

Beleidsregel Werken met geluidproductieplafonds langs provinciale wegen Flevoland

Gedeputeerde Staten van Flevoland;

Overwegende dat het wenselijk is een kader te hebben voor de beoordeling van noodzakelijke geluidmaatregelen langs provinciale wegen;

Dat het wenselijk is hiervoor een beleidsregel vast te stellen;

Dat deze beleidsregel aangeeft welke afweging Gedeputeerde Staten maken bij een dreigende overschrijding van geluidproductieplafonds;

Dat Gedeputeerde Staten als basis voor de financiële doelmatigheid kiezen om het wettelijk doelmatigheidskader voor rijkswegen te gebruiken;

Dat voor de praktisch toepassing van deze wettelijke regels Gedeputeerde Staten de relevante onderdelen van de werkwijze van Rijkswaterstaat overnemen zoals omschreven in het Kader Doelmatigheids-criterium geluidmaatregelen (titel: Kader Doelmatigheids-criterium Geluidmaatregelen – Omgevingswet d.d. 1 december 2022);

Dat Gedeputeerde Staten aanvullend op de financiële doelmatigheid in de beleidsregel de bezwaren benoemen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard;

Dat uiterlijk in 2030 Gedeputeerde Staten een eigen opgave van de geluidreductiepunten gaan gebruiken waarmee recht wordt gedaan aan de bescherming van woningen met een lagere geluidbelasting dan 65 dB;

Dat uiterlijk in 2030 Gedeputeerde Staten besluiten om een zelfde werkwijze ook te gebruiken voor de bescherming van stiltegebieden en voor geluid gevoelige natuurgebieden. Aanleiding voor deze toevoeging is dat ook deze gebieden kwetsbaar zijn voor de gevolgen van de toename van de geluidbelasting door de toename van het verkeer op de weg;

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht en de artikelen 5.55, 16.15a, 16.21, 16.30, 16.71 en 22.1, van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Besluiten:

vast te stellen de navolgende beleidsregel:

Beleidsregel werken met geluidproductieplafonds langs provinciale wegen Flevoland

Hoofdstuk I. Algemeen

Artikel 1 (Inleiding)

Voor het "stoppen" van de toename van de geluidbelasting in de omgeving van provinciale wegen door de toename van het verkeer op deze wegen, is in de Omgevingswet (net als voor rijkswegen) een systeem met geluidproductieplafonds (hierna: gpp's) verplicht gesteld.

Met de gpp's wordt op basis van de heersende geluidbelasting de maximale geluidbelasting van ieder stukje provinciale weg van 100 meter (aan weerszijde van de weg) vastgesteld. Voor de toename van het verkeer krijgt iedere weg een werkruimte van 1,5 dB¹.

In het geval dat de verkeersintensiteit verder toeneemt of dat een weg moet worden verbreed dan kunnen de geluidproductieplafonds worden verhoogd. Tot deze verhoging van de gpp's kan alleen worden overgegaan na afweging van geluidmaatregelen waarmee deze toename zou zijn te voorkomen. Geluidbeperkende maatregelen komen in aanmerking als die financieel doelmatig zijn en daartegen

1) 1,5 dB geeft ruimte voor circa 40% groei van het verkeer

geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.

Artikel 2 (Doel van de beleidsregel)

Voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen langs provinciale wegen bestaat geen wettelijk kader. Voor de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen langs rijkswegen bestaat wel een wettelijk kader.

Met deze beleidsregel willen Gedeputeerde Staten aangegeven op welke wijze zij omgaan met de afweging van belangen bij het eventueel noodzakelijk verhogen van geluidproductieplafonds.

In de beleidsregel wordt de financiële doelmatigheid uit het wettelijk kader voor rijkswegen overgenomen². Om concreet te maken op welke wijze de financiële doelmatigheid wordt bepaald, wordt ook de praktische toepassing van deze wettelijke regels zoals dit staat uitgeschreven in het Kader Doelmatigheids criterium geluidmaatregelen³ overgenomen.

In bijlage 3 is een selectie opgenomen van de hoofdstukken en paragrafen die van het Kader Doelmatigheids criterium geluidmaatregelen van Rijkswaterstaat voor de provinciale wegen in Flevoland van toepassing worden verklaard.

Artikel 3 (Systeem reductiepunten en maatregelpunten wettelijk doelmatigheids criterium)

Voor het werkbaar maken van het kader voor de doelmatigheid voor de provinciale wegen in Flevoland worden onderdelen uit het wettelijke systeem voor rijkswegen overgenomen.

Voor rijkswegen is voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen een systeem ontwikkeld. Volgens dit systeem worden de kosten van geluidmaatregelen uitgedrukt in geluidmaatregelpunten en de verlangde bescherming van woningen in geluidreductiepunten. De reductiepunten vormen het 'budget' dat voor het treffen van maatregelen beschikbaar is en is afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting en het aantal woningen die hiermee wordt geconfronteerd. Bij deze vergelijking wordt voor de kosten van maatregelen gewerkt met zogenaamde maatregelpunten. Elk te treffen geluidbeperkende maatregel kost een bepaalde hoeveelheid maatregelpunten. Zowel voor de reductiepunten als de maatregelpunten wordt niet met de werkelijke kosten in euro's gewerkt maar met dimensie loze 'punten'. De wetgever heeft de maatregelpunten wel gebaseerd op werkelijke kosten in een groot aantal projecten, maar zijn vervolgens dimensieloos gemaakt. De maatregelpunten zijn hierdoor minder gevoelig voor prijschommelingen en project specifieke omstandigheden. In de maatregelpunten zijn de kosten van instandhouding verwerkt.

