

BIJLAGE 4

Geluidbelasting door wegverkeerslawaaï als gevolg van het Inrichtingsplan Bussen over West

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Datum: 31 mei 2016

Inrichtingsplan Bussen over West: geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï

Het Inrichtingsplan heeft effect op de verkeersstromen in Binnenstad West en daarmee op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Daarom moet bij dit plan de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Op grond van deze wet moet de overheid allereerst proberen om een toename van de geluidbelasting op de gevels van woningen zo veel mogelijk te voorkomen met bronmaatregelen, zoals stil asfalt of verkeersmaatregelen. Als dit niet haalbaar is, dan komen woningen zo nodig in aanmerking voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat in de woningen te waarborgen. In de Wet geluidhinder staat welke procedures en normen hiervoor gelden.

Achtereenvolgens zal worden ingegaan op:

- I. Achtergrond en werking van de Wet geluidhinder
- II. Consequenties Wet geluidhinder voor Inrichtingsplan Bussen over West
- III. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen

Ad I. Achtergrond en werking van de Wet geluidhinder (Wgh)

a. Preventieve werking van de Wet geluidhinder bij reconstructie bestaande weg

Hoofddoel van de Wet geluidhinder is om burgers te beschermen tegen een toename van verkeerslawaaï. Daarom moet deze wet in acht worden genomen bij een **reconstructie** van een bestaande weg. Hiervan is sprake *als er fysieke wijzigingen worden aangebracht aan de weg waardoor de geluidbelasting op bijv. woningen zal kunnen toenemen met 1,5 dB of meer.*

De ratio hierachter is dat 'geluidmaatregelen' alleen aan de orde zijn:

- als deze doelmatig kunnen worden uitgevoerd in combinatie met de voorgenomen fysieke wijzigingen aan de weg (volgens het principe 'werk-met-werk maken');
- én als het zinvol is om 'geluidmaatregelen' te treffen omdat de geluidbelasting anders te veel zou kunnen toenemen (bij een kleine toename < 1,5 dB is het dus niet nodig om de Wet geluidhinder toe te passen).

b. Stap 1: inspanningsverplichting om bronmaatregelen toe te passen

Het meest doelmatig is om verkeerslawaaï te voorkomen door bronmaatregelen toe te passen zoals een wegdek van stil asfalt of verkeersmaatregelen (d.w.z. minder verkeer of snelheid van 50 naar 30 km/u). Vandaar dat de wegbeheerder in geval van een reconstructie:

- onderzoek moet doen naar mogelijke bronmaatregelen;
- moet motiveren als een bronmaatregel niet kan worden toegepast, waarbij de

Awb-procedure moet worden gevolgd.

Voor de Wet geluidhinder is het klaar als met stap 1 de potentiële toename van de geluidbelasting volledig (of nog verder) ongedaan kan worden gemaakt.

c. *Stap 2: per woning een besluit nemen over de toelaatbare geluidbelasting én deze woningen zo nodig voorzien van extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen*

Stel dat het niet lukt om een toename van de geluidbelasting te voorkomen met bronmaatregelen (stap 1). In dat geval zullen dus één of meer woningen bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de betrokken weg (let wel: hierbij is elke toename relevant en geldt dus niet de ondergrens van 1,5 dB). In zo'n geval moet de zgn. '**hogere waarden procedure**' van de Wet geluidhinder worden toegepast. Deze '**HW-procedure**' houdt het volgende in:

- het college van burgemeester en wethouders stelt voor de betrokken woningen per gevel een hogere waarde vast voor de toelaatbare geluidbelasting;
- de betrokken woningen komen in aanmerking voor een bouwkundig/akoestisch onderzoek én zo nodig voor extra gevelisolatie om te waarborgen dat de geluidbelasting in de woning niet hoger wordt dan de wettelijke norm van 33 of 43 dB. De kosten van het onderzoek en de eventuele saneringsmaatregelen zijn voor rekening van de gemeente i.c. het project.

d. *Aparte Wgh-procedure via Minister voor 'saneringswoningen'*

De Wet geluidhinder voorziet in een saneringsregeling voor woningen die in 1986 (d.w.z. vóór de inwerkingtreding van de wet) blootstonden aan een hoge geluidbelasting. In het plangebied van Binnenstad West liggen in totaal 39 van dergelijke 'saneringswoningen'.

