderzoek naar de relatie tussen hinder en geluidsbelasting. Hieruit is een gemiddelde relatie vastgesteld tussen de geluidsniveaus op de gevels van woningen en de ervaren hinder van de mensen die in die woningen wonen (zogenaamde dosis-effectrelatie). Hoe hoger de geluidsbelasting op de gevel, hoe hoger het percentage mensen dat aangeeft gehinderd te zijn.

In het vervolg van de paragraaf wordt inzicht gegeven in het aantal woningen² en inwoners in de verschillende geluidsklassen. Daarbij wordt tevens aangegeven hoeveel mensen (ernstige) hinder ondervinden als gevolg van de berekende geluidsbelastingen. Dit aantal is vastgesteld aan

² In feite gaat het hierbij om het aantal geluidgevoelige adressen. Naast woningen gaat het ook om scholen, ziekenhuizen en andere zorginstellingen die als geluidgevoelig worden aangemerkt binnen de Wet geluidhinder. Het aantal inwoners is hierbij afgerond op honderdtallen.

de hand van zogenaamde dosis-effectrelaties die beschikbaar zijn gesteld door het ministerie van VROM.

3.2.1 Overzicht aantallen (ernstig) gehinderden

Tabel 3.1 Geluidgevoelige woningen etmaalperiode als gevolg van wegverkeer (hinder)

L_{den}-klasse (dB)	aantal woningen	aantal bewoners	aantal gehinderden	aantal ernstig gehinderden
55-59	2.010	4.600	966	368
60-64	1.685	3.900	1.170	507
65-69	480	1.100	451	220
70-74	23	100	54	30
75>	0	0	0	0

3.2.2 Overzicht slaapgestoorden

Tabel 3.2 Geluidgevoelige woningen nachtperiode als gevolg van wegverkeer

L_{night}-klasse (dB)	aantal woningen	aantal bewoners	aantal ernstig slaapgestoorden
50-54	1.855	4.300	301
55-59	658	1.500	150
60-64	40	100	13
65-69	0	0	0
70>	0	0	0

4 De plandrempel

In het actieplan wordt gezocht naar maatregelen om de knelpunten ten aanzien van geluidshinder te verminderen of op te lossen. Om te kunnen vaststellen of sprake is van een knelpunt, wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde plandrempel. In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze deze plandrempel tot stand is gekomen.

4.1 Geluidshinder situatie 2011

Bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten is de geluidshinder inzichtelijk gemaakt voor het jaar 2006. Bij het opstellen van het actieplan is het wenselijk om alvast rekening te houden met infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren zeker zullen gaan plaatsvinden. Hierdoor wordt voorkomen dat de maatregelen worden gedimensioneerd op de huidige situatie, terwijl al duidelijk is dat de komende jaren een aantal dingen staat te gebeuren.

De provincie Drenthe heeft er daarom voor gekozen om naast een geluidsmodel voor het jaar 2006 ook een geluidsmodel op te stellen voor het jaar 2011. In dit geluidsmodel zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de situatie 2006:

- De verkeersintensiteiten zijn bijgesteld naar de verwachte waarden voor het jaar 2011. Hiervoor is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook is gebruikt voor het opstellen van het geluidsmodel voor het jaar 2006. In dit verkeersmodel worden de verkeersintensiteiten beschreven voor het basisjaar 2004 en het prognosejaar 2020. Door de intensiteiten van deze jaren met elkaar te vergelijken, kan een gemiddelde groei per jaar worden vastgesteld. Deze gemiddelde groei is vervolgens gebruikt om de intensiteiten voor het basisjaar 2006 te corrigeren naar de intensiteiten voor het jaar 2011.
- Aanleg omleiding bij Nieuw-Amsterdam (N853).
- Aanleg van geluidreducerend asfalt op de N371 (tussen 6,6 en 13,3 km).
- Aanbrengen van 60 km/h-zones op de N371 (tussen 5,8 en 6,0 km, tussen 8,1 en 8,3 km en tussen 9,2 en 9,4 km).
- Aanbrengen van een 60 km/h-zone op de N374 (tussen 26,5 en 31,5 km).

