

Toelichting nieuwe geluidwetgeving: SWUNG-1
Samenvatting informatieavond 10 november 2011
Rijkswaterstaat november 2011

Inleiding: Geluidsbelasting en nieuwe wetgeving

Voor de omwonenden van de Ring Utrecht is de geluidsbelasting een belangrijk zorgpunt. De wetgeving op dit gebied is complex, maar ook aan de nodige veranderingen onderhevig. Op dit moment is er nieuwe geluidwetgeving in de maak: SWUNG-1. SWUNG wordt opgenomen als hoofdstuk 11 van de Wet Milieubeheer.

Rijkswaterstaat wil de omwonenden van de Ring Utrecht zo goed mogelijk informeren over geluid. Op 10 november 2011 is hierover een informatieavond georganiseerd. Naar aanleiding van de toen gehouden presentatie en de gestelde vragen is de "toelichting SWUNG" gemaakt die nu voor u ligt.

Wat betekent SWUNG?

SWUNG staat voor: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

Waarom is nieuwe geluidwetgeving nodig?

SWUNG is o.a. bedoeld om omwonenden van de snelweg en het spoor beter te beschermen tegen geleidelijke toename van geluid door het geluid te monitoren en geluidplafonds na te leven. Hierdoor kunnen eerder maatregelen worden getroffen.

Wat zijn de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige Wet geluidhinder?

In de huidige Wet geluidhinder zijn wegaanleg of wegverbredingsprojecten over het algemeen de aanleiding voor het treffen van geluidmaatregelen en van het doorlopen van een procedure. Dat is onder SWUNG niet meer het geval. Binnen SWUNG is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de naleving van geluidplafonds. Wanneer plafondoverschrijding dreigt moeten maatregelen getroffen worden en dus niet meer alleen bij aanleg of reconstructie van de weg.

Als de geluidproductie onder het geluidplafond blijft is een wijziging aan de weg zonder een besluit mogelijk.

Waarvoor geldt de nieuwe wetgeving?

SWUNG-1 is van toepassing op de Rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorwegen) en zal na invoering dus ook van toepassing zijn op het project Ring Utrecht. Als beheerder van rijkswegen zal Rijkswaterstaat deze wetgeving moeten naleven. Datzelfde geldt ook voor ProRail als beheerder van spoorwegen.

Wat is de status van de wetgeving, wanneer treedt de wet in werking?

De nieuwe wetgeving geldt op dit moment nog niet. De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel in het najaar van 2011 goedgekeurd en moet zich nog uitspreken over het onderliggende besluit. De Eerste Kamer heeft op 22 november het wetsvoorstel aangenomen.

De datum waarop SWUNG in werking treedt is momenteel nog onzeker, verwacht wordt in de eerste helft van 2012. Tot het moment van inwerkingtreden geldt de huidige Wet geluidhinder.

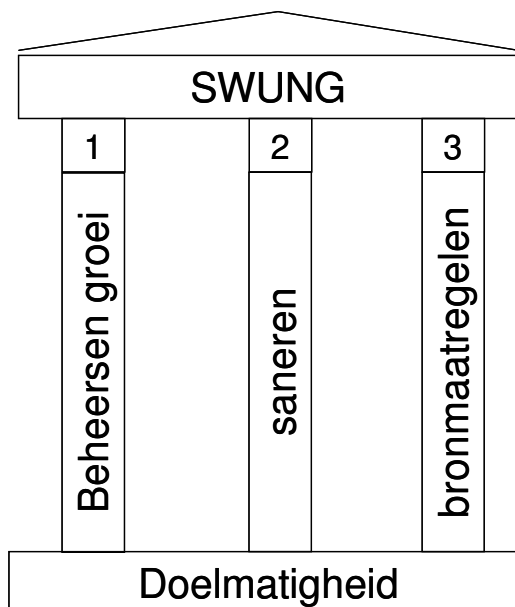
Is er naast SWUNG 1 ook een SWUNG 2 waar gaat die wet over?

SWUNG-1 geldt voor de Rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorwegen). Voor gemeentelijke en provinciale wegen blijft voorlopig de huidige Wet geluidhinder gelden. Maar ook voor deze gemeentelijke en provinciale wegen wordt nieuwe wetgeving voorbereid: SWUNG-2.

Hoe werkt SWUNG?