Voor deze woningen geldt het volgende:

- als bij een 'saneringswoning' sprake is van een reconstructie dan moet de gemeente hiervoor een wettelijk verplicht saneringsprogramma indienen bij **BSV** (= Bureau Sanering Verkeerslawaaï = onderdeel van het ministerie van IenM);
- bij deze woningen is de Minister bevoegd gezag voor het nemen van een HW-besluit;
- als de geluidbelasting in zo'n woning in de nieuwe/toekomstige situatie hoger is dan 43 dB, dan komt deze in aanmerking voor geluidbeperkende maatregelen op kosten van de overheid, i.c. gemeente en/of het Rijk.

Opmerking: de doorlooptijd van deze procedure bedraagt circa één jaar (zie bijlage).

Ad II. Consequenties Wet geluidhinder (Wgh) voor het Inrichtingsplan		
<i>Fysieke wijziging aan weg/herinrichting per deelgebied</i>	<i>Effect op de geluidbelasting</i>	<i>Consequenties: Wgh-procedures nodig?</i>
Westerhaven: inrichting parallelweg voor autoverkeer als 30 km/u-zone	De geluidbelasting neemt af met waarden tot - 7 dB . Dit is een zeer grote verbetering.	Geen Wgh-procedure nodig voor dit deelgebied omdat de situatie sterk verbeterd (en omdat een 30 km/u-zone niet valt onder de werking van deze wet).
Herinrichting oostelijk deel van A-weg tot 30 km/u-zone met centrumhalte voor bussen	Per saldo zal de geluidbelasting hier toenemen met waarden van + 3 dB tot + 5 dB (afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte). <u>Toelichting:</u> het drukke busverkeer en de bushaltes leiden hier tot een aanzienlijke geluidstoename; deze toename kan met de snelheidsverlaging maar voor een deel ongedaan worden gemaakt.	Geen Wgh-procedure nodig voor dit deelgebied omdat een 30 km/u-zone niet valt onder de werking van deze wet. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zullen woningen met een hoge gevelbelasting zo nodig worden voorzien van extra gevelisolatie.
Herinrichting Hoendiepskade en A-weg (tussen rotonde en nieuwe centrumhalte voor bussen)	Met name door de omleiding van het verkeer zal de geluidbelasting hier toenemen met waarden tot + 5 dB . Er is dus sprake van een reconstructie. De geluidstoename kan voor een deel ongedaan worden gemaakt met stil asfalt.	Door de toename van de geluidbelasting (ook na het toepassen van stil asfalt) zullen er drie Wgh-procedures moeten worden doorlopen: de reconstructieprocedure (stap 1), de HW-procedure (stap 2) en de BSV-procedure via de Minister. Proceduretijd = circa één jaar.
Eendrachtskade NZ	Door de omleiding van het verkeer zal de geluidbelasting hier toenemen met + 3 dB . Hier is dus sprake van een reconstructie. Omdat hier al stil asfalt ligt, valt hiermee geen extra geluidreductie te behalen.	Er zullen drie Wgh-procedures moeten worden doorlopen. Zie hierboven.

Ad III. Maatregelen om de geluidbelasting te verlagen

A. Bronmaatregelen om de geluidbelasting op de gevel te verlagen: stil asfalt en snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur

De Wet geluidhinder wil zoveel mogelijk voorkomen dat de geluidbelasting op de gevels van woningen zal toenemen. Daarom moeten primair bronmaatregelen worden onderzocht en waar mogelijk getroffen. In het kader van het Inrichtingsplan Bussen over West zijn in principe twee bronmaatregelen mogelijk: stil asfalt of invoering 30 km/uur.