Op basis van het geluidsmodel voor de jaren 2006 en 2011 kan inzicht worden gegeven in het aantal geluidgevoelige adressen in de verschillende geluidsklassen.

Tabel 4.1 Geluidgevoelige woningen langs alle provinciale wegen (hinder)

L_{den}-klasse (dB)	situatie 2006	situatie 2011
55-59	2.010	2.062
60-64	1.685	1.753
65-69	480	434
70-74	23	11
75>	0	0

Tabel 4.2 Geluidgevoelige woningen langs alle provinciale wegen (slaapverstoring)

Lnight-klasse (dB)	situatie 2006	situatie 2011
50-54	1.855	1.920
55-59	658	666
60-64	40	21
65-69	0	0
70>	0	0

4.2 Mogelijke plandrempels

Om een goede keuze te maken in de hoogte van de plandrempeel heeft de provincie ervoor gekozen om verschillende mogelijke plandrempels te bekijken. Deze mogelijke plandrempels zijn dusdanig gekozen dat zij aansluiten op de grenswaarden die zijn gehanteerd binnen het project EU-omgevingslawaai of direct aansluiten op de grenswaarden vanuit de Wet geluidshinder. Uiteindelijk zijn de volgende mogelijke plandrempels onderzocht:

- 55 dB;
- 60 dB;
- 63 dB;
- 65 dB;
- 68 dB;
- 70 dB.

4.3 Analyse mogelijke plandrempels

Op basis van het geluidsmodel voor het jaar 2011 is nagegaan hoeveel geluidgevoelige adressen er zullen zijn die een geluidsbelasting hebben die hoger is dan de verschillende mogelijke plandrempels. Vervolgens is nagegaan wat de mogelijkheid is om het aantal adressen boven de plandrempeel te verminderen door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op dié wegvakken waar een overschrijding van de plandrempeel is geconstateerd. Hierbij is uitgegaan van een geluidreducerend effect van 3 dB. Ten slotte is nagegaan wat de extra kosten zijn van het aanbrengen en onderhouden van het geluidreducerend asfalt ten opzichte van standaardasfalt.

Tabel 4.3 Overzicht aantal adressen boven plandrempeel en bijbehorende investeringskosten

plandrempeel	aantal adressen boven de plandrempeel	aantal adressen boven de plandrempeel bij aanleg van geluidreducerend asfalt	extra kosten voor aanleg en onderhoud geluidreducerend asfalt per jaar*
55	4.255	3.287	1.200.000
60	2.191	1.165	1.000.000
63	1.058	392	700.000
65	441	158	400.000
68	88	4	130.000
70	11	1	30.000

* De investeringskosten voor geluidreducerend asfalt is 5% hoger dan de standaardasfalt en de onderhoudskosten liggen 20% hoger dan van standaardasfalt.

4.4 Keuze plandrempel

Bij de keuze van de uiteindelijke plandrempels is gekeken naar de volgende criteria:

- de plandrempel moet ervoor zorgen dat extreem hoge geluidsbelastingen langs de provinciale wegen niet meer voorkomen;
- de plandrempel moet een verbetering leveren aan het verblijfsklimaat binnen de provincie;
- de plandrempel moet vanuit financieel oogpunt realistisch zijn.

Op basis van deze criteria heeft de provincie ervoor gekozen om te werken met een plandrempel van 63 dB. Er zal naar worden gestreefd om het aantal adressen boven deze plandrempel te minimaliseren. Daarnaast zal ernaar worden gestreefd om geen adressen meer te hebben met een geluidsbelasting boven de 68 dB.

Op afbeelding 1 is te zien op welke locaties binnen de provincie Drenthe een overschrijding plaatsvindt van de plandrempel van 63 dB in het planjaar 2011. Op afbeelding 2 is te zien op welke locaties een overschrijding van de plandrempel zal blijven bestaan na het aanbrengen van geluidreducerend asfalt.

4.5 Stiltegebieden

Drenthe kent op dit moment twaalf stiltegebieden, waarvan voor één militair gebied de regelgeving (Provinciale Omgevingsverordening (POV)) nog niet in werking is getreden.

