

Actieplan Geluid Provincie Fryslân 2024-2028

Gedeputeerde Staten van Fryslân

Gelet op artikel 3.8 van de Omgevingswet

Besluiten

Artikel I

Het Actieplan Geluid provincie Fryslân 2024-2028 vast te stellen overeenkomstig bijlage A.

Artikel II

Het Actieplan Geluid Provincie Fryslân 2024-2028 in werking te laten treden op 3 juni 2025.

Gedeputeerde Staten van Fryslân

drs. A.A.M. Brok, voorzitter
drs. ing. J.J. Algra, secretaris

Bijlage A

Actieplan Geluid Provincie Fryslân 2024-2028

0 Samenvatting

Voor de aanpak van hoge geluidbelastingen veroorzaakt door provinciale wegen is de provincie wettelijk verplicht iedere 5 jaar een geluidbelastingkaart te maken, en het daaropvolgende jaar een actieplan vast te stellen. In dat actieplan wordt aangegeven boven welke plandremmel maatregelen worden overwogen, en welke maatregelen dit zijn.

In 2007 heeft de Provincie Fryslân voor de eerste keer een geluidbelastingkaart opgesteld.

De meest recente geluidbelastingkaart is op 21 juni 2022 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en is te raadplegen op te provinciale website. Op basis van de wettelijke bepalingen heeft deze kaart betrekking op delen van provinciale wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages in 2021. De provincie heeft bij het opstellen van de geluidbelastingkaart echter ook inzicht gegeven in de overige provinciale wegen. Vanwege het ingaan van de Omgevingswet is er wat meer tijd om een actieplan vast te stellen.

Aanvullend op deze geluidbelastingkaart is het Actieplan Geluid Provincie Fryslân Periode 2024-2028 opgesteld.

Naast de verplichte aan de EU aan te leveren gegevens uit het Actieplan, dient er in het Actieplan ook een plandremmel te worden opgenomen. Een plandremmel geeft de geluidwaarde aan waarboven de provincie onderzoek gaat doen naar mogelijke maatregelen op en langs provinciale wegen. Het college van Gedeputeerde Staten is vrij in de keuzen van de plandremmel. Voor woningen, scholen of zorggebouwen met een hogere geluidbelasting dan de plandremmel, kunnen dan maatregelen worden overwogen en getroffen.

De provincie heeft voor het Actieplan ervoor gekozen om:

- De plandremmel voor het Actieplan vast te stellen op L_{den} 64 dB voor geluidgevoelige objecten gelegen langs **alle** provinciale wegen buiten de bebouwde kom.
- De plandremmel voor het Actieplan vast te stellen op L_{den} 69 dB voor geluidgevoelige objecten gelegen langs **alle** provinciale wegen binnen de bebouwde kom.
- In de looptijd van dit Actieplan geen maatregelen te nemen en de sanering van geluidgevoelige bestemmingen op te pakken na vaststelling van de saneringslijst(en) in het kader van de verplichtingen vanuit de Omgevingswet

Toelichting plandremfels:

Het hanteren van de plandremmel L_{den} 64 dB voor buiten en L_{den} 69 dB binnen de bebouwde kom sluit aan bij de (nog) vast te stellen Geluidproductieplafonds (gpp's). Een gpp mag buiten de bebouwde kom maximaal 65 dB bedragen en dat is inclusief 1,5 dB werkruimte (= volledig benut gpp). Dat betekent dat de geluidbelasting in het geval van het Actieplan maximaal op 65 dB - 1,5 dB = 63,5 dB mag liggen (afgerond 64 dB) Voor de geluidbelasting binnen de bebouwde kom geldt hetzelfde principe. Daar komen we op deze wijze uit op 69 dB. Deze plandremfels komen daarmee overeen met:

- *de grenswaarde voor de verplichte saneringslijst^[1] van méér dan 65 dB buiten de bebouwde kom en méér dan 70 dB binnen de bebouwde kom.;*

De gehanteerde plandremmel 64 dB komt daarmee in principe ook overeen met de in alle eerdere actieplannen gehanteerde plandremmel van 65 dB.

Binnen de bebouwde kom komen op basis van de gekozen plandremmel L_{den} 69 dB overigens géén geluidgevoelige bestemmingen voor die een geluidbelasting ondervinden van méér dan L_{den} 70 dB. Deze zullen dus ook niet voorkomen in het Actieplan en later op de verplichte saneringslijst.

^[1] Vanuit de Omgevingswet bestaat de verplichting om saneringslijsten op te stellen. Op de verplichte saneringslijst komen alle geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting van meer dan 65 dB buiten de bebouwde kom en 70 dB binnen de bebouwde kom langs provinciale wegen. Op de vrijwillige saneringslijst komen de geluidgevoelige objecten met een geluidbelasting van meer dan 60 dB buiten de bebouwde kom en 65 dB binnen de bebouwde kom langs provinciale wegen. Voor nu is het voldoende om te weten dat we met het actieplan aansluiten bij deze grenswaarden.

1 Inleiding

Gedeputeerde Staten van Fryslân hebben op 21 juni 2022 de geluidbelastingkaart 2021 vastgesteld (gepubliceerd op de provinciale website: Geluidbelastingkaart (arcgis.com)).

Het opstellen van een geluidbelastingkaart is verplicht gesteld vanuit de Europese Richtlijn omgevingslawaaï. Nadat de geluidbelastingkaart formeel is vastgesteld, moet er in principe volgens de Wet Milieubeheer binnen een jaar een actieplan worden opgesteld. Vanwege het in werking treden van de Omgevingswet (Ow) op 1 januari 2024, is deze datum een jaar vooruitgeschoven en dient het actieplan in principe te zijn vastgesteld vóór 18 juli 2024. Het ingaan van de Omgevingswet brengt voor het geluidsdossier zoveel veranderingen met zich mee dat deze planning niet gehaald is.

In het voorliggende Actieplan Geluid Provincie Fryslân Periode 2024-2028 (hierna aangeduid als "Actieplan") wordt het beleid en de aanpak van geluidsoverlast van verkeer op provinciale wegen van de provincie Fryslân voor de jaren 2024 tot en met 2028 uiteengezet. Uiterlijk halverwege juni 2028 dient er weer een volgend actieplan te zijn vastgesteld.

De provincie Fryslân staat in dit Actieplan ook stil bij het gezondheidsrisico die de blootstelling aan geluid met zich meebrengt. Voorbeelden van de gezondheidseffecten van geluidsoverlast zijn: hinder, slaapverstoring en hart- en vaatziekten.

Het Actieplan heeft betrekking op alle provinciale wegen. De provincie kiest hiermee voor een verruiming van de wettelijke eis om minimaal een actieplan op te stellen voor de wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per etmaal. Hiermee bereidt de provincie zich voor op verplichtingen vanuit de Omgevingswet omdat de saneringseisen uit de Ow straks ook voor alle provinciale wegen gelden.

In het vorige actieplan (2018-2022) zijn alleen woningen langs wegen met meer dan 3 miljoen voertuigbewegingen per jaar meegenomen.

De keuze voor het meenemen van alle provinciale wegen in plaats van alleen de wegen met meer dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar betekent dus ook dat er meer objecten met een te hoge geluidbelasting en meer gehinderden naar voren zullen komen dan voorheen. Meer objecten op de lijst en meer gehinderden komt dus niet zonder meer overeen met de verslechterde situatie.

Doel van het Actieplan vanuit de Wet Milieubeheer is het verminderen van te hoge geluidbelastingen als gevolg van wegverkeer op provinciale wegen in Fryslân, om daarmee een prettige en gezonde woon- en leefomgeving te bevorderen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 van het Actieplan worden de wettelijke bepalingen en het provinciaal beleid benoemd. In hoofdstuk 4 wordt een terugblik gegeven over het vorige Actieplan Geluid 2018-2022. Voor het opstellen van het Actieplan zijn de gegevens uit de geluidbelastingkaart 2021 maatgevend. De resultaten en tabellen voor de verplichte aanlevering aan de EU zijn in hoofdstuk 5 opgenomen. In hoofdstuk 6 is plandirempelkeuze opgenomen. Deze keuze is gemaakt op basis van voorgaande actieplannen en de ambitie uit het bestuursakkoord.

De financiële consequenties daarvan zijn weergegeven in hoofdstuk 7. Het hoofdstuk 8 communicatie vormt het laatste hoofdstuk.