De nieuwe geluidwetgeving is gebaseerd op 3 pijlers:

1. beheersen van de groei van geluid (naleven geluidproductieplafonds)
2. reduceren van hoge geluidbelastingen (saneren)
3. stimuleren bronmaatregelen



Pijler 1

Beheersen van de groei: geluidproductieplafonds (GPP's)

Om de groei van geluidhinder te beheersen worden geluidproductieplafonds (GPP's) op referentiepunten ingevoerd. GPP's leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie als jaargemiddelde in decibellen. Een vastgesteld GPP geldt als maximum voor het geluid op het referentiepunt.

De achterliggende gedachte bij het vaststellen van de GPP's is dat omwonenden continu worden beschermd tegen de toename van geluid. Elk jaar wordt berekend of de geluidproductieplafonds niet overschreden worden. Indien het GPP wordt overschreden dient de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) maatregelen te treffen om het geluid te verminderen. In het verleden werd alleen naar de geluidssituatie gekeken als er een project werd uitgevoerd.

Hoe wordt een geluidproductieplafond (GPP) vastgesteld?

De volgende hoofdregel wordt gehanteerd bij het vaststellen van het GPP:

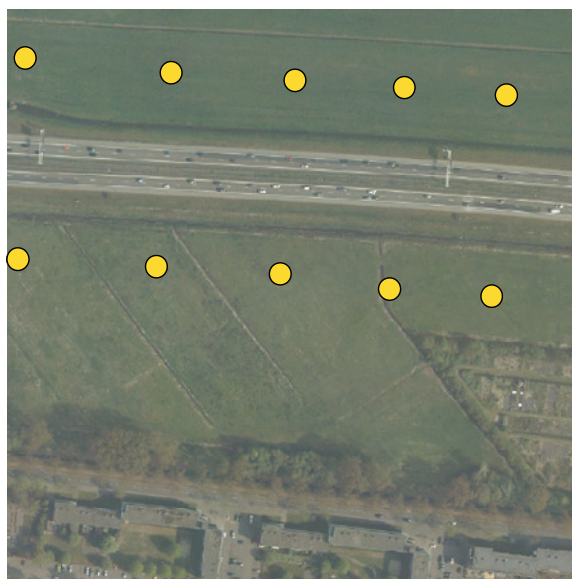
- De plafonds worden gebaseerd op de verkeerssituatie in 2008 + 1,5 dB. Het effect van de actuele geluidmaatregelen, wegdektype en schermen, worden in het GPP opgenomen.
- Als uitzondering op de hoofdregel geldt dat wanneer recent (na het jaar 2000) een Tracébesluit of Wegaanpassingsbesluit is genomen het GPP wordt gebaseerd op de toekomstige verkeersprognose uit het Tracébesluit of Wegaanpassingsbesluit met de bijbehorende geluidmaatregelen (*NB: dus niet +1,5 dB*).

De geluidproductieplafonds worden vastgesteld via een berekening op referentiepunten. Deze referentiepunten zijn virtuele punten op 50 meter van de weg, 100 meter van elkaar en op 4 meter hoogte. Op deze referentiepunten wordt jaarlijks gemonitord.

Wat als mijn huis binnen deze 50 meter grens van de weg valt?

In dat geval is de werkwijze hetzelfde.

Voorbeeld van referentiepunten voor geluidproductieplafonds.



Vindt het vaststellen van de GPP's en de jaarlijkse verslaglegging over de stand van de naleving plaats op basis van berekeningen of metingen?

De GPP's worden vastgesteld door berekeningen met een geluidmodel volgens het wettelijk Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG). Het RMG is gebaseerd op vele metingen en wordt zo nodig bijgesteld. Elk jaar wordt met dit RMG berekend of de geluidproductieplafonds niet overschreden worden. Steekproefsgewijs worden metingen uitgevoerd om de berekeningen te valideren.

Waarom kiest Rijkswaterstaat voor berekenen boven meten?

Bij een akoestisch onderzoek geldt dat de geluidbelasting bepaald moet worden met het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder. De keuze voor meten of rekenen is daarin vrijgelaten aan het bevoegd gezag. Het beleid van Rijkswaterstaat is om uit te gaan van berekeningen en niet van metingen op grond van de volgende argumenten.