In het Provinciale Omgevingsplan (POP II) zijn stilte-/milieubeschermingsgebieden opgenomen met een Bijzondere Omgevingskwaliteit (BOK). Voor deze gebieden is er sprake van een hoge waardering van in het bijzonder de milieukwaliteit.

De doelstelling ten aanzien van het aspect stilte is in het POP II als volgt geformuleerd:

In een aantal, in de Provinciale Omgevingsverordening (POV), aan te wijzen gebieden gelden voor niet-natuurlijke geluidsbronnen de volgende normen (BOK):

- een richtwaarde van 35 dB(A) voor het L_{eq} en 40 dB(A) voor het L_{max} , alsmede
- een streefwaarde van 30 dB(A) voor het L_{eq} en 35 dB(A) voor het L_{max} .

Het betreft hier geen wettelijke grenswaarden. In Nederland wordt echter de waarde van 40 dB algemeen toegepast als het gaat om het vaststellen van het maximale geluidsniveau in stiltegebieden.

In het kader van het voorliggende actieplan is gekeken naar de invloed van wegen met meer dan 16.000 motorvoertuigen per dag op eventueel nagelegen stiltegebieden. Er is geconstateerd dat er geen stiltegebieden in de buurt liggen van die delen van de wegen waar de eerdergenoemde verkeersintensiteit voorkomt.

Vooruitlopend op de tweede tranche die in 2012 moet worden uitgevoerd, en waar het gaat om wegen met meer dan 8.000 motorvoertuigen per dag, is in beeld gebracht welke delen van alle provinciale wegen in de buurt, liggen van de stiltegebieden (afbeelding 3). Op basis van deze indicatieve kaart zal nog nader onderzoek plaatsvinden naar de invloed van het verkeerslawaaï op het geluidsniveau in de stiltegebieden. Het resultaat van dit onderzoek zal in ieder geval

worden meegenomen in het actieplan voor de tweede tranche, maar zou ook kunnen leiden tot een eerdere formulering van beleid.

De natuurgebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Ten eerste omdat voor deze gebieden geen specifieke richt- en/of streefwaarden in het POP II zijn opgenomen, maar ook omdat op dit moment de huidige invulling van de EHS in Drenthe nog nader wordt bestudeerd. De verwachting is dat in het actieplan tweede tranche meer kan worden gezegd over hoe om te gaan met provinciale wegen in de nabijheid van EHS-gebieden.

5 Actieplan

Nu de plandrempel is vastgesteld, kan worden nagegaan of er sprake is van een overschrijding van de plandrempel. Daar waar de plandrempel wordt overschreden, worden mogelijke oplossingen verkend. In dit actieplan wordt dit uitsluitend gedaan voor de wegen uit de eerste tranche van de EU-richtlijn Omgevingslawaaai. Het gaat hierbij om de N851, N372 en N34, aangezien dit de wegen zijn waar dagelijks meer dan 16.000 motorvoertuigen passeren.

5.1 Mogelijke maatregelen

Voor de aanpak van knelpuntsituaties, zijn verschillende maatregelen beschikbaar. De volgorde van toepassen van maatregelen is:

- bronmaatregelen;
- overdrachtsmaatregelen;
- maatregelen bij de ontvanger.

Maatregelen aan de bron of in de overdracht hebben de voorkeur boven maatregelen bij de ontvanger (het isoleren van woningen). Dit komt omdat maatregelen aan de bron of in de overdracht niet alleen effect hebben op de woningen waarop de geluidsbelasting moet worden gereduceerd, maar ook op de omgeving rond de woningen en de verder weggelegen woningen. Bij het isoleren van woningen wordt alleen maar een bepaald geluidsniveau in de betreffende woningen bewerkstelligd. In tegenstelling tot het isoleren van een woning hebben maatregelen aan de bron of in de overdracht dus een veel groter effect op de beleving.