2 Wettelijke bepalingen

2.1 Europese regelgeving

Op 18 juli 2002 werd door het Europees Parlement de Richtlijn 2002/49/EG, betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï gepubliceerd. In het kort wordt dit de "Richtlijn omgevingslawaaï" genoemd. De bepalingen in de Wet milieubeheer zijn gebaseerd op deze Richtlijn omgevingslawaaï.

De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaaï, waaraan mensen worden blootgesteld.

Deze geldt onder andere voor de volgende bestemmingen:

- Woningen;
- Geluidgevoelige objecten, zoals scholen en ziekenhuizen en ook ligplaatsen voor woonschepen en woonwagenstandplaatsen
- Stille gebieden op het platteland;

In de richtlijn spitst men zich vooral toe op het vaststellen, handhaven en zo nodig en gewenst het omlaag brengen van geluidniveaus in de woon- en leefomgeving. Hinder is het bekendste effect van geluid. Daarnaast kan een te hoog geluidniveau ook leiden tot slaapverstoring of zelfs hart- en vaatziekten.

Om deze gevolgen te bestrijden worden de volgende acties ondernomen:

- Inventariseren van de blootstelling aan wegverkeerslawaai door middel van geluidbelastingkaarten;
- Vaststellen van actieplannen om lawaai te voorkomen c.q. beperken. Dergelijke plannen moeten vooral afgestemd zijn op situaties waar hoge geluidniveaus schadelijke kunnen zijn voor de mens. Tevens moeten lage geluidniveaus zo veel mogelijk gewaarborgd blijven;
- Informeren van de bevolking over omgevingslawaai en de gevolgen daarvan.

De richtlijn is gebaseerd op onderzoek van de Europese Commissie naar de omvang van en mate waarin mensen binnen de Europese Unie aan omgevingslawaai werden blootgesteld. Hieruit bleek dat circa 45 miljoen mensen te veel omgevingslawaai ondervonden. Het geluidniveau was soms zo hoog, dat het slecht was voor de woon- en leefkwaliteit en tot gevaar voor de gezondheid leidde. Op basis van dat onderzoek en overige berichten uit de diverse landen wijzigde de EU haar geluidbeleid. In het 'Groenboek geluid' (1996) werd vastgesteld dat het tot dan toe gevoerd geluidbeleid te versnipperd en niet doelmatig was.

2.2 Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) van kracht geworden. Op basis daarvan dient de provincie voor alle provinciale wegen, met een jaarlijkse weekdagintensiteit van meer dan 2.500 mvt/etmaal in een door de provincie gekozen basisjaar, geluidproductieplafonds (gpp's) op referentiepunten en een geluid-aandachtsgebied vast te stellen.

De geluidproductieplafonds (gpp's) worden gevormd door een aantal denkbeeldige referentiepunten aan weerszijden van de weg. Op deze referentiepunten wordt het geluid berekend van een door de provincie te bepalen referentie(basis)jaar. De provincie heeft gekozen voor 2023 als basisjaar. 2023 is het eerste volledige kalenderjaar waarvan we van alle benodigde wegvakken kwalitatief goede data hebben.

Vervolgens wordt bij de vaststelling van gpp's een 'werkruimte' van 1,5 dB toegevoegd, waarbij uiteindelijk de vast te stellen plafondwaarde ontstaat. De werkruimte is noodzakelijk om fluctuaties in verkeersintensiteiten op te vangen, zodat het plafond niet meteen overschreden wordt bij een fluctuatie of kleine verandering. De maximale toelaatbare plafondwaarde is 65 dB buiten de bebouwde kom en 70 dB binnen de bebouwde kom. Objecten met een hogere geluidbelasting komen op de verplichte saneringslijst.

Periodiek (elk jaar) wordt bekeken of de vastgestelde plafonds al dan niet overschreden worden, bijvoorbeeld door toename van verkeer. Elke vijf jaar dient een formeel nalevingsrapport te worden op- en vastgesteld. Daarin wordt in beeld gebracht waar plafonds worden overschreden, of waar de plafonds worden benaderd.

Bij een overschrijding is de wegbeheerder verplicht om maatregelen te treffen om de overschrijding ongedaan te maken. Voor het nemen van maatregelen wordt de verplichte volgorde van eerst bron- en overdrachtsmaatregelen en dan pas saneren gehanteerd.

Wanneer maatregelen niet mogelijk of niet voldoende doelmatig zijn, kan de provincie een besluit nemen om het plafond te verhogen. In dat geval moet bij de betreffende woningen het geluidniveau in de woning onderzocht worden en eventueel maatregelen aangeboden worden om aan de eis beschreven in de Ow te voldoen.

Opmerking:

Ook voor wegreconstructie(s) geldt dat het geluid in de toekomstige situatie binnen de gpp's moet blijven.

In geval van aanleg van een nieuwe weg geldt een ander regime om nieuwe geluidhinder situaties te voorkomen. Er dient te worden aangetoond dat ter hoogte van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de standaardwaarde ($L_{den} = 50$ dB) voor nieuwe situaties. Dit op grond van een akoestisch onderzoek dat is gebaseerd op gegevens in het toekomstig maatgevende jaar.

Voor deze nieuwe weg moeten dan eveneens gpp's en een aandachtsgebied worden vastgesteld.

De gpp's en het geluidaandachtsgebied dienen uiterlijk 31 december 2026 te zijn vastgesteld. Na vaststelling van de gpp's en het geluidaandachtsgebied moeten nieuwe saneringslijsten worden opgesteld. Op deze lijsten moeten de geluidgevoelige bestemmingen voorkomen welke binnen het geluidaandachtsgebied

van de provinciale wegen liggen en een bepaalde geluidbelasting ondervinden. In afwachting van een daarvoor nog te nemen Koninklijk Besluit zullen deze lijsten in principe circa twee jaar na het vaststellen van de gpp's moeten zijn vastgesteld.

Onder de Ow moet de verplichte saneringslijst en kan de vrijwillige saneringslijst worden opgesteld.

Verplichte saneringslijst

De verplichte saneringslijst betreft alle geluidgevoelige bestemmingen langs een provinciale weg welke zijn gelegen:

- *Binnen de bebouwde kom en met een geluidbelasting op de gevel van méér dan 70 dB;*
- *Buiten de bebouwde kom en met een geluidbelasting van méér dan 65 dB.*

Vrijwillige saneringslijst

De vrijwillige saneringslijst betreft alle geluidgevoelige bestemmingen langs een provinciale weg welke zijn gelegen:

- *Binnen de bebouwde kom met een geluidbelasting op de gevel van méér dan 65 dB tot en met 70 dB;*
- *Buiten de bebouwde kom met een geluidbelasting van méér dan 60 dB tot en met 65 dB.*

De geluidbelasting wordt daarbij bepaald op basis van de brondata behorende bij het volledig benut geluidproductieplafond (= gpp + werkruimte 1,5 dB).

De provincie is als wegbeheerder, onder de Ow verantwoordelijk voor de sanering van geluidgevoelige objecten langs de provinciale wegen. Voor geluidgevoelige bestemmingen op de verplichte saneringslijst kan, nadat de provincie een saneringsprogramma heeft vastgesteld, subsidie worden aangevraagd. De kosten voor het nemen van maatregelen worden gesubsidieerd door het Rijk. Het aanbrengen van gevelmaatregelen wordt naar verwachting volledig gesubsidieerd voor woningen op de verplichte saneringslijst. Voor bron- en overdrachtsmaatregelen kan ook subsidie worden aangevraagd en zijn eenheidsbedragen beschikbaar.

Voor geluidgevoelige bestemmingen op de vrijwillige lijst kan ook, nadat een saneringsprogramma is vastgesteld, subsidie worden aangevraagd. Echter bij deze lijst wordt slechts een deel van de kosten voor het aanbrengen van gevelmaatregelen gesubsidieerd door het rijk. Dit deel wordt bepaald op basis van een nieuwe regeling sanering verkeerslawaaï onder de Ow waarbij voor het percentage een staffeling wordt gehanteerd op basis van de overschrijding van het binnenniveau. Dit percentage varieert van 30% tot 60%. Het resterende deel (70% tot 40%) komt dan voor rekening van de provincie dan wel de eigenaar.

Met deze nieuwe systematiek onder de Ow zullen burgers beter worden beschermd tegen een te hoge geluidbelasting en een toenemende geluidbelasting door de groei van het verkeer. De provincie dient er namelijk voor te zorgen dat het vastgestelde geluidplafond niet wordt overschreden. Daarnaast zullen eigenaren van geluidgevoelige bestemmingen (woningen en andere geluidgevoelige objecten), welke straks voorkomen op de verplichte, provinciale saneringslijst, onder bepaalde voorwaarden in aanmerking kunnen komen voor landelijke subsidie voor gevelmaatregelen.

