

## MEMO - Verslag overleg BSV d.d. 25-04-2016

### Onderwerp

Verslag overleg BSV d.d. 25-04-2016

### Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Rijkswaterstaat Oost-Nederland

contactpersoon: Noël Elsinghorst

### Datum

7 juni 2016

### Kenmerk

RWS033-01-06rm

### Behandeld door

Ruben van Moppes

### Doorkiesnummer

06 15896349

### E-mail

ruben.vanmoppes@dbvision.nl

### 1 Aanleiding en doel

In het verslag over de naleving van geluidproductieplafonds in 2014 is binnen het beheergebied van Rijkswaterstaat Oost Nederland voor één locatie een overschrijding van geluidproductieplafonds gerapporteerd. Het betreft de N48 tussen de aansluiting met de N36 en de aansluiting met de N377. Daarnaast wordt als gevolg van het Tracébesluit N35 Zwolle Wijkthmen vanaf 2015 op een overschrijding van de door dit tracébesluit gewijzigde geluidproductieplafonds verwacht.

Rijkswaterstaat heeft op grond van artikel 11.20 van de Wet milieubeheer de plicht zorg te dragen voor de naleving van geluidproductieplafonds. dBvision heeft opdracht gekregen om een akoestisch onderzoek uit te voeren naar doelmatigheid en effecten van geluidbeperkende maatregelen en overige benodigde informatie voor het maken van afwegingen over het wijzigen van geluidproductieplafonds en het op grond van artikel 11.24 van de Wet milieubeheer aanvragen van een tijdelijke ontheffingen van de plicht tot naleving.

Het bureau BSV beoordeelt aanvragen voor GPP wijzigingen en tijdelijke ontheffingen namens het bevoegd gezag. Daarom is met BSV in het voortraject een overleg geweest om verschillende uitgangspunten af te stemmen. In deze memo staat een verslag van dit overleg.



## 2 Af te stemmen onderwerpen

### 2.1 Zichtjaar

#### 2.1.1 Voorstel

Rijkswaterstaat overweegt op de N48 de overschrijding zoveel mogelijk op te lossen met aanleg van een stil wegdek (DGD-B). Alleen waar deze bronmaatregel technisch niet mogelijk is, zullen GPP's gewijzigd worden. De te hanteren prognose/zichtjaren bij het verzoek voor de GPP wijzigingen zal daarbij afgestemd worden op de wens zoveel mogelijk met het stille wegdek na te leven en dus zo min mogelijk GPP te verhogen. Het voorstel is om hiervoor in principe het jaar 2030 te hanteren. Echter, mocht blijken dat er dan, inclusief de toepassing van stil asfalt kleine overschrijdingen zijn op de referentiepunten, dan is het voorstel een vroeger zichtjaar te gebruiken (maar niet vroeger dan 2026), met het doel overschrijdingen te voorkomen op locaties waar stil asfalt toegepast kan worden.

#### 2.1.2 Uitkomst overleg

Rijkswaterstaat heeft grote vrijheid zelf het zichtjaar kiezen. Bij een GPP wijziging is het echter bij verhoging wel noodzakelijk dat aangetoond wordt dat binnen tien jaar het huidige GPP volledig benut wordt.

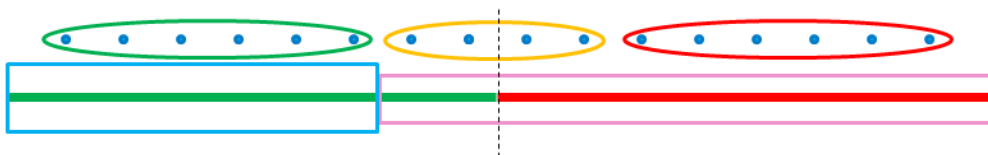
### 2.2 Wijziging brongegevens geluidregister

#### 2.2.1 Voorstel

De te hanteren brongegevens bij het verzoek voor de GPP wijzigingen van de N48. Het gaat daarbij met name om het weggedeelte waar weliswaar een stiller wegdek zal komen maar toch GPP's verhoogd moeten worden vanwege uitstralingseffecten van het weggedeelte waar geen stiller wegdek komt.