5.1.1 Bronmaatregelen

Op sommige bronmaatregelen kunnen wij als provincie weinig invloed uitoefenen. Hiervoor wordt op Nationaal en Europees niveau beleid ontwikkeld. Hierbij kan gedacht worden aan stillere voertuigen en stille banden. Op Europees niveau loopt een studie naar het voorschrijven van stille banden. Bronmaatregelen waarop wij wel invloed kunnen uitoefenen zijn bijvoorbeeld het verlagen van de toegestane snelheid (reductie 1-2 dB) en het aanleggen van een stil wegdek (reductie 4-6 dB). Het verlagen van de snelheid zal slechts beperkt mogelijk zijn. Veel provinciale wegen hebben namelijk een regionaal verbindende functie, waar een hoge doorstroom-snelheid van het verkeer wenselijk is.

Geluidshinder door (provinciale) wegen wordt voor een groot deel veroorzaakt door het wegcontact tussen de banden van voertuigen en het wegoppervlak. De geluidshinder kan worden beperkt door voor een stil wegdek te kiezen. De werking van geluidreducerende wegdekken is voornamelijk gebaseerd op verbetering van de textuur (ruwheid van het oppervlak) en/of de absorptie van het wegdek. Door de textuur te optimaliseren, worden minder trillingen in de band opgewekt en met absorptie is het mogelijk om geluid al dicht bij de bron te dempen. Hoe geluidreducerend een stil wegdek is, wordt bepaald door enerzijds de eigenschappen van het wegdek zelf en anderzijds door de samenstelling en snelheid van het verkeer. Voor een wel overwogen keuze moeten deze zaken dus bekend zijn.

Over het algemeen veroorzaken klinkers de hoogste geluidsbelasting, daarna volgen de betonconstructies en het stilst zijn de asfaltconstructies. Betonnen wegen zijn het meest duurzaam, maar niet zo geschikt als geluiddempend oppervlak. ZOAB (zeer open asfaltbeton) daarentegen reduceert de geluidsproductie zeer goed en heeft bovendien goede waterafvoerende eigenschappen, maar vergt wel meer onderhoud. Dit asfaltproduct werkt het beste indien de structuur open blijft. Bij het aanleggen van stil asfalt wordt voor provinciale wegen ZOAB niet toegepast, omdat landbouwverkeer het ZOAB vervuult (dichtslibben) en het verkeer het wegoppervlak niet schoon kan rijden door de relatief lage snelheid (maximaal 80 km/h). Boven de 100 km/h kan het verkeer ZOAB wel schoon rijden door de zuigende werking van de banden op het wegoppervlak. Daarmee worden de voordelen van ZOAB voor een provinciale 80 km/h-weg voor een groot deel tenietgedaan. Het onderhoud van ZOAB (schoonspoelen) zou voor deze wegen te kostbaar worden.

Bij het aanleggen van stil asfalt wordt daarom gekozen voor dunne deklagen. Omdat het onderhoud van een dunne deklaag intensiever (kortere levensduur) is en daardoor kostbaarder, wordt ervoor gekozen dunne deklagen slechts daar aan te leggen waar deze noodzakelijk zijn. De stille wegdekken zijn sterk in ontwikkeling. Producten die veelbelovend lijken voor de provinciale wegen zijn de semi-dichte dunne deklagen. Dit zijn deklagen van asfalt met een minimale dikte van 25 mm, aangebracht op een asfalt- of betonconstructie. De geluidsreductie wordt vooral bereikt door de textuurverbetering van het oppervlak. Als gevolg van het gebruik van de weg is het niet altijd mogelijk overal dunne deklagen toe te passen. Met name op kruisingen zal als gevolg van de afwijkende belastingen (wringende belasting als gevolg van afslaand verkeer) een versnelde slijtage optreden.

5.2 Overdrachtsmaatregelen

Bronmaatregelen zijn niet altijd mogelijk of hebben onvoldoende effect. In dergelijke gevallen kan een geluidsscherm of -wal een oplossing bieden. In deze situaties spreekt men van maatregelen in de overdracht. Vooral daar waar sprake is van veel woningen met een hoge geluidsbelasting, is een geluidsscherm of -wal een goede oplossing. Het effect is afhankelijk van de lengte, hoogte en uitvoering van het scherm en de afstand van het scherm tot de weg. Vaak wordt een combinatie van bronmaatregelen en geluidsschermen toegepast. De hoogte van de schermen kan dan beperkt blijven. In sommige situaties zijn schermen niet mogelijk, bijvoorbeeld als er sprake is van doorsnijdingen van het scherm (bijvoorbeeld ten behoeve van ontsluitingen van percelen) of wanneer de benodigde fysieke ruimte ontbreekt.