2.3 Actieplan Geluid onder de Ow

De verplichting voor het opstellen van een actieplan is geregeld in artikel 2.26 van de Ow met daarbij verwijzend naar de in artikel 3.8 van de Ow genoemde Europese richtlijn omgevingslawaaï.

De eerder door de provincie vastgestelde Geluidbelastingkaart vormt de basis voor het onderhavige Actieplan (art.3.6, lid 2 Ow).

In afdeling 4.3 van het aan de Ow gerelateerde Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), wordt nader ingegaan op de actieplannen geluid (zie ook bijlage 1). Daarin zijn, naast de verplichting tot het vaststellen van een plandirempel (art.4.22, Bkl), in artikel 4.24 voorwaarden gesteld aan de inhoud van een actieplan.

Een actieplan dient in ieder geval de volgende (verplichte) elementen te bevatten:

1. Een beschrijving van de geluidbronnen.
2. Een vermelding van de instanties bij wie de geluidbronnen in beheer zijn.
3. Een beschrijving van het wettelijk kader voor geluidbelasting door die geluidbronnen.
4. Een samenvatting van de gegevens die zijn opgenomen in de geluidbelastingkaart of geluidbelastingkaarten waarop het actieplan berust.

5. Een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende 5 jaar en, voor zover redelijkerwijs mogelijk, voor de 5 jaar daarna, om de geluidbelasting in L_{den} en de geluidbelasting in L_{night} die wordt veroorzaakt door de betrokken geluidbron of geluidbronnen te beperken. Hierbij wordt in ieder geval de bescherming van stille gebieden betrokken.
6. Een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die in de komende 5 jaar zijn voorgenomen en andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidhindersituatie.
7. Een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen voor de betrokken geluidbron of geluidbronnen.
8. Een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid als gevolg van de betrokken geluidbron of geluidbronnen lijdt aan ischemische hartziekten, een hoge mate van hinder of een hoge mate van slaapverstoring ondervindt.
9. Een planning van de voorgenomen maatregelen om de geluidbelasting in L_{den} en de geluidbelasting in L_{night} in de komende 5 jaar te verminderen, waarbij een relatie wordt gelegd met de plandrempel en een schatting wordt gegeven van het effect van de maatregelen op het aantal bewoners van woningen, bedoeld onder 8.
10. Financiële informatie over de voorgenomen maatregelen, voor zover deze beschikbaar en openbaar is.
11. De situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op grond van de Wet luchtvaart of de standaardwaarde, bedoeld in de tabellen 3.34 en 5.78t Bkl, wordt overschreden.
12. De situaties waarin de grenswaarde, bedoeld in de tabellen 3.35 en 5.78u Bkl, wordt overschreden.
13. Een overzicht van voorgenomen maatregelen om te voldoen aan in het omgevingsplan vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden (gpp).
14. Een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.
15. Een beknopte samenvatting van de bovenstaande elementen.
16. Een verslag van het geluid door bronnen met een geluidproductieplafond als omgevingswaarde.

Stappen 11 t/m 13 en 16 kunnen pas worden gedaan in een volgend actieplan als er inmiddels gpp's zijn vastgesteld.

3 Provinciaal beleid

In het bestuursakkoord 2023-2027 "Oparbeidzje foar Fryslân" geeft GS het volgende als ambitie aan:

"Wij werken aan een schoon, gelukkig en gezond Fryslân. Daar blijven wij gezond en gelukkig en genieten wij van de schone lucht."

In zijn algemeenheid draagt geluidhinder niet bij aan geluk en gezondheid. Ten aanzien van gezondheid ligt de focus vooral op gezondheidsaspecten als zorg, eten en bewegen en minder op gezonde leefomgeving.

In het bestuursakkoord is geen specifieke aandacht voor geluidhinder. Er is wel een tijdelijk budget beschikbaar om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen.

Het onderhavige Actieplan beschrijft de ambitie op dit terrein de komende periode.

In het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) is wel aandacht voor de schadelijke effecten van geluidhinder door wegverkeerslawaai op de omgeving. Een nadere uitwerking voor het thema geluid volgt bij het RMP 2.0.

3.1 Útfieringsprogramma RMP 2024

In het Útfieringsprogramma RMP 2024 wordt in hoofdstuk 6 aangegeven dat in 2024 een Actieplan Geluid wordt vastgesteld. Daarnaast wordt ook aangegeven dat de provincie uiterlijk 31 december 2026 Geluidproductieplafonds en een geluidaanachtsgebied heeft vastgesteld.

Nieuwe (rond-)wegen en reconstructies opgenomen in het Útfieringsprogramma RMP 2024 kunnen een belangrijke bijdrage aan de verbetering van het geluidniveau in de leefomgeving leveren. Bij reconstructies en aanleg van nieuwe wegen worden de regels uit de Ow gevolgd om te voorkomen dat nieuwe hinder-situaties ontstaan.

Het Útfieringsprogramma RMP 2024 bevat geen grootschalige reconstructies of aanleg van nieuwe wegen die in de toekomst van betekenis kunnen zijn voor vermindering van de geluidbelasting. Een aantal snelheidsverlagingen mogelijk wel.

3.2 Onderhoud wegen in relatie met stil type asfalt

Voor het groot onderhoud deklagen is jaarlijks een vast budget beschikbaar. Dit budget is afgestemd op het huidige areaal, type asfalt en afgesproken onderhoudsniveau. Keuzes ten aanzien van milieueisen, zoals stiller asfalt, kunnen gevolgen hebben voor de onderhoudskosten. Zo kunnen de geluidskaders bijvoorbeeld leiden tot het toepassen van geluidarmer asfalt waarvan de levensduur korter is in vergelijking met het regulier toegepaste asfalt. Op dit moment is er in de onderhoudsbudgetten geen ruimte voor extra onderhoudskosten voor stil asfalt. Dat maakt dat de optie stiller asfalt als geluidreducerende maatregel in dit Actieplan buiten beschouwing gelaten wordt.

3.3 Maatregelen Actieplan

In deze overgangsperiode tussen het oude geluidsregime en het opstellen van gpp's, het geluidaanachtsgebied en op te stellen saneringslijsten, kiest de provincie ervoor om geen maatregelen te nemen en de sanering op te pakken als duidelijk is wat de verplichtingen zijn ten aanzien van de omvang de uit te voeren saneringen in het kader van de Omgevingswet

Binnen de huidige kaders van het beheer en onderhoudsbeleid kunnen geen bron- en overdrachtsmaatregelen genomen worden. Omdat dat de eerst voorliggende maatregelen zijn, pleit ook dat ervoor om de sanering op te pakken bij de uitvoering van de verplichte saneringslijst(en). Willen bron- en overdrachtsmaatregelen dan wel mogelijk zijn, dan dient er eerst een beleidswijziging plaats te vinden.

4 Terugblik Actieplan Geluid 2018-2022

Het Actieplan Geluid van de Provincie Fryslân voor de periode 2018-2022, is op 17 juli 2018 vastgesteld. In dat actieplan was een geluidbelasting van L_{den} 65 dB als plandirempel gehanteerd.

Dat Actieplan had betrekking op 121 wegvakken waarop in 2016 het aantal voertuigpassages meer dan 3 miljoen bedroeg.

Op basis van de toen gekozen plandirempel van L_{den} 65 dB ondervonden 217 bestemmingen een hogere geluidbelasting.

Gebleken is dat van dat aantal:

- 83 woningen in het verleden al waren voorzien van geluidisolatie;
- 11 woningen vanwege het bouwjaar na 1986, op basis van een hogere waarde besluit, ook al waren voorzien van gevelmaatregelen;
- 2 bestemmingen geen geluidgevoelige bestemmingen waren;
- 45 woningen worden opgenomen in de uitvoering van een saneringsproject langs de N355 en N396.

Voor de nog resterende 76 bestemmingen is in het Actieplan Geluid 2018-2022 een maatregelpakket opgenomen.

Daarin is aangegeven dat:

- 11 woningen met een geluidbelasting van meer dan 68 dB, daar waar nodig zullen worden voorzien van aanvullende geluidisolatie;
- Voor de overige 65 bestemmingen bronmaatregelen in de vorm van stil asfalt worden voorgesteld over een totale lengte van 6,8 kilometer op alleen de N358. (= lengte 1,4 kilometer tussen Augustinusga-Surhuisterveen en een lengte van 5,4 kilometer ter hoogte van de Skieding).