1. De geluidsmaatregelen worden bepaald op basis van de geluidsbelasting 10 jaar na reconstructie van de weg. Het is niet mogelijk om toekomstige geluidsbelastingen te meten.
2. De wetgeving schrijft voor dat de geluidsbelasting betrekking heeft op een jaargemiddeld verkeersbeeld; gemiddeld moeten worden over het etmaal waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag moet worden meegenomen. Er zijn veel metingen nodig om een goed beeld te krijgen van de geluidsbelasting, dit is kostbaar.
3. Stoorgeluiden van andere bronnen zoals treinen, brommers, wind of vogels moeten worden uitgesloten bij het bepalen van de geluidsbelasting met metingen.

De berekeningen worden uitgevoerd via geluidmodellen die voldoen aan het Reken- en Meetvoorschrift. In opdracht van het rijk worden regelmatig metingen uitgevoerd door onafhankelijke instanties zoals bv TNO. Op grond van deze metingen wordt het Reken- en Meetvoorschrift geijkt en zonodig geactualiseerd.

Verder is in SWUNG opgenomen dat de jaarlijkse berekening van stand van de naleving van de geluidproductieplafonds door een onafhankelijke partij steekproefsgewijs door middel van metingen gevalideerd moet worden.

Hoe zit het met cumulatie van geluid van verschillende bronnen: wegen en spoor?

De GPP's voor de snelwegen worden berekend door het geluid van alle snelwegen (in een gebied) bij elkaar op te tellen. De GPP's voor spoor worden apart berekend en niet opgeteld bij het geluid voor de snelwegen. De geluidsbelasting voor gemeentelijke en provinciale wegen valt onder de huidige Wet geluidhinder en wordt niet opgeteld bij het geluid van de snelwegen.

Wat is het doelmatigheidscriterium?

Er worden niet altijd en overall geluidmaatregelen getroffen. Maatregelen worden genomen als wordt voldaan aan het wettelijk vastgelegde doelmatigheidscriterium. Hierbij wordt gekeken naar de kosten van de maatregel in verhouding tot de opbrengst (hoeveel mensen profiteren van de maatregel). Als maatregelen niet doelmatig zijn dan kan een besluit tot wijziging (verhoging) geluidproductieplafond worden genomen. Een dergelijk besluit staat open voor inspraak en beroep.

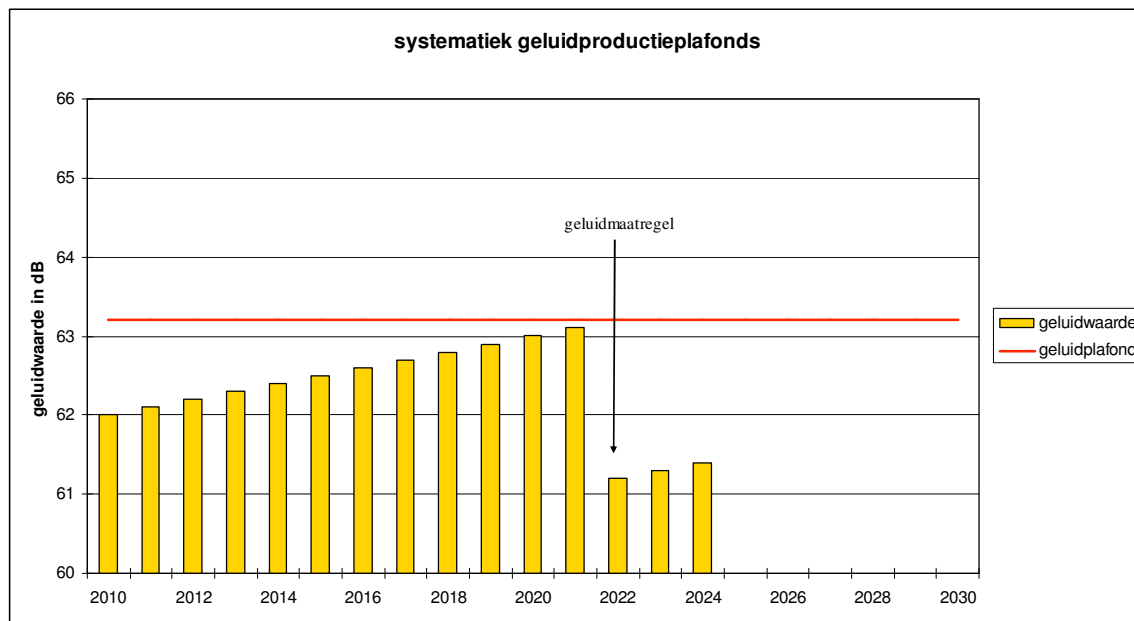
Waar kan ik de gegevens over de GPP's en het jaarlijkse verslag vinden?