5.3 Maatregelen bij ontvanger

Als het niet mogelijk is om voldoende bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen, komen maatregelen bij de ontvanger in beeld. Hierbij gaat het in de regel om aanvullende maatregelen aan de gevel van een woning om een acceptabel niveau in de verblijfsruimten van een woning veilig te stellen.

5.4 N851 (tussen hm 12.1-13.0)

5.4.1 Geluidshinder

Langs de N851 komen in totaal vier adressen voor waarvan de geluidsbelasting in 2011 boven de plandremmel van 63 dB zal liggen. Het gaat hierbij om de volgende adressen:

Tabel 5.1 Geluidshinder langs de N851

Straatnaam	woonplaats	huisnummer	L _{den}
Ambachtsweg	Meppel	1	64.1
Hoogeveenseweg	Meppel	30	66.2
Hoogeveenseweg	Meppel	31	66.0
Hoogeveenseweg	Meppel	32	65.5

Figuur 5.1 N851 tussen de Reggersweg en de A32



5.4.2 Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten

Op dit moment is op de N851 ter hoogte van Meppel al geluidreducerende asfalt aanwezig (Micropave). Het is dus niet mogelijk om door het toepassen van een andere wegdekverharding de geluidsbelasting te reduceren.

De Hoogeveenseweg 30 en 31 komen voor op de A-lijst van de gemeente Meppel en zijn in 1993 reeds voorzien van gevelmaatregelen.

In principe is het mogelijk om voor de huisnummers 30 tot en met 32 een geluidsscherm te plaatsen tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg. Op het moment dat gekozen wordt voor een geluidsscherm met een hoogte van 2 m kan een geluidsreductie worden gerealiseerd van 3 dB, waardoor de geluidsbelasting op de plandremmel komt te liggen.

De kosten voor het plaatsen van een dergelijk scherm bedragen ongeveer € 120.000,-. Gezien de relatief hoge kosten voor het plaatsen van een scherm voor slechts drie woningen en het feit dat de Hoogeveenseweg 30 en 31 al voorzien zijn van gevelmaatregelen lijkt het ons niet zinvol om op deze locatie een geluidsscherm te plaatsen. Het plaatsen van een geluidsscherm ter hoogte van de Ambachtsweg is minder goed mogelijk vanwege de fysieke ruimte.

5.5 N372 (tussen hm 6.6-8.5)

5.5.1 Geluidshinder

Langs de N372 komen in totaal vier adressen voor waarvan de geluidsbelasting in 2011 boven de plandrempe van 63 dB zal liggen. Het gaat hierbij om de volgende adressen:

Tabel 5.2 Geluidshinder langs N372

Straatnaam	woonplaats	huisnummer	L _{den}
Roderweg	Peize	33	68.3
Roderweg	Peize	35	73.4
Roderweg	Peize	37	66.9
Roderweg	Peize	41	66.4

Figuur 5.2 N372 tussen de Driebergendijk en de N386



5.5.2 Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten

Op dit moment is de N372 voorzien van standaardasfalt. Er zijn dus mogelijkheden om de geluidsbelasting te reduceren door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt. Hierdoor zal de geluidsbelasting met ongeveer 3 dB kunnen worden verlaagd. Op dat moment zullen overigens de geluidsbelastingen voor de huisnummers 33 en 35 nog duidelijk boven de plandrempe liggen. Voor deze woningen zijn echter in het verleden al saneringsmaatregelen uitgevoerd, waardoor het geluidsniveau in de woning sterk is verminderd.