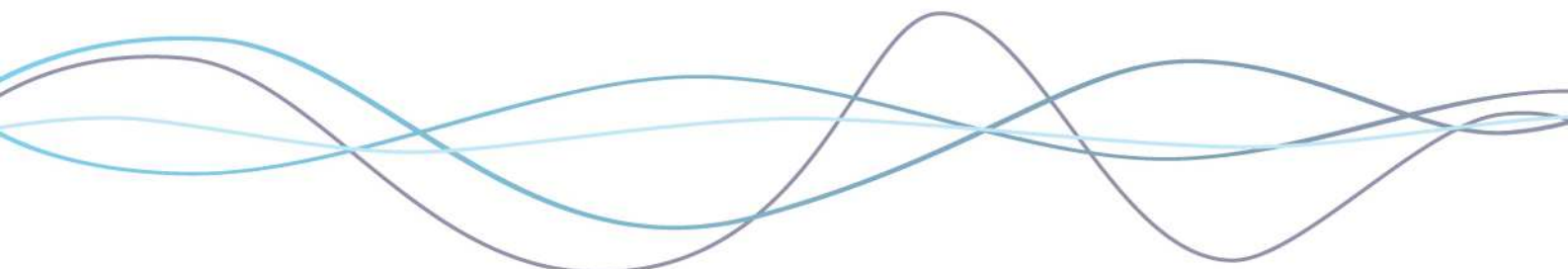
In onderstaande figuur is de groene lijn het wegvak waar het extra stille wegdek technisch mogelijk is. De rode lijn is het aangrenzende wegvak waar het stille wegdek technisch niet mogelijk is (of niet doelmatig is). Het voorstel is om bij het verzoek tot GPP wijziging de volgende brongegevens te hanteren:

- Voor het groene wegvak: huidige brongegevens in takt laten;
- Voor het rode wegvak: verkeersprognose 2030 (of vroeger, zie hiervoor) en eventueel doelmatige schermen;
- GPP's wijzigen waar nodig conform de bovenstaande brongegevens.



#### 2.2.2 Uitkomst overleg

BSV gaat akkoord met de genoemde aanpak.



## 2.3 Overdrachtsmaatregelen nabij de rotonde

### 2.3.1 Vraagstelling

De vraag is op welke wijze onderbouwd moet worden op de N48 / N36 (bij de rotonde) dat geluidschermen stuiten op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

### 2.3.2 Uitkomst overleg

In eerste aanzet moet geredeneerd worden vanuit zichthoeken van 2x2D vanuit de woningen. In het rapport kan worden aangegeven waar dat niet mogelijk is omdat het district bepaalde wensen heeft n.a.v. vastgestelde richtlijnen. Bijvoorbeeld dat het beleid is dat er geen schermen/obstakels komen bij een 100 km/uur weg (2x1 rijstroken). Dat is dan een richtlijn van de adviseur verkeersveiligheid. Deze adviseur verkeersveiligheid moet dit op papier zetten met een verwijzing naar een richtlijn. In akoestisch rapport kan dan hiernaar verwezen worden.

Langs rotonde is de verkeersveiligheid een goed argument.

## 2.4 Uitralingseffecten

### 2.4.1 Vraagstelling

Er geldt een eis dat bij plafondverhoging de verwachting is dat het huidige GPP binnen 10 jaar volledig wordt benut. Echter, op locaties waar uitstralingseffecten zijn op de rand waar stil asfalt wordt toegepast en wel GPP's moeten worden verhoogd (bijvoorbeeld links van het rode wegvak in de figuur bij punt 2), is het wellicht niet mogelijk hieraan te voldoen. We gaan er van uit dat voor deze uitstralingseffecten de eis van binnen 10 jaar volledig benut niet geldt.