Bronmaatregel: stil asfalt op de Hoendiepskade, op de busbaan Westerhaven en op de A-weg

De Hoendiepskade, de busbaan op de Westerhaven en (op middellange termijn) de A-weg zullen worden voorzien van een nieuw wegdek van stil asfalt. Dit levert een geluidreductie op van **circa 2 dB** (gemiddeld over de levensduur van het wegdek met stil asfalt). Het effect hiervan zal goed merkbaar zijn. Ter vergelijking: qua verkeerslawaai komt een geluidreductie van 3 dB overeen met een halvering van de verkeersintensiteit.

De Eendrachtskade NZ heeft al een wegdek van stil asfalt. Op deze weg kan dus geen extra geluidreductie worden gerealiseerd met stil asfalt.

Bronmaatregel: invoering 30 km/uur nabij centrumhalte voor bussen op de A-weg en op de parallelweg voor auto's op de Westerhaven

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de snelheid van het verkeer van 50 naar 30 km/uur. Deze maatregel levert een geluidreductie op van **circa 3 dB**. Deze maatregel zal worden toegepast bij de centrumhalte voor bussen (d.w.z. op het oostelijke deel van de A-weg nabij de Westerhaven) en op de parallelweg voor auto's op de Westerhaven. Deze verkeersmaatregel is niet mogelijk op de andere betrokken wegen/wegvakken vanwege hun belangrijke verkeerskundige functie.

B. Bij 93 tot circa 100 woningen met een hogere gevelbelasting: gevelonderzoek en zo nodig extra gevelisolatie

Bronmaatregelen zijn niet overal mogelijk of toereikend. Daardoor zal een aantal woningen bloot komen te staan aan een hogere gevelbelasting. Deze woningen komen in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelisolatie en zo nodig voor extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. De kosten van onderzoek en maatregelen zijn voor rekening van de overheid.

Voor het Inrichtingsplan Bussen over West is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Conform de Wet geluidhinder is hierbij per woning/gevel berekend wat het effect is van het Inrichtingsplan op de geluidbelasting op de gevels van woningen én vervolgens wat het effect is van de bronmaatregelen.

Het akoestisch onderzoek levert het volgende beeld op (zie de losse bijlage):

- Bij 93 tot circa 100 woningen aan de Hoendiepskade, aan de Eendrachtsskade NZ en nabij de centrumhalte voor bussen zal de gevelbelasting per saldo toenemen (*toelichting: het precieze aantal woningen is afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte*). Deze woningen komen in principe in aanmerking voor een akoestisch/bouwkundig onderzoek naar de bestaande gevelwering op kosten van de overheid.
- De geluidbelasting op deze woningen zal in de toekomstige uitkomen op **64 tot 68 à 71 dB** (afhankelijk van de inrichting van de centrumhalte).
- De norm voor de geluidbelasting in deze woningen bedraagt 43 dB (voor woningen met een bouwjaar t/m 1986) en 33 dB voor woningen met een bouwjaar na 1986.
- Later zal op basis van nader onderzoek per woning worden vastgesteld wat de huidige gevelwering is.
- Een woning komt in aanmerking voor extra gevelisolatie als de huidige gevelwering onvoldoende is om in de toekomstige situatie een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen van 33 of 43 dB.
- Het streven is om met de extra gevelisolatie de geluidbelasting in de woningen te verlagen tot maximaal 33 dB of maximaal 38 dB (bij woningen met een bouwjaar t/m 1986).