De jaarlijkse meerkosten voor de aanleg van geluidreducerend asfalt bedragen ongeveer € 5.000,-. Er zal worden nagegaan of het aanbrengen van geluidreducerend asfalt kan worden opgenomen in het reguliere onderhoudsprogramma van de provinciale wegen.

Het aanvullend plaatsen van geluidsschermen is op deze locatie niet mogelijk, omdat de fysieke ruimte ontbreekt.

5.6 N34 (tussen hm 47.8-59.4, 89.3-93.4 en 104.8-108.8)

5.6.1. Geluidshinder

Langs de N₃₄ komen in totaal vier adressen voor, waarvan de geluidsbelasting in 2011 boven de plandrempel van 63 dB zal liggen. Het gaat hierbij om de volgende adressen:

Tabel 5.3 Geluidshinder langs N34

Straatnaam	woonplaats	huisnummer	L _{den}
Asserstraat	Gieten	65	63.7
Gieterveldweg	Gieten	8	67.3
Oosterhesselerweg	Holsloot	2	64.8
Noordwijk	Dalen	55	63.6

Figuur 5.3 N34 ter hoogte van de Noordwijk - Dalen



5.6.2 Mogelijke maatregelen en bijbehorende kosten

De Oosterhesselerweg 2 komt voor op de A-lijst van de gemeente Coevorden. In het verleden zijn al gevelmaatregelen genomen om de geluidshinder in de woning te verminderen. Onlangs heeft er een aanpassing plaatsgevonden ter hoogte aan de N₃₄ ter hoogte van de Asserstraat. Hierbij is ook een aarden wal opgenomen waardoor de geluidsbelasting voor de woningen aan de Asserstraat zal zijn afgenomen. Deze aarden wal was nog niet opgenomen in het geluidsmodel en zal zeker bijdragen tot een verlaging van de geluidsbelasting. Bij de volgende actualisatie van de EU-geluidskaart zal deze aarden wal worden opgenomen.

Op dit moment is de N₃₄ ter hoogte van de Gieterveldweg en de Noordwijk voorzien van standaardasfalt. Er zijn dus mogelijkheden om de geluidsbelasting te reduceren door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt. Hierdoor zal de geluidsbelasting met ongeveer 3 dB kunnen worden verlaagd. Het toepassen van geluidreducerend asfalt ter hoogte van zowel de Gieterveldweg als de Noorddijk wordt echter niet als erg doelmatig gezien. Het gaat in beide gevallen om een solitaire woning die zou profiteren van het geluidreducerende asfalt. De overige bebouwing staat op grotere afstand van de weg.

6 **Inspraak en publicatie**

Bij het opstellen van een actieplan is het belangrijk om te komen tot een actieplan dat zo breed mogelijk wordt gedragen. Dit wil dan ook zeggen dat iedereen de mogelijkheid moet hebben om een zienswijze te geven op het ontwerp-actieplan. Op basis van deze zienswijze kan het ontwerp-actieplan dan eventueel worden bijgesteld.

De provincie Drenthe heeft op verschillende manieren en aan verschillende instanties de mogelijkheid geboden om een reactie te geven op het ontwerp-actieplan.