4.1 Gerealiseerde bronmaatregelen N358 periode 2018-2022

Het aanbrengen van het 6,8 km stil asfalt SMA NL8G+ op de N358 is slechts voor een deel binnen de periode 2018-2022 aangebracht. Voor het deel N358 tussen Augustinusga-Surhuisterveen is van de 1,4 kilometer ca. 800 m SMA NL8G+ aangebracht. Het andere deel van de 1,4 km maakt deel uit van de aanleg van een nieuwe ovonde en een nieuwe parallelweg. Dit deel van de weg zal samen met het 5,4 kilometer wegvak van de N358 (Skieding) in 2024-2026 worden voorzien van de gekozen bronmaatregel.

4.2 Gerealiseerde gevelvoorzieningen 11 woningen

Op basis van het Actieplan Geluid 2018-2022 zouden 11 bestemmingen (woningen) met een geluidbelasting van meer dan 68 dB worden voorzien van geluidisolatie. 3 woningen daarvan moesten nog worden uitgevoerd op basis van het Actieplan Geluid 2013-2017.

In 2019 is akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting voor deze woningen te bepalen voor het toekomstig maatgevende jaar 2030.

De uitvoering van de 11 woningen op basis van het Actieplan Geluid 2018-2022 is geheel afgerond.

4.3 Evaluatie maatregelen vorige actieplan

Grote infrastructurele projecten hebben vaak een positieve impact op het verminderen van de geluidhinder van het wegverkeer. Enerzijds is er sprake van gewijzigde verkeersstromen waardoor op onderliggende wegen de hinder minder kan worden en anderzijds worden bij wijziging of aanleg van wegen de geluid-normen uit de Wet geluidhinder en straks de normen uit de Ow in acht genomen waardoor een acceptabel geluidniveau wordt gegarandeerd en er dus geen nieuwe geluidgehinderden bij komen.

Een goed voorbeeld daarvan is de realisatie van de Centrale As en de rondweg Hurdegaryp. Door de aanleg van deze wegen is het doorgaande verkeer door de dorpen drastisch afgenomen waardoor de geluidhinder op veel woningen langs deze voormalig provinciale wegen is afgenomen tot acceptabele waarden. De Centrale As en de rondweg Hurdegaryp waren overigens nog niet opgenomen in het Actieplan Geluid 2018-2022. Bij het opstellen van de daarbij behorende Geluidbelastingkaart waren er voor deze wegen tezamen met de N913 en N381 nog geen feitelijke intensiteiten bekend.

Het voorliggende Actieplan is gebaseerd op de geluidbelastingkaart met nieuwe, actuele verkeersgegevens en uitgangspunten uit 2021. Afhankelijk van de plandrempelkeuze en de ontwikkeling/spreiding van verkeersstromen kan het zijn dat het aantal wegvakken met mogelijke bronmaatregelen zich deels op andere locaties voordoen dan op basis van het vorige Actieplan geluid 2018-2022.

Gezien de nieuwe Ow en het moeten vaststellen van gpp's, kijkt de provincie Fryslân nu niet alleen naar bestaande provinciale wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages de geluidhinder te verminderen, maar alle provinciale wegen.

5 Geluidbelasting wegverkeer Actieplan Geluid Provincie Fryslân Periode 2024-2028

De Geluidbelastingkaart 2021 met daarin de brondata van het verkeer in dat basisjaar vormt de basis voor het opstellen van het Actieplan. Wettelijk is dat zo bepaald.

Voor de Geluidbelastingkaart is op elk geluidgevoelig gebouw (o.a. woning, school of zorggebouw) langs het provinciale wegennet de geluidbelasting berekend. Daarbij is ook rekening gehouden met de gevelreflectie van andere gebouwen. In navolging van de Geluidbelastingkaart is dat in het geval van het Actieplan ook gedaan.

De geluidbelasting wordt uitgedrukt in decibel, afgekort als dB. De decibel is de standaardmaat voor de geluidsterkte. Omdat het verkeer niet op elk moment van de dag even druk is, varieert ook de hoeveelheid verkeerslawaaï. Daarom wordt er gerekend met een gemiddelde: de geluidbelasting.

Het achtervoegsel L_{den} of L_{night} geeft aan over welk gemiddelde het gaat. L_{night} heeft betrekking op het geluid tijdens de nachtelijke uren (tussen 23:00 – 07:00 uur). L_{den} heeft betrekking op het geluid gedurende het gehele etmaal. Daarbij telt nachtelijk geluid en geluid tijdens avonduren (19:00 – 23:00 uur) sterker mee dan geluid overdag (07:00 – 19:00 uur), omdat gebleken is dat geluid 's avonds en 's nachts eerder tot hinder leidt dan overdag.

5.1 Andere rekenmethode geluidbelastingkaart

In afwijking van de vorige geluidbelastingkaarten is de Geluidbelastingkaart 2021 berekend op basis van de nieuwe rekenmethode CNOSSOS-NL. Voor vorige geluidbelastingkaarten werd nog gebruik gemaakt van de SKM-II rekenmethode.

Het gebruik van die nieuwe rekenmethode geeft andere, hogere resultaten en aantallen dan de oude rekenmethode. De optredende verschillen en de oorzaken daarvan zijn benoemd en toegelicht in hoofdstuk 5 van de Geluidbelastingkaart 2021. Zie hiervoor ook de toelichting op het Informatiepunt Leefomgeving (<https://iplo.nl/thema/geluid/regels-geluid-handig-toepassen/uitvoering-actieplan-geluid/onderzoek-rekenmethode-cnoossos/>)

5.2 Onderscheid provinciale wegen

Met de in 2022 vastgestelde Geluidbelastingkaart 2021 is de geluidsituatie onderzocht ten gevolge van de provinciale wegen(delen) met meer dan 3 miljoen motorvoertuig-passages in dat jaar en de overige

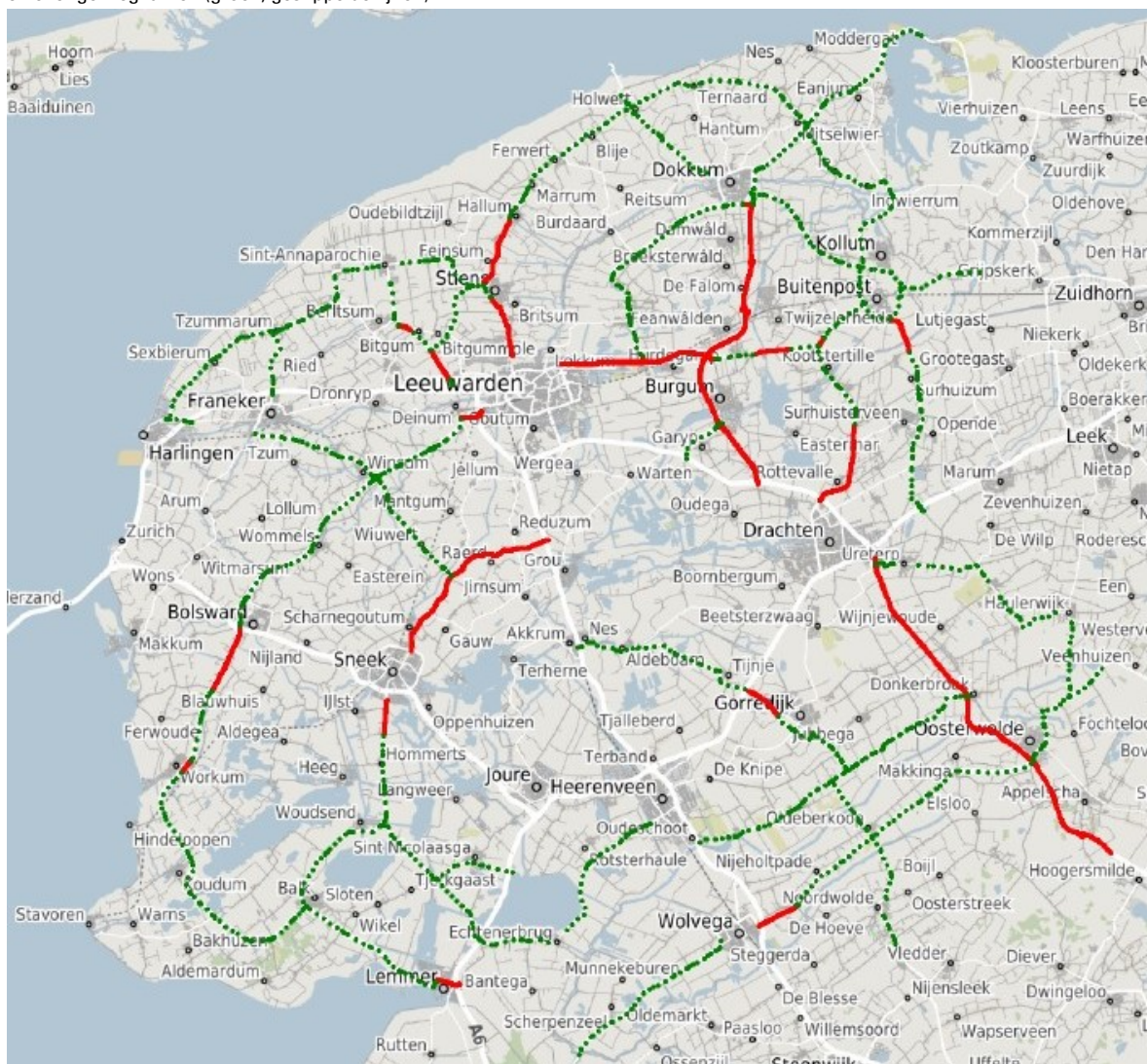
provinciale wegen. Deze wegvakken zijn op 19 september 2022 geüpload in het CVGG. Hiermee voldoen we aan de verplichting wat betreft het aan leveren van gegevens.