Rekenvoorbeeld:

- Stel de gevelbelasting in de toekomstige situatie = 68 dB
- Stel de gevelwering in de huidige situatie = 23 dB
- De geluidbelasting in de woning in de toekomstige situatie is dan: $68 - 23 = 45$ dB
- Conclusie: deze woning komt in aanmerking voor extra gevelisolatie op kosten van de overheid
- Bij een woning met bouwjaar t/m 1986 → het streven is om de geluidbelasting in de woning te verlagen tot maximaal 38 dB. De woning komt dus in aanmerking voor een extra gevelisolatie van: $45 - 38 = + 7$ dB
- Bij een woning van na 1986 → de woning komt in aanmerking voor een extra gevelisolatie van: $45 - 33 = + 12$ dB

Woonboten

Door het extra verkeer over de Eendrachtsskade NZ zal de geluidbelasting op acht woonboten toenemen met zo'n 3 dB. Voor woonboten is er niet een norm voor de akoestisch binnenklimaat bij gesloten ramen en deuren. Dit heeft te maken met het feit, dat het bij woonboten lastiger of onmogelijk (en vaak ondoelmatig) is om een hoge gevelwering te realiseren. Vaak is de geluidbelasting in woonboten aan een drukke weg nu ook al ruim hoger dan 43 dB. In een later stadium zal worden bekeken of er bij woonboten alsnog maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld door deze met een laag geluidscherm op de wal af te schermen van het verkeerslawaaai.

Bijlage: doorlooptijd BSV-procedure en rechtsbescherming

Losse bijlage: samenvatting van het akoestisch onderzoek door het bureau WMA

BIJLAGE**Doorlooptijd BSV-procedure = circa één jaar**

Uitvoering + oplevering akoestisch onderzoek (AO)	: PM
Beoordeling concept AO door BSV	: 2 à 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Aanpassingen + herbeoordeling door BSV	: 2 à 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Awb-procedure ontwerp-saneringsprogramma	: 6 weken
Eventuele aanpassingen n.a.v. <u>zienswijzen</u>	: PM
Vaststelling HW-besluit door Minister/BSV	: 3 maanden (inschatting o.b.v. ervaring)
Bekendmaking van dit HW-besluit	: 6 weken
Eventuele <u>bezwaar</u> tegen het HW-besluit	: PM
Eventueel <u>beroep</u> bij de RvS	: PM

Rechtsbescherming bij procedure voor saneringswoningen ('BSV-woningen')			
Besluit	Rechtsmiddel	Belanghebbenden	Gevolgen voor doorlooptijd
Ontwerp-saneringsprogramma van het college van B&W	Indienen zienswijze bij college van B&W	Alleen de eigenaren van de saneringswoningen	Hoeft geen vertraging op te leveren als gemeente de zienswijzen snel en adequaat verwerkt.
HW-besluit van de Minister voor de saneringswoningen	Bezwaar bij de Minister/BSV	Idem	Bezwaar en beroep leidt niet automatisch tot uitstel. Degene die een beroep instelt kan een verzoek indienen tot uitstel bij de voorzitter van de RvS. In het algemeen geldt: kans op toekenning van een voorlopige voorziening is kleiner naarmate het besluit beter is onderbouwd en gemotiveerd.
	Beroep bij de RvS	Alleen degene die eerder bezwaar heeft ingediend	

Rechtsbescherming bij 'hogere-waarden-procedure' van de Wet geluidhinder			
Besluit	Rechtsmiddel	Belanghebbenden	Gevolgen voor doorlooptijd
Ontwerp-HW-besluit van B&W	Indienen zienswijze bij college van B&W	Alleen eigenaren en/of bewoners van woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld.	Hoeft geen vertraging op te leveren als gemeente de zienswijzen snel en adequaat verwerkt.

HW-besluit van B&W	Beroep bij de RvS	In principe alleen degene die eerder een zienswijze heeft ingediend.	Beroep leidt niet automatisch tot uitstel. Degene die beroep instelt kan een verzoek indienen tot uitstel bij de voorzitter van de RvS. In het algemeen geldt: kans op toekenning van een voorlopige voorziening is kleiner naarmate het besluit beter is onderbouwd en gemotiveerd.
--------------------	-------------------	--	--