### 2.4.2 Uitkomst overleg

In verband met consistentie van het geluidregister is het nodig ook die plafondpunten wijzigen aan de randen van het gebied waarin de brongegevens wijzigen in verband met uitstralingseffecten. Dit mag ook als voor deze GPP's het huidige GPP niet binnen 10 jaar volledig wordt benut.

## 2.5 Marge voor ontheffing

### 2.5.1 Vraagstelling

Bij de ontheffingsaanvragen is het voorstel om 0,5 dB geluidruimte op te nemen voor onvoorziene fluctuaties en onzekerheden. De vraag is of deze aanpak aansluit bij de wensen en eisen van BSV.

### 2.5.2 Uitkomst overleg

BSV gaat akkoord met een marge van 0,5 dB. Zo staat het ook in het kader.



## 2.6 Onvoorziene vertraging projecten en wegonderhoud

### 2.6.1 Vraagstelling

De ontheffing wordt aangevraagd tot 2018 (N35) en 2020 (N48).

- N35: Recentelijk is een TB genomen waarbij de N35 wordt verlegd. Naar verwachting is de nieuwe weg in 2018 gereed.
- N48: Het geplande groot onderhoud op de N48 is in 2021. Het laatste nalevingsjaar waarin er nog geen stil wegdek ligt, is dus 2020.

Het is mogelijk dat wegens onvoorziene omstandigheden de oplevering van de N35 of het geplande onderhoud van de N48 een jaar wordt opgeschoven. De vraag is welke mogelijkheden er zijn om in de ontheffingsaanvragen 1 jaar extra ruimte op te nemen om vertraging/uitstel op te vangen.

Voor de N48 is tevens relevant dat de ontheffing naar verwachting in 2016 wordt aangevraagd, en niet meer dan 5 jaar mag gelden, dus tot en met 2020.

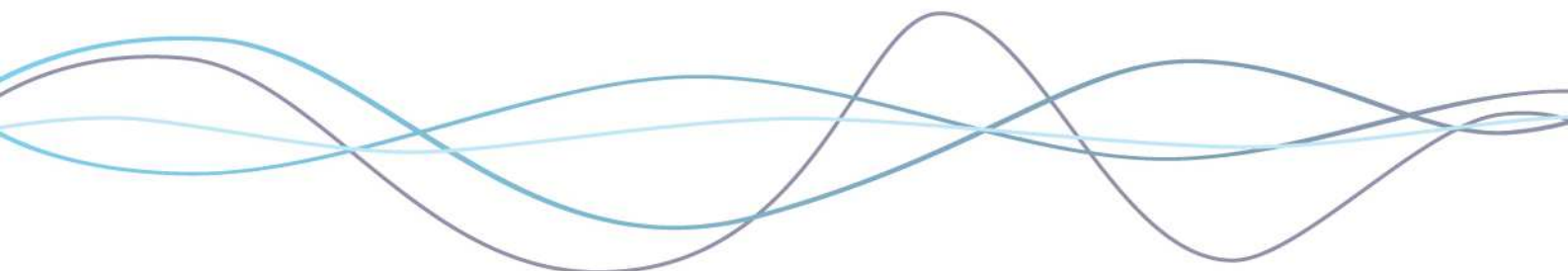
### 2.6.2 Uitkomst overleg

Een ontheffing geldt in principe voor maximaal 5 jaar. Het is mogelijk dat het verlengd kan worden als daar een goede reden voor is. Die aanvraag voor verlenging wordt echter niet op voorhand gegeven. Er moet daarom uitgegaan worden van 2018 (N35) en 2020 (N48).