In het voorliggende Actieplan wordt als vervolg op de Geluidbelastingkaart 2021 eveneens onderscheid gemaakt in de provinciale wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages en overige provinciale wegen.

In figuur 1 zijn de provinciale wegen opgenomen en wegvakken met meer dan 3 miljoen motorvoertuigpassages in 2021, en overige provinciale wegen weergegeven (Bron: Geluidbelastingkaart 2021).

De wegen met meer dan 3 miljoen passages per jaar zijn in rood weergegeven. In tegenstelling tot de vorige geluidbelastingkaart (2016) zijn nu ook de N381, de N356 (Centrale As), de rondweg rond Garyp (N913) en de rondweg om Hurdegaryp (N355) opgenomen. Deze wegvakken, uitgezonderd de N913 maken nu ook deel uit van de wegen met meer dan 3 miljoen passages per jaar. Ten tijde van het opstellen van de geluidbelastingkaart 2016 waren deze wegen net aangelegd en/of gereconstrueerd of pas in 2016 opengesteld, waardoor de verkeersintensiteit voor het jaar 2016 niet representatief was.

Figuur 1: Provinciale wegen met wegvakken waarop in 2021 meer dan drie miljoen motorvoertuigen reden (rood, doorgetrokken lijnen) en overige wegvakken (groen, gestippelde lijnen)



5.3 Telgegevens Geluidbelastingkaart 2021

Vanuit de wetgeving bestaat de verplichting om een aantal tabellen in het Actieplan op te nemen. Deze tabellen volgen hieronder.

In de navolgende tabellen is per geluidklasse inzichtelijk gemaakt:

- Het aantal bestemmingen (woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen);
- Het aantal bewoners;
- Het aantal bewoners van woningen dat door wegverkeer in hoge mate wordt gehinderd, dan wel van wie daardoor de slaap in hoge mate wordt verstoord;
- De toename van het aantal gevallen van ischemische hartziekten.

Voor het berekenen van het aantal bewoners en gehinderden wordt gebruik gemaakt van in de wet vastgelegde berekeningsmethoden en kentallen (zie ook bijlage 2). Het betreft dus een aanname op aantal inwoners en gehinderden. In bijlage XIX van de Omgevingsregeling (Oreg) zijn voor de mate van hinder de dosiseffectrelaties opgenomen om te komen tot de in de navolgende tabellen weergegeven aantallen in hoge mate gehinderden, slaapverstoorden en het aantal gevallen van ischemische hartziekten.

Daarbij is voor het standaard aantal bewoners per woning is 2,14 aangehouden en het aantal inwoners van Fryslân op basis van CBS (jaar 2021); 640.694.

De resultaten zijn gebaseerd op de data en uitkomsten van de Geluidbelastingkaart 2021 en ook berekend met de CNOSSOS rekenmethode. Het aantal bestemmingen en bewoners komt overeen met de aantallen getoond in de tabellen in de rapportage voor de Geluidbelastingkaart 2021.

Bij het tonen van de aantallen in de verschillende tabellen wordt steeds het onderscheid gemaakt in:

- De aantallen gehinderden langs de provinciale wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages in 2021 (De zogenaamde EU-wegen). Deze gegevens moeten via de Centrale voorziening geluidgegevens (CVGG) aan de minister van I&W worden aangeleverd;
- De aantallen gehinderden als gevolg van alle provinciale wegen.

5.3.1 Verplichting: Telgegevens Geluidbelastingkaart 2021 alleen EU-wegen

In de tabellen 2 en 3 is het aantal woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen aangegeven welke zijn gelegen langs de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages in 2021 (EU-wegen) en zijn blootgesteld aan bij de Ow en de daarin opgenomen Richtlijn Omgevingslawaaï vastgestelde geluidbelastingklassen L_{den} en L_{night} .

Klasse L_{den}	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Eindtotaal
Woningen	687	259	179	15	0	1.140
Andere geluidgevoelige gebouwen	1	2	0	0	0	3
Totalen	688	261	179	15	0	1.143

Tabel 2: Aantal geluidgevoelige objecten etmaalperiode L_{den} als gevolg van wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar

Klasse L_{night}	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Eindtotaal
Woningen	291	203	38	0	0	532
Andere geluidgevoelige gebouwen	2	0	0	0	0	2
Totalen	293	203	38	0	0	534

Tabel 3: Aantal geluidgevoelige objecten etmaalperiode L_{night} als gevolg van wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar

5.3.1.1 Verplichting: Overzicht schadelijke effecten in aantallen bewoners, hoge mate gehinderden, slaapverstoorden en toename aantal gevallen ischemische hartziekten alleen EU-wegen

Zoals aangegeven is ook een verplicht onderdeel van het Actieplan om aan te geven wat het berekende waarschijnlijke aantal bewoners en het aantal in hoge mate gehinderden en slaapverstoorden was in het jaar 2021 langs de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages. Dit is weergegeven in de navolgende tabellen 4 en 5. Aanvullend is ook het berekende aantal gevallen ischemische hartziekten weergegeven in het jaar 2021 langs wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages.

Klasse L_{den}	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Eindtotaal
Woningen	687	259	179	15	0	1.140
Bewoners	1.470	554	382	32	0	2.438
Hoge mate gehinderden (HA)	188	98	93	11	0	391

Tabel 4: Aantal bewoners/hoge mate gehinderden etmaalperiode L_{den} als gevolg van wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar

Klasse L_{night}	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Eindtotaal
Woningen	291	203	38	0	0	532
Bewoners	623	435	81	0	0	1139
Hoge mate slaapverstoring (HSD)	32	32	8	0	0	72

Tabel 5: Aantal bewoners/hoge mate slaapverstoorden etmaalperiode L_{night} als gevolg van wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar

Het aantal inwoners dat waarschijnlijk als gevolg van provinciaal wegverkeer van wegen in 2021 met meer dan 3 miljoen voertuigpassages aan ischemische hartziekten lijdt, bedraagt 1.

Punt van aandacht:

In het kader van de EU Richtlijn Omgevingslawaaï dienen alleen de tabellen 4 en 5 en het aantal hartziekten te worden gemeld aan de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG).

5.3.2 Telgegevens Geluidbelastingkaart 2021 ALLE wegen

In de tabellen 6 en 7 is het aantal woningen en andere geluidgevoelige gebouwen langs alle provinciale wegen weergegeven, dat blootgesteld is aan de bij wet vastgestelde geluidbelastingklassen L_{den} en L_{night} . Hierbij is eveneens uitgegaan van dezelfde indeling in klassen als de indeling bij de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages.

Klasse ^[2] L_{den}	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Eindtotaal
Woningen	2.389	2.539	1.592	36	0	6.556
Andere geluidgevoelige gebouwen	5	10	0	0	0	15
Totalen	2.394	2.549	1.592	36	0	6.571

Tabel 6: Aantal geluidgevoelige objecten etmaalperiode L_{den} als gevolg van alle wegen

Klasse L_{night}	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Eindtotaal
Woningen	2.501	1.898	135	0	0	4.534
Andere geluidgevoelige gebouwen	12	0	0	0	0	12
Totalen	2.513	1.898	135	0	0	4.546

Tabel 7: Aantal geluidgevoelige objecten etmaalperiode L_{night} als gevolg van alle wegen

^[2] Deze indeling is verplicht op basis van Richtlijn. Het dient op deze wijze gepresenteerd te worden voor alleen EU-wegen anders kan geen vergelijking binnen de EU gemaakt worden.