Zodra SWUNG in werking treedt kunt u de GPP's en bijbehorende informatie voor uw specifieke situatie vinden op internet in een openbaar Geluidregister.

Hoe werkt de systematiek van de GPP's?

In de volgende afbeelding is de systematiek van de naleving weergegeven. Elk jaar wordt de geluidwaarde op het referentiepunt bepaald. Met de groei van het verkeer zal ook de geluidwaarde toenemen. Dit is toegestaan zolang het plafond niet wordt overschreden.

Zodra echter het plafond overschreden wordt of dreigt overschreden te worden moet een geluidmaatregel getroffen worden om weer onder het plafond te komen.



Pijler 2 **Saneren**

Bij saneren gaat het om het wegnemen van hoge geluidbelastingen. Er komt één omvangrijke saneringsoperatie die wordt uitgevoerd in de periode 2011-2020. Er zijn 3 categorieën waarbij sanering aan de orde is:

- Sanering voormalig VROM. Dit zijn door gemeenten aangemelde woningen met meer dan 60 dB(A) in 1986.
- Sanering Nota Mobiliteit. Dit zijn woningen met meer dan 65 dB.
- Grotegroeigevallen. Dit zijn woningen langs aangewezen wegvakken met een grote verkeersgroei: woning sinds 1986 +5 dB en > 55-65 dB. Landelijk zijn 6 wegvakken aangewezen als grootgroei geval.
- In Utrecht gaat het om de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten.

Uitvoering van de sanering leidt tot een verlaging van het geluidproductieplafond ter plaatste.

Pijler 3 **Inzetten van Bronmaatregelen**

Door het nemen van maatregelen aan de bron ontstaat minder geluid. Er zijn diverse bronmaatregelen mogelijk: stille wegdekken, banden en voertuigen.

Bij rijkswegen is de minimumeis ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton), tenzij het technisch niet haalbaar is. ZOAB zorgt voor een geluidreductie ten opzichte van andere wegdekken. Tweelaags ZOAB heeft een extra geluidreducerend effect en wordt ingezet bij overschrijding van een GPP of bij de aanleg of verbreding van een weg. Het doelmatigheidscriterium stimuleert het toepassen van stil wegdek.

Rijkswaterstaat heeft geen invloed op de toepassing van stille banden en stille voertuigen. Dit wordt door de rijksoverheid gestimuleerd. De voortgang van het bronbeleid wordt gemonitord in het landelijke actieplan geluid.

Bijlage bij toelichting nieuwe geluidwetgeving SWUNG-1

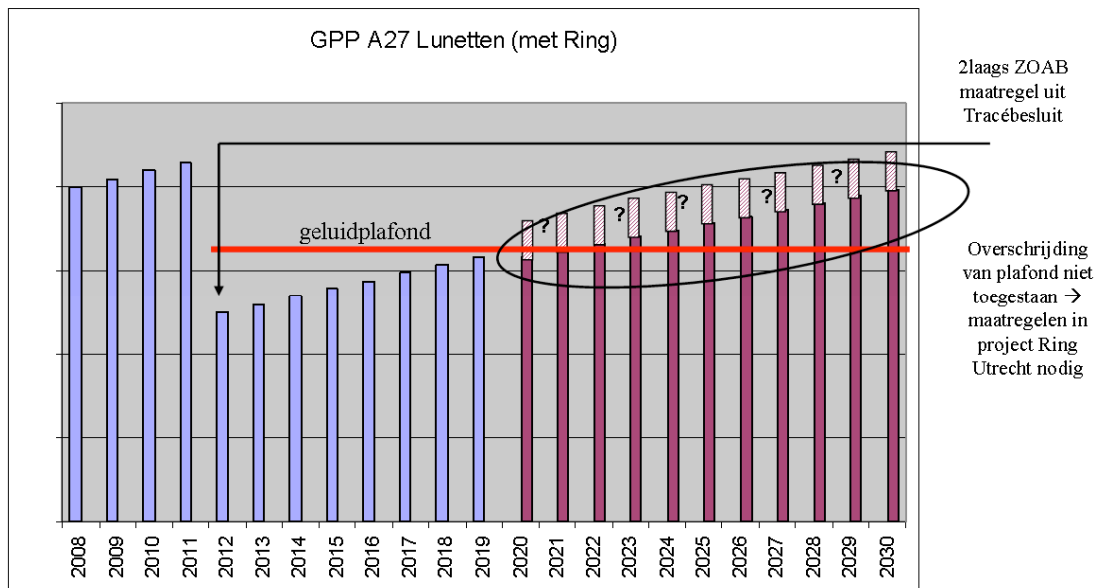
Uitwerking systematiek van SWUNG voor de planstudie Ring Utrecht aan de hand van drie voorbeelden:

1. Lunetten
2. Voordorp
3. Groenekan

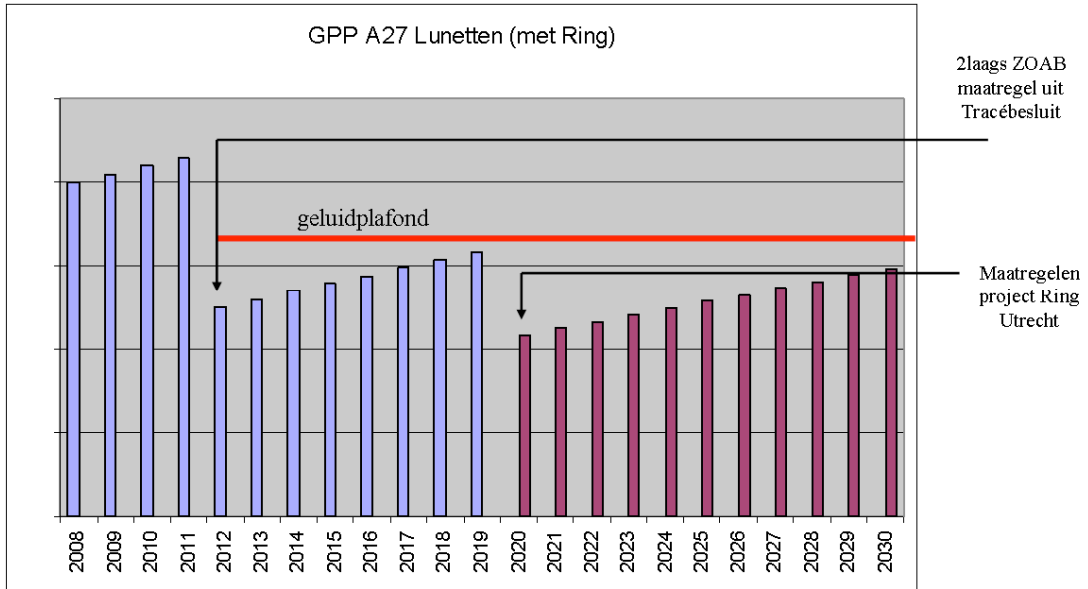
Toelichting: in de voorbeelden voor Lunetten, Voordorp en Groenekan wordt de systematiek nader uitgewerkt. De voorbeelden geven een globale indicatie hoe de systematiek op locaties uitwerkt en zijn niet gebaseerd op uitkomsten van onderzoek. Aan het eind van de planstudie Ring Utrecht A27/A12 zal na het gedetailleerd geluidonderzoek blijken welke geluidmaatregelen worden getroffen.

Voorbeeld 1: Lunetten

- Het GPP voor Lunetten wordt gebaseerd op het recente tracébesluit A27 Lunetten-Rijnsweerd (2010). Hierin is een verkeersprognose opgenomen voor 2021 en is rekening gehouden met het effect van tweelaags ZOAB.
- Het GPP geldt voor geluid van snelwegen (A12 en A27) bij elkaar opgeteld. Geluid van de spoorlijnen en andere wegen zit niet in het GPP.
- Het wegdeel A12 Oudenrijn – Lunetten (km 57.0-63.2) staat op lijst grotegroevigevallen. Dit betekent sanering voor woningen met meer dan 55 dB. Dit betreft hoofdzakelijk Hoograven, met mogelijk een deel van Zuidwest Lunetten.