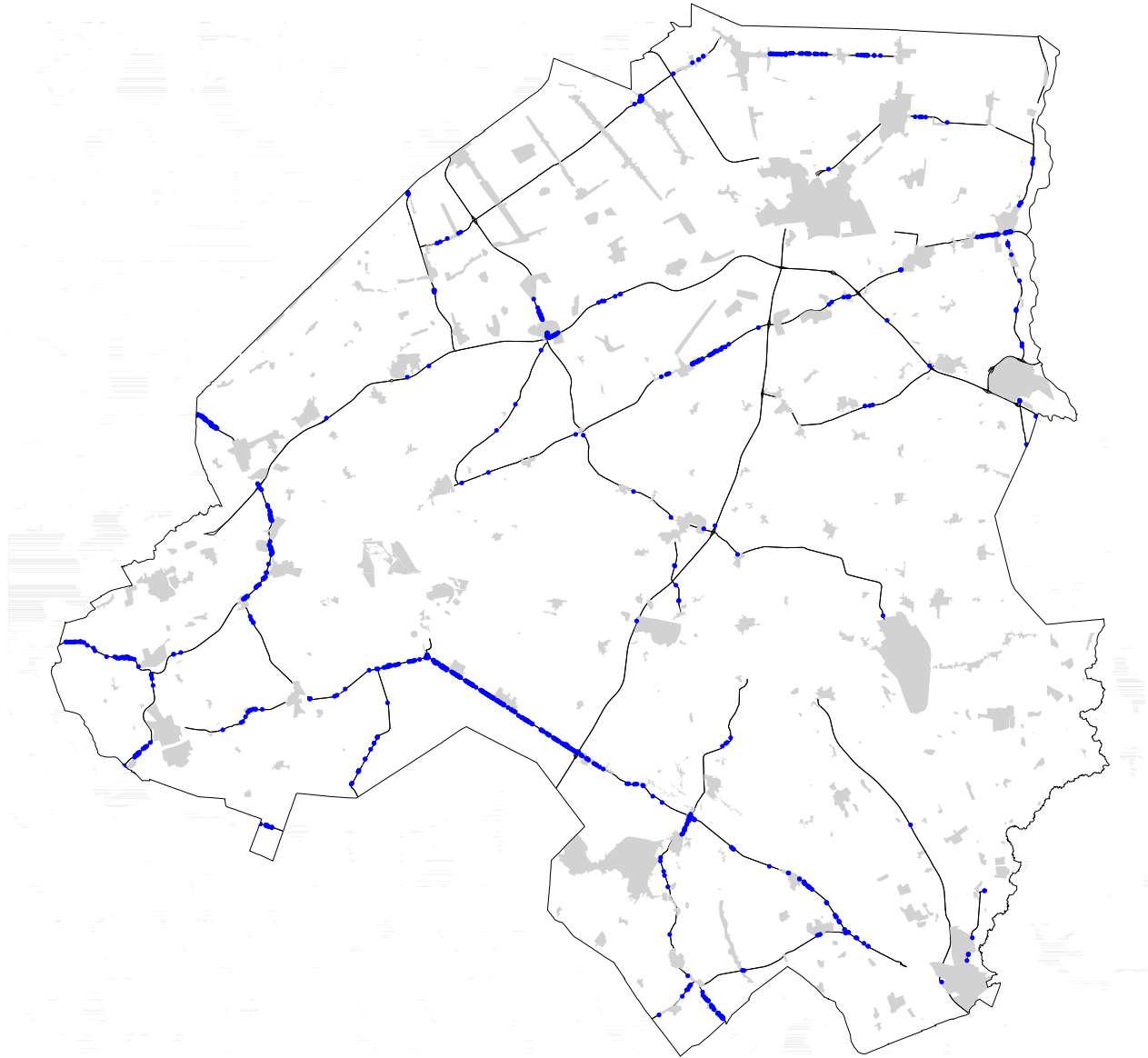
- Het plan heeft van 15 maart t/m 23 april ter inzage gelegen bij de Drentse gemeenten en de Provincie. Op basis hiervan zijn geen zienswijzen ingediend.
- Het plan is op 31 maart behandeld in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid. Door leden van de Statencommissie zijn verduidelijkende vragen gesteld die conform de daarvoor geldende procedure door de verantwoordelijke gedeputeerde zullen worden beantwoord in een volgende vergadering.
- Het plan is op 16 april behandeld in de Adviescommissie Fysieke Leefomgeving (AFLO). De verduidelijkende vragen die tijdens de vergadering van de AFLO zijn gesteld, zijn in de vergadering naar tevredenheid beantwoord door de behandelend ambtenaar van de provincie.

De gestelde verduidelijkende vragen hebben niet geleid tot een aanpassing van het plan.