5.3.2.1 Overzicht schadelijke effecten in aantallen bewoners, hoge mate gehinderden, slaapverstoorden en toename aantal gevallen ischemische hartziekten alle provinciale wegen

In de tabellen 8 en 9 is ook het aantal bewoners en het aantal in hoge mate gehinderden (tabel 8) en slaapverstoorden (tabel 9) in het jaar 2021 langs alle provinciale wegen weergegeven. Aanvullend is eveneens het aantal gevallen ischemische hartziekten weergegeven in het jaar 2021 langs alle provinciale wegen. Deze tabellen hoeven niet te worden aangeleverd en zijn hier opgenomen voor de volledigheid omdat ze ook in de Geluidbelastingkaart zijn opgenomen. Tevens geven deze tabellen een indicatie van de toekomstige opgave in het kader van de Ow.

Het merendeel van de woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB bevindt zich langs wegen met minder dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar. Deze woningen waren eerder niet in beeld voor het nemen van maatregelen.

Klasse L_{den}	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Eindtotaal
Woningen	2.389	2.539	1.592	36	0	6.556
Bewoners	5.112	5.433	3.406	77	0	14.028
Hoge mate gehinderden (HA)	655	965	831	25	0	2.477

Tabel 8: Aantal bewoners/hoge mate gehinderden als gevolg van alle wegen

Klasse L_{night}	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Eindtotaal
Woningen	2.501	1.898	135	0	0	4.534
Bewoners	5.352	4.062	289	0	0	9.703
Hoge mate slaapverstooring (HSD)	275	301	30	0	0	606

Tabel 9: Aantal bewoners/hoge mate slaapverstoorden als gevolg van alle wegen

Het aantal inwoners dat naar verwachting als gevolg van provinciaal wegverkeer van alle wegen in 2021 met meer dan 3 miljoen voertuigpassages aan ischemische hartziekten lijdt, bedraagt 6.

In bijlage 3 zijn de tabellen over schadelijke effecten voor de EU-wegen en ALLE wegen opgenomen.

6 Afwegingen plandrempeelkeuze Actieplan Geluid Provincie Fryslân Periode 2024-2028

6.1 Afwegingen plandrempeel keuze

Eén van de belangrijkste stappen bij het opstellen van een actieplan is het maken van een keuze voor de te hanteren plandrempeel. Een plandrempeel geeft de geluidwaarde aan waarboven de provincie onderzoek gaat doen naar mogelijke maatregelen. Het college van Gedeputeerde Staten kan zelf een plandrempeel vaststellen. Voor woningen, scholen of zorggebouwen met een hogere geluidbelasting dan de plandrempeel, kunnen dan maatregelen worden getroffen.

Eerst is nagegaan wat voor de hand liggende plandrempeels zouden zijn. Er is gekozen om aan te sluiten bij de waarden die gaan gelden voor de verplichte en vrijwillige saneringslijst. Ook is daarbij rekening gehouden met de eerder door de provincie gehanteerde plandrempeel. Verder is overwogen om de plandrempeel te laten aansluiten bij de drempelwaarde voor nieuwe situaties (50 dB).

Bij die verschillende plandrempeels is verkend wat de omvang van de problematiek en mogelijke maatregelen en opgave zijn en wat de kosten daarvan zouden zijn.

6.2 Keuze plandrempeel L_{den} 64/69 dB

Zoals in de samenvatting al is aangegeven heeft de provincie voor het Actieplan ervoor gekozen om de plandrempeel vast te stellen op 64 dB voor geluidgevoelige objecten gelegen langs provinciale wegen buiten de bebouwde kom en 69 dB binnen de bebouwde kom.

Argumenten hiervoor zijn:

- Een locatie van 65 dB of meer wordt aangemerkt als een locatie met onvoldoende milieugezondheidskwaliteit. Het percentage ernstig gehinderden wordt dan verondersteld 16% (bij 65 dB) tot 37% (bij 75 dB) te zijn. Bewoners van woningen met een geluidsbelasting boven 68 dB hebben de grootste kans op gezondheidsproblemen;
- In de voorgaande drie Actieplannen Geluid (2008-2012, 2013-2017 en 2018-2022) is ook een plandrempe van 65 dB gehanteerd. De huidige plandrempe van 64 dB buiten de bebouwde kom in het Actieplan, sluit daar op aan (zie toelichting hieronder); een andere plandrempe zorgt voor discontinuïteit van het beleid.
- De waarde van 64 dB in het Actieplan sluit aan bij de saneringswaarde van de (toekomstige) verplichte saneringslijst in het kader van de Ow (= 65 dB op basis van volledig benut gpp).
- Een lagere plandrempe heeft als consequentie dat er meer woningen op de lijst zouden komen en de verwachtingen ten aanzien van investeringen in geluidbeperkende bronmaatregelen en andere maatregelen door de provincie ook fors hoger worden;

Verder wordt opgemerkt dat er geen specifieke plandrempe is gekozen voor L_{night} . De provincie Fryslân vindt dat met de aanpak van de L_{den} ook de L_{night} voldoende wordt meegenomen.

Toelichting:

Het hanteren van de plandrempe L_{den} 64 dB voor buiten de bebouwde kom komt, vooruitlopend op de (nog) vast te stellen Geluidproductieplafond (gpp's) en rekening houdend met de 1,5 dB werkruimte bij de gpp's, overeen met de grenswaarde voor de verplichte saneringslijst van méér dan 65 dB buiten de bebouwde kom.

De gehanteerde plandrempe L_{den} 64 in het Actieplan komt daarmee dus globaal overeen met de in alle eerdere actieplannen gehanteerde plandrempe van 65 dB.

6.2.1 Wat is 65 decibel

Een geluidsbelasting van 65 decibel (dB L_{den}) is indringend geluid. Hoe storend dat is, is sterk afhankelijk van situaties.

Geluidhinder is subjectief. Mensen verschillen in de mate van hinder die ze ervaren van verschillende geluidsbronnen. De ene persoon kan beter tegen geluid dan de ander. Ook blijkt het geluid van een trein over het algemeen minder hinderlijk dan geluid van wegverkeer

In Nederland hanteren we de volgende richtlijnen:

- Vanaf 55 decibel is er sprake van hinderlijk geluid. Dan overstijgt het geluid het geluid van bijvoorbeeld een koffiezetapparaat of een elektrische tandenborstel. Zo'n 6% van de bewoners zal zich dan ernstig gehinderd voelen;
- Vanaf 65 decibel wordt een locatie aangemerkt als een locatie met onvoldoende milieugezondheidskwaliteit. Het percentage ernstige gehinderden is dan 16% (bij 65 dB) tot 37% (bij 75 dB). Ter vergelijking: een mixer produceert ongeveer 75 dB aan geluid, net als een F16 op 3 kilometer hoogte. Het aantal mensen dat in hun slaap gestoord worden ligt wat lager. Vanaf 65 dB heeft 9% van de mensen last van ernstige slaapverstoring.

6.3 Keuze maatregelen

Zoals ook al aangegeven in paragraaf 4.3 kiest de provincie er voor om in deze overgangsperiode tussen het oude geluidregime en het opstellen van gpp's, het geluidaandachtsgebied en op te stellen saneringslijsten, geen maatregelen te nemen en de sanering op te pakken bij de uitvoering van alleen de verplichte sanering in het kader van de Ow.

Bij de sanering van geluid dienen we eerst te kijken naar bron- en overdrachtsmaatregelen en dan pas naar het isoleren van woningen. Binnen de huidige kaders van het beheer en onderhoudsbeleid kunnen geen bron en overdrachtsmaatregelen genomen worden. Omdat dat de eerst voorliggende maatregelen zijn, pleit ook dat ervoor om de sanering op te pakken bij de uitvoering van de (verplichte) saneringslijst(en). Willen bron- en overdrachtsmaatregelen dan wel mogelijk zijn, dan dient er eerst een beleidswijziging plaats te vinden.

6.4 Stiltegebieden

In de geluidsbelastingkaart worden ook stiltegebieden beoordeeld. De provincie heeft de ligging van deze stiltegebieden in de provinciale omgevingsverordening vastgelegd. Voor de stiltegebieden heeft de Pro-

vincie Fryslân (nog) geen concrete normstelling opgenomen. In het kader van de Ow heeft de provincie de opdracht normen op te nemen voor stiltegebieden. Hier wordt aan gewerkt.