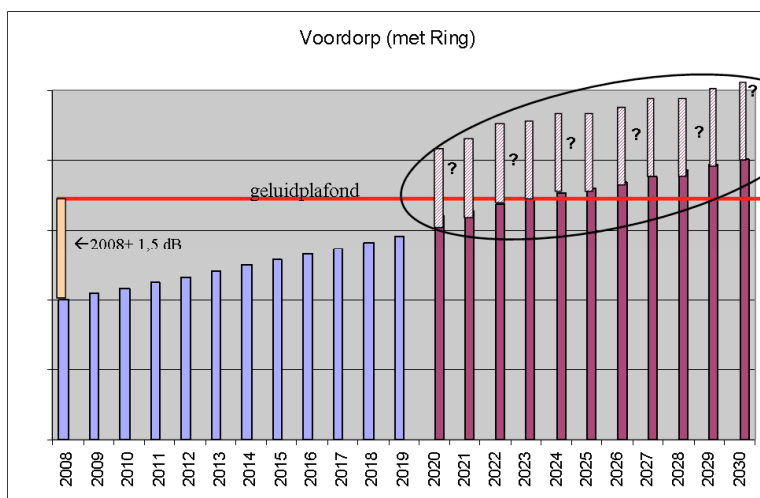
Indicatief, geen onderzoeksresultaat



Indicatief, geen onderzoeksresultaat

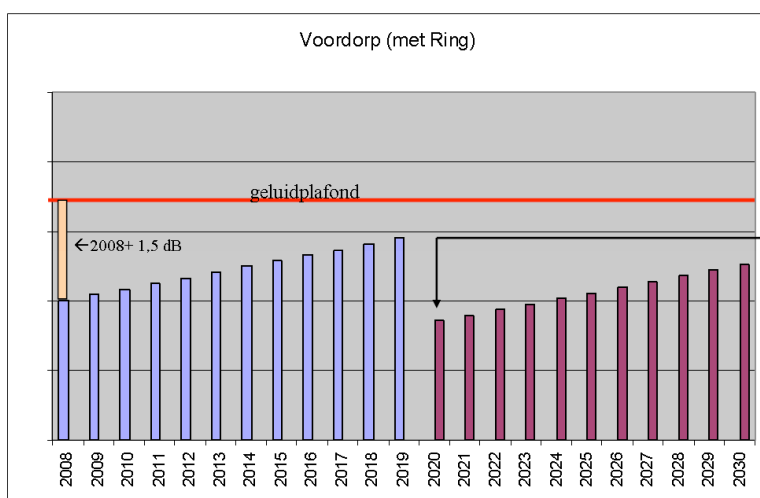
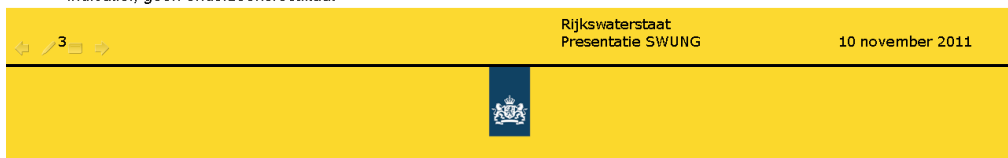
Voorbeeld 2: Voordorp

- Het GPP bij de A27 ter hoogte van Voordorp wordt gebaseerd op de hoofdregel: de situatie van het verkeer in 2008 + 1.5 dB.
- Er is in Voordorp geen sprake van sanering: de woningen zijn gebouwd na 1986, het wegvak A27 staat niet op de lijst van grote groeigevalen en de geluidbelasting is onder 65 dB.



Overschrijding van plafond niet toegestaan → maatregelen in project Ring Utrecht nodig

Indicatief, geen onderzoeksresultaat



Maatregelen project Ring Utrecht

Indicatief, geen onderzoeksresultaat



Voorbeeld 3: Groenekan

- Het GPP voor Groenekan wordt gebaseerd op het nog te nemen tracébesluit A27/A1 Utrecht Noord – Eemnes – Bunschoten – Spakenburg. Hierin zitten prognoses voor verkeer voor 2025 en het effect van 2laags ZOAB en nieuwe (hogere) geluidschermen.
- Het overgangsrecht is in deze situatie van toepassing omdat het Ontwerp Tracébesluit voor de invoering van SWUNG is genomen, maar het definitieve Tracébesluit pas na de vermoedelijke in werking treding van SWUNG wordt genomen.
- Gevallen van Geluidsanering VROM & Nota Mobiliteit worden met de uitvoering van de A27/A1 meegenomen. Het wegvak A27 staat niet op lijst van grote groeigevallen.