## 2.7 Ontheffing op basis van naleving van het "oude plafond"

### 2.7.1 Vraagstelling

De hiervoor aangegeven onderbouwing voor de ontheffingsaanvraag voor de N35 (analogie met vrijstelling voor infraprojecten en relatie met wetwijziging die in voorbereiding is; bij deze wetwijziging wordt geregeld dat het "oude GPP" moet worden nageleefd in de periode totdat de werkzaamheden aanvangen, en na aanvang van de werkzaamheden geldt een vrijstelling tot de oplevering). Bij de N35 is eigenlijk sprake van een kunstmatige overschrijding van GPP's. De GPP's zijn gebaseerd op een nieuwe situatie (het TB waarvan bijvoorbeeld de schermen nog gebouwd moeten worden). Eigenlijk zou hier analoog aan de "bijlage 2 projecten" een vrijstelling moeten gelden. Er is een wetwijziging in voorbereiding die dit gaat regelen voor projecten als deze (eerst plicht "oude GPP" na te leven en na aanvang werkzaamheden een vrijstelling). Veel zinniger is daarom een vergelijking met de GPP's van voor het TB. Als die worden overschreden is er een daadwerkelijke overschrijding (toename van geluid). Als die niet worden overschreden is er eigenlijk voor de omgeving niets aan de hand. De huidige situatie wordt niet slechter en in de toekomst zal er na realisatie van het TBN een verbetering (lager GPP) optreden. Daarom is het voorstel deze vergelijking te maken en op basis daarvan de ontheffing te onderbouwen.



### 2.7.2 Uitkomst overleg

Bij de aanvraag voor de ontheffing zijn verschillende zaken van belang om mee te nemen in de afweging:

1. Tijdigheid. *Verwijs naar het beleidskader* en gebruik die verwoordingen.
2. Het argument met de verwijzing naar het oude GPP's is niet opgenomen in het beleidskader en verdient nadere afweging. Wel kan er verwezen worden naar het feit dat bewoners hebben geen *nadeel* hebben van de tijdelijke situatie.
3. Gevelmaatregelen: Als je voor 2 jaar een ontheffing aanvraagt, dan zijn gevelmaatregelen niet nodig. Het gaat daarbij om de werkelijke duur vanaf aanvraag tot het einde werkzaamheden. De aanvraag is voor de jaren 2015, 2016 en 2017 en 2018.
4. Er komt gevelisolatie in het kader van het TB. Het project en de ontheffing zijn aan elkaar gekoppeld. Voor woningen waarbij in het kader van het tracébesluit gevelmaatregelen overwogen worden, kan daarom bekeken kan worden of deze in het kader van de ontheffing misschien naar voren gehaald kunnen worden. Hiernaar kan verwezen worden.
5. Per woning is te achterhalen of er in het kader van het TB een onderzoek komt naar gevelmaatregelen en wat de geluidniveaus zijn in het TB. Mogelijk dat er dan geen extra gevelmaatregelen nodig zijn.
6. Het is prima om de aanvraag eerst in concept af te stemmen met BSV, alvorens de aanvraag in te dienen.

## 2.8 Overige punten

### 2.8.1 N48 prognose (nieuwe informatie)

In het overleg was besproken dat de overschrijdingen op de N48 met de op dat moment beschikbare verkeerscijfers niet meer optreden, en dat een ontheffing voor de N48 niet meer nodig is. Dat blijkt gebaseerd te zijn op onjuiste verkeerscijfers. Met de juiste verkeerscijfers is wel degelijk sprake van een knelpunt, ook in 2015. Voor de N48 wordt daarom een aanvraag ingediend voor een ontheffing, en tevens voor een plafondverhoging op stukken waar stil asfalt technisch niet mogelijk is.

### 2.8.2 Rapportage en formulieren

BSV verwijst naar de formulieren en voorbeeldrapporten op de website, die als sjabloon gebruikt kunnen worden. Dit betreft o.a. de A2 Leidsche Rijn en de A27(?) bij Gorinchem.

Nadat de stukken in concept gereed zijn, zal er via BSV nog afstemming met I&M plaatsvinden voordat de ontheffing wordt goedgekeurd.