Afbeeldingen



0 1 2 3 Kilometers



1 Adressen met geluidsbelasting > 63 dB, Refentiesituatie, planjaar 2011



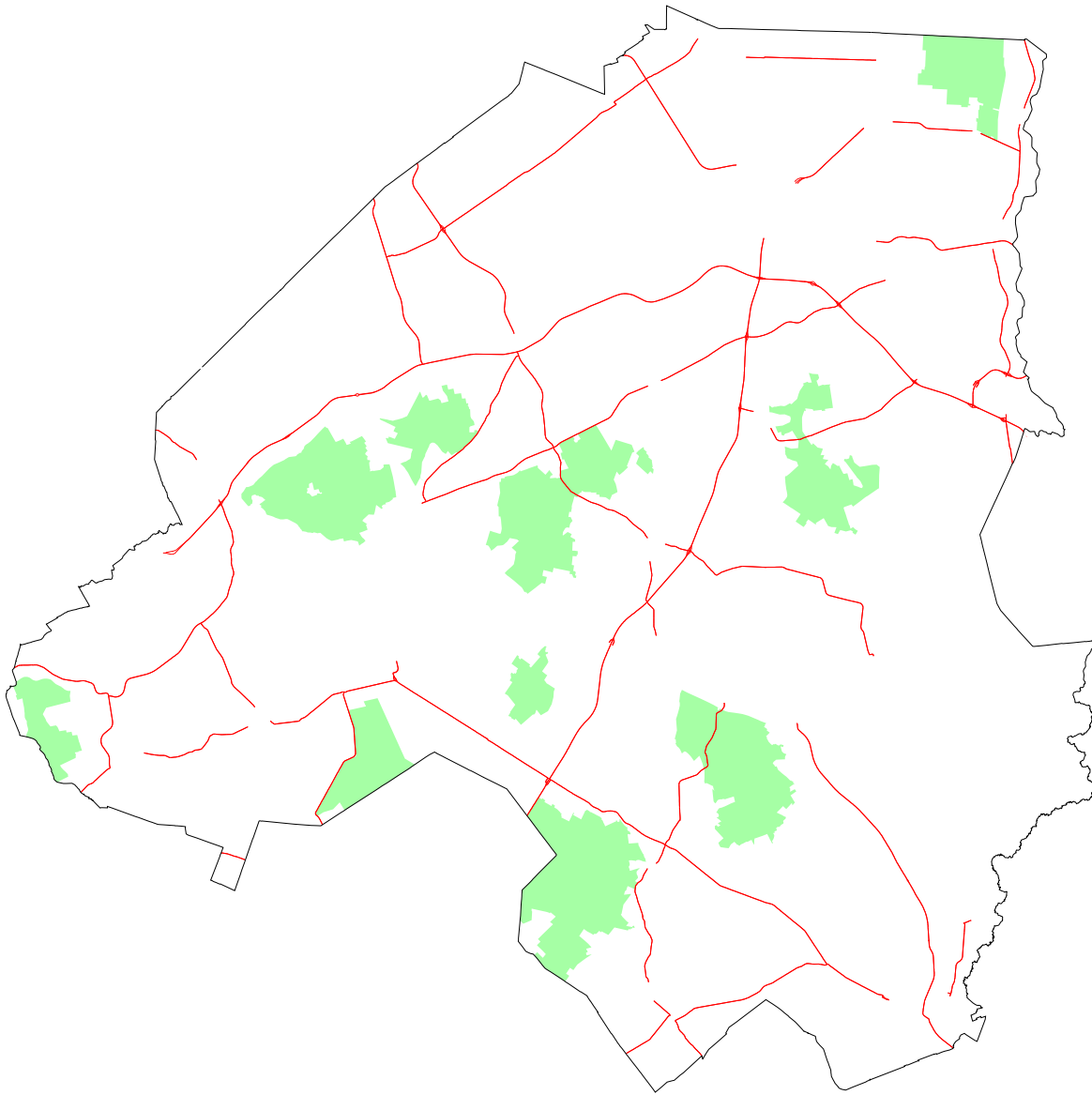
0 1 2 3
Kilometers



2 Adressen met geluidsbelasting > 63 dB, Situatie met toepassing geluidreducerend asfalt, planjaar 2011



0 1 2 3
Kilometers



3 Stiltegebieden en provinciale wegen



Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend.

4 Geluidsbelastingkaart N372 (Peize - Roden)



Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend.

5 Geluidsbelastingkaart N851 (A32 - Meppel)