7 Financiën

Zoals eerder aangegeven is het op dit moment binnen de huidige onderhoudsbeleidskaders niet mogelijk om de eerst aangewezen maatregelen (bron en overdrachtsmaatregelen) toe te passen. Sanering van woningen komt pas in aanmerking nadat de andere maatregelen overwogen zijn en beoordeeld op doelmatigheid. In het kader van dit actieplan zijn er dus geen mogelijkheden om deze afweging te maken. Er worden in het kader van het Actieplan dan ook geen financiële middelen beschikbaar gesteld dan wel ingezet.

8 Communicatie

8.1 Inspraak (participatie) en publicatie

Bij het opstellen van een actieplan dient er onder de Ow aandacht te zijn voor het aspect participatie. Het vaststellen van het actieplan is geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg.

In het bestuursakkoord zijn geen ambities opgenomen ten aanzien van geluidhinder. Wel heeft men aangegeven aan de wettelijke verplichtingen te zullen voldoen.

Het ligt daardoor niet voor de hand een uitgebreid gesprek met de samenleving aan te gaan over het invullen van een ambitie en de wenselijke hoogte van de plandrempel dan wel het uitvoeren van maatregelen. De ruimte om daaraan tegemoet te komen is er niet of nauwelijks.

Het actieplan moet binnen vier weken na vaststellen op de gebruikelijke wijze in te zien zijn door de betrokkenen. Wij dragen er zorg voor dat het Actieplan Geluid Provincie Fryslân Periode 2023-2028 tijdig via het Digitale Stelsel Omgevingswet is in te zien en na vaststelling in het DSO wordt opgenomen. Ook dragen we er zorg voor dat de noodzakelijke gegevens via de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvvg) aan de minister van I&W worden verstrekt

8.2 Zienswijzen

Het Ontwerp-actieplan heeft vanaf 21 januari 2025 tot en met 3 maart 2025 ter inzage gelegen. Er zijn 3 zienswijzen ingediend. Deze hebben geen aanleiding gegeven tot wijzigingen in het Ontwerp Actieplan geluid. Het actieplan is derhalve ongewijzigd vastgesteld.

Bijlage 1 Wettelijke inhoud provinciaal Actieplan Geluid als aangegeven in afdeling 4.3 Bkl

AFDELING 4.3 ACTIEPLANNEN GELUID

Artikel 4.22 (plandrempel)

1. Een actieplan als bedoeld in de artikelen 3.6, eerste lid, 3.8, eerste lid, en 3.9, eerste lid, onder b, van de wet bevat een plandrempel in Lden en in Lnight voor de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen.
2. De plandrempel kan voor verschillende categorieën van gevallen verschillend zijn.
3. In het actieplan wordt aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken.

Artikel 4.24 (actieplan geluid provincie)

1. Een actieplan als bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, van de wet bevat een beschrijving van de in dat artikellid bedoelde geluidbronnen binnen het provinciale grondgebied en de elementen, bedoeld in artikel 4.23, eerste lid, onder b tot en met n, en een beknopte samenvatting van die geluidbronnen en elementen.
2. Bij de beschrijving van het beleid, bedoeld in artikel 4.23, eerste lid, onder e, wordt in ieder geval betrokken de bescherming van stille gebieden, zijnde:
 - a. de op grond van artikel 7.11, eerste lid, onder a, bij omgevingsverordening aangewezen stiltegebieden; en
 - b. gebieden waarin de fysieke leefomgeving in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft, waartoe in ieder geval behoren de gebieden die als zodanig bij omgevingsplan zijn aangewezen en die zijn gelegen binnen een bij ministeriële regeling aangewezen agglomeratie.
3. Het actieplan bevat ook:
 - a. het verslag van de resultaten van de monitoring, bedoeld in artikel 11.45, vierde lid, onder b, en de wijze waarop is voldaan aan de resultaatsverplichting, bedoeld in artikel 3.44;
 - b. een overzicht van de op grond van de artikelen 2.12a, eerste lid, en 2.13a, eerste lid, van de wet vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden waarbij toepassing is gegeven aan artikel 3.37;
 - c. een beschrijving van de ontwikkelingen van het bronbeleid en andere relevante ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de geluidproductieplafonds, bedoeld onder b;
 - d. een motivering of de ontwikkelingen, bedoeld onder c, aanleiding geven tot intrekking of wijziging van de geluidproductieplafonds, bedoeld onder b;
 - e. de conclusies naar aanleiding van de resultaten van de monitoring, bedoeld in artikel 11.45;en
 - f. een overzicht van voorgenomen maatregelen om te voldoen aan op grond van de artikelen 2.12a, eerste lid, en 2.13a, eerste lid, van de wet vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden.

Artikel 4.23 (actieplan geluid gemeente)

1. Een actieplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, van de wet bevat in ieder geval:
 - a. een beschrijving van de geluidbronnen, bedoeld in dat artikellid, die binnen het gemeentelijke grondgebied liggen;
 - b. een vermelding van de instanties bij wie die geluidbronnen in beheer zijn;
 - c. een beschrijving van het wettelijk kader voor geluidbelasting door die geluidbronnen;
 - d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidbelastingkaart of geluidbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
 - e. een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaar en, voor zover redelijkerwijs mogelijk, voor de vijf jaar daarna, om de geluidbelasting in Lden en de geluidbelasting in Lnight die wordt veroorzaakt door de betrokken geluidbron of geluidbronnen te beperken;
 - f. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die in de komende vijf jaar zijn voorgenomen en andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidhindersituatie;
 - g. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen voor de betrokken geluidbron of geluidbronnen;
 - h. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid als gevolg van de betrokken geluidbron of geluidbronnen lijdt aan ischemische hartziekten als bedoeld in bijlage III, onder 1, bij de richtlijn omgevingslawaa, een hoge mate van hinder of een hoge mate van slaapverstoring ondervindt;
 - i. een planning van de voorgenomen maatregelen om de geluidbelasting in Lden en de geluidbelasting in Lnight in de komende vijf jaar te verminderen, waarbij een relatie wordt gelegd met de plandrempel en een schatting wordt gegeven van het effect van de maatregelen op het aantal bewoners van woningen, bedoeld onder h;

- j. financiële informatie over de voorgenomen maatregelen, voor zover deze beschikbaar en openbaar is;
- k. de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op grond van de Wet luchtvaart of de standaardwaarde, bedoeld in de tabellen 3.34 en 5.78t, wordt overschreden;
- l. de situaties waarin de grenswaarde, bedoeld in de tabellen 3.35 en 5.78u, wordt overschreden;
- m. een overzicht van voorgenomen maatregelen om te voldoen aan in het omgevingsplan vastgestelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden;
- n. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan;

Bijlage 2 Bepaling schadelijke effecten voor actieplannen geluid als aangegeven in bijlage XIX Oreg

Bijlage XIX. bij artikel 8.2 van deze regeling (dosiseffectrelaties voor actieplannen geluid)

1. Reeks schadelijke effecten

Voor de bepaling van schadelijke effecten wordt het volgende in aanmerking genomen:

- ischemische hartziekten vallend onder codes BA40 tot en met BA6Z van de internationale classificatie ICD-11 van de Wereldgezondheidsorganisatie (IHD);
- hoge mate van hinder (HA);
- hoge mate van slaapverstoring (HSD).

2. Berekening van schadelijke effecten

De schadelijke effecten worden berekend door middel van een van de volgende formules, zoals nader gespecificeerd in de paragrafen 2.1 tot en met 2.3:

- het relatieve risico (RR) van het schadelijke effect:

$$RR = \left(\frac{\text{waarschijnlijkheid van voorkomen van schadelijk effect in bevolking die is blootgesteld aan specifiek niveau van omgevingslawaai}}{\text{waarschijnlijkheid van voorkomen van schadelijk effect in bevolking die **niet** is blootgesteld aan dat omgevingslawaai}} \right)^{(1)}$$

- het absolute risico (AR) van het schadelijke effect:

$$AR = \left(\begin{array}{c} \text{voorkomen van schadelijk} \\ \text{effect in bevolking die is blootgesteld aan} \\ \text{specifiek niveau van omgevingslawaai} \end{array} \right)^{(2)}$$

2.1. Ischemische hartziekten (IHD)

Voor de berekening van het relatieve risico (RR) wat het schadelijke effect van ischemische hartziekten (IHD) betreft, wordt voor het gebied waarbinnen de incidentie bekend is (I) de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

$$RR_{IHD,i,road} = e^{\left[\left(\frac{\ln(1,08)}{10}\right) \times (L_{den} - 53)\right]} \quad \begin{array}{l} \text{voor } L_{den} > 53 \text{ dB} \\ \text{voor } L_{den} \leq 53 \text{ dB} \end{array} \quad (3)$$

$RR_{IHD,i,road} = 1$

voor wegverkeerslawaaï.

2.2. Hoge mate van hinder (HA)

Voor de berekening van het absolute risico op hoge mate van hinder AR_{HA} wordt de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

$$AR_{HA,road} = \frac{(78,9270 - 3,1162 L_{den} + 0,0342 L_{den}^2)}{100} \quad (4)$$

voor wegverkeerslawaaï;

$$AR_{HA,rail} = \frac{(38,1596 - 2,05538 L_{den} + 0,0285 L_{den}^2)}{100} \quad (5)$$

voor spoorweglawaaï;

$$AR_{HA,air} = \frac{e^{-7,7130+0,1260L_{den}}}{1 + e^{-7,7130+0,1260L_{den}}} \quad (6)$$

voor vliegtuiglawaaï.

2.3. Hoge mate van slaapverstoring (HSD)

Voor de berekening van het absolute risico op hoge mate van slaapverstoring AR_{HSD} wordt de volgende dosis/effectrelatie gebruikt:

$$AR_{HSD,road} = \frac{(19,4312 - 0,9336 L_{night} + 0,0126 L_{night}^2)}{100} \quad (7)$$

voor wegverkeerslawaai;

$$AR_{HSD,rail} = \frac{(67,5406 - 3,1852 L_{night} + 0,0391 L_{night}^2)}{100} \quad (8)$$

voor spoorweglawaai;

$$AR_{HSD,air} = \frac{e^{-6,2952+0,0960L_{night}}}{1 + e^{-6,2952+0,0960L_{night}}} \quad (9)$$

voor vliegtuiglawaai.

3. Bepaling van schadelijke effecten

De blootstelling van de bevolking wordt voor elke geluidbronsoort en elk schadelijk effect afzonderlijk bepaald. Wanneer dezelfde personen tegelijkertijd aan verschillende geluidbronsoorten worden blootgesteld, mogen de schadelijke effecten – in het algemeen – niet worden gecumuleerd. Die effecten kunnen evenwel met elkaar worden vergeleken, om het relatieve belang van elke geluidbronsoort te kunnen bepalen.

3.1. Bepaling voor Ischemische hartziekten (IHD)

Wat IHD in geval van lawaai van wegverkeer betreft, wordt het aandeel van de gevallen van specifieke schadelijke effecten in de bevolking die wordt blootgesteld aan een RR dat volgens de berekening wordt veroorzaakt door omgevingslawaai, voor het gebied waarbinnen de incidentie bekend is (i) afgeleid door:

$$PAF_{IHD,road} = \left(\frac{\sum_j [p_j (RR_{j,IHD,road} - 1)]}{\sum_j [p_j (RR_{j,IHD,road} - 1)] + 1} \right) \quad (10)$$

3. Bepaling van schadelijke effecten

De blootstelling van de bevolking wordt voor elke geluidbronsort en elk schadelijk effect afzonderlijk bepaald. Wanneer dezelfde personen tegelijkertijd aan verschillende geluidbronsoorten worden blootgesteld, mogen de schadelijke effecten – in het algemeen – niet worden gecumuleerd. Die effecten kunnen evenwel met elkaar worden vergeleken, om het relatieve belang van elke geluidbronsort te kunnen bepalen.

3.1. Bepaling voor Ischemische hartziekten (IHD)

Wat IHD in geval van lawaai van wegverkeer betreft, wordt het aandeel van de gevallen van specifieke schadelijke effecten in de bevolking die wordt blootgesteld aan een RR dat volgens de berekening wordt veroorzaakt door omgevingslawaai, voor het gebied waarbinnen de incidentie bekend is (i) afgeleid door:

$$PAF_{IHD,road} = \left(\frac{\sum_j [p_j (RR_{j,IHD,road} - 1)]}{\sum_j [p_j (RR_{j,IHD,road} - 1)] + 1} \right) \quad (10)$$

waarbij

- $PAF_{IHD,road}$ de aan de bevolking toe te schrijven fractie is;
- de reeks j blootstellingsbereiken bestaat uit afzonderlijke bereiken van maximaal 5 dB
- p_j het aandeel van de totale bevolking P is in het beoordeelde gebied dat wordt blootgesteld aan blootstellingsbereik j, dat wordt geassocieerd met een bepaald RR van het schadelijk effect IHD_{road}
- $RR_{j,IHD,road}$ wordt berekend met formule 3, bij de centrale waarde van elk blootstellingsbereik.

Wat IHD in geval van lawaai van wegverkeer betreft, is het totale aantal N gevallen per gebied waarbinnen de incidentie bekend is (i):

$$N_{IHD,road,i} = PAF_{IHD,road,i} I_{IHD,i} P_i \quad (11)$$

waarbij

- $PAF_{IHD,road,i}$ wordt berekend met formule 8;
- $I_{IHD,i}$ de incidentie van IHD is in het te beoordelen gebied i, die kan worden verkregen uit statistieken over de gezondheid van de desbetreffende regio of het desbetreffende land;
- P_i de totale bevolking is van het te beoordelen gebied i.

3.2. Bepaling voor hoge mate van hinder (HA) en hoge mate van slaapverstoring (HSD)

Wat hoge mate van hinder (HA) en hoge mate van slaapverstoring (HSD) in geval van lawaai van wegverkeer, treinverkeer en vliegtuigen betreft, is het totale aantal N personen die schadelijk effect x ondergaan (aantal toe te schrijven gevallen) vanwege geluidbronsort y :

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j \text{ } AR_{j,x,y}] \quad (12)$$

waarbij

- $AR_{j,x,y}$ het absolute risico (AR) is van het desbetreffende schadelijke effect x (HA, HSD), dat wordt berekend met de in paragrafen 2.2 en 2.3 beschreven formules, bij de centrale waarde van elk blootstellingsbereik;
- n_j het aantal personen is dat wordt blootgesteld aan het blootstellingsbereik j .

Bijlage 3 Tabellen; Schadelijke effecten EU-wegen/ALLE wegen

NTB

Toelichting

Gedeputeerde Staten van Fryslân hebben op 21 juni 2022 de Geluidbelastingkaart 2021 vastgesteld (gepubliceerd op de provinciale website). Het opstellen van een geluidbelastingkaart is verplicht gesteld vanuit de Europese Richtlijn omgevingslawaaï. Vervolgens moet er een Actieplan Geluid worden opgesteld en vastgesteld. Het Actieplan Geluid is een beleidsdocument dat het beleid beschrijft ter beperking van de geluidbelasting langs provinciale wegen en de daarbij voorgenomen maatregelen voor de komende vijf jaar.

Doel van een actieplan is het verminderen van (te) hoge geluidbelastingen als gevolg van wegverkeer op provinciale wegen in Fryslân. Dit om daarmee een goede en gezonde woon- en leefomgeving te bevorderen.

Eén van de belangrijkste onderdelen bij het opstellen van een actieplan is het maken van een keuze voor de te hanteren plandrempeel. Een plandrempeel is het geluidniveau tot waar de provincie het geluid bij voorkeur wil terugbrengen en waarboven de provincie onderzoek gaat doen naar het uitvoeren van geluidreducerende maatregelen. Het benoemen van de plandrempeel is wettelijk verplicht. Het college van Gedeputeerde Staten kan zelf de hoogte van de plandrempeel vaststellen. Voor woningen, scholen of zorggebouwen met een hogere geluidbelasting dan de plandrempeel, kunnen dan maatregelen worden overwogen en getroffen om hiermee de geluidbelasting onder de beoogde plandrempeel te brengen.

Met de vastgestelde Geluidbelastingkaart 2021 is de geluidssituatie weergegeven van:

- De wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar (EU-verplichting).
- Het totaal aan provinciale wegen.

In het Actieplan Geluid 2024-2028 zal als vervolg op de Geluidbelastingkaart 2021 eveneens onderscheid gemaakt worden in de vanuit de EU verplichte provinciale wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en alle provinciale wegen. In het vorige Actieplan is alleen inzicht gegeven in geluidbelasting langs wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar. Het merendeel van de woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB bevindt zich langs wegen met minder dan 3 miljoen motorvoertuigen per jaar. Deze woningen waren eerder niet in beeld.