Het wettelijk afwegingskader voor geluidmaatregelen langs rijkswegen is vastgelegd in artikel 3.35 Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl). In dit artikel staat in lid 2 aangegeven dat geluidbeperkende maatregelen in aanmerking worden genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of technische aard bestaan. In lid 3 staat dat voor de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen voor rijkswegen paragraaf 3.5.4.4 Besluit kwaliteit leefomgeving van toepassing is. In deze paragraaf van het Bkl staan:

- o In artikel 3.47 de begripsbepalingen;
- o In artikel 3.49 wanneer een geluidmaatregel financieel doelmatig is;
- o In artikel 3.50 de definitie van "geluidreductie";
- o In artikel 3.51 de bepaling van reductiepunten voor geluidgevoelig cluster.

In artikel 3.29 Omgevingsregeling staan de maatregelpunten voor geluidbeperkende maatregelen.

De opgave van de wettelijke reductiepunten en maatregelpunten die gelden voor rijkswegen zijn in bijlagen 1 en 2 van deze beleidsregel opgenomen.

Artikel 4.1 (Belang toepassing geluidsreducerend asfalt)

Voor het verlagen van de geluidbelasting in de omgeving van een weg worden bij voorkeur bronmaatregelen toegepast. Een bronmaatregel is de toepassing van geluidsreducerend asfalt. Met geluidsreducerend asfalt kan een verlaging van de geluidbelasting van 2 dB tot 4 dB worden bereikt. Omdat aan de toepassing van geluidsreducerend asfalt voor de wegbeheerder meer kosten zijn gemoeid (zowel in aanleg, als door een beperktere levensduur, andere bestrijding voor gladheid en mogelijke meerkosten voor reiniging) stelt de provincie Flevoland als wegbeheerder een aantal eisen waaraan moet worden voldaan om geluidsreducerend asfalt als geluidmaatregel te kunnen toepassen. Deze eisen zijn:

2) Zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0045528/2025-08-02>

3) Bronverwijzing: <https://standaarden.rws.nl/link/standaard/1401-1-2>

1. Als geluidsreducerend asfalt wordt toegepast het type SMA NL 8G+ met een levensduur van ca. 11 jaar.
2. Geluidsreducerend asfalt is met name geschikt wanneer een geringe verlaging van de geluidbelasting nodig is.
3. Voor de doelmatige toepassing van geluidsreducerend asfalt moeten de woningen met een geluidbelasting vanaf 55 dB Lden op geringe afstand van elkaar (lees: in een cluster) langs een weg liggen.
4. Geluidsreducerend asfalt heeft een open structuur en is daardoor niet geschikt op locaties met wringend en remmend/optrekkend verkeer. Daarom zijn de volgende situaties niet geschikt voor toepassing van geluidsreducerend asfalt:
 - a. kruisingsvlakken, rotondes, opstelstroken voor verkeerslichten, opstel stroken voor een brugval over een lengte van een gemiddelde wachtrij, en toe- en afritten;
 - b. kunstwerken van beton i.v.m. mogelijke indringing van dooizouten die de betonconstructie kunnen aantasten;
 - c. wegen zonder parallelwegen met (veel) landbouwverkeer waardoor de openstructuur te niet wordt gedaan vanwege regelmatige verontreiniging en kans op schade.
5. In het geval dat er voldaan wordt aan de voorwaarden dan wordt de aanleg van geluidsreducerend asfalt gekoppeld aan het niet-jaarlijks onderhoud van een weg.

Genoemde eisen zijn op 4 februari 2020 vastgesteld door Gedeputeerde Staten met besluit met kenmerk #2494188.

Aanvullend op bovengenoemde eisen wordt in overeenstemming met het Kader Doelmatigheidscriterium Geluidmaatregelen – Omgevingswet van RWS voor de beoordeling van de doelmatigheid van de inzet van geluidsreducerend asfalt een minimale lengte voor de toepassing van geluidsreducerend asfalt van 500 meter gehanteerd.

Artikel 4.2 (Belang verlaging van maximumsnelheid en doorstroming van het verkeer)

Voor de verlaging van de geluidbelasting in de omgeving van een weg kan de verlaging van de maximumsnelheid ook een mogelijke bronmaatregel zijn. Het verlagen van de maximumsnelheid dient zorgvuldig te worden overwogen, waarbij rekening wordt gehouden met aspecten functie, vorm en gebruik van een weg, zie geactualiseerde wegategorisering (besluit GS⁴ van 11 februari 2025 met kenmerk #3359196). Ook de belangen van derden spelen bij een besluit (lees: verkeersbesluit) voor het verlagen van de maximumsnelheid een rol.

Maatregelen die effect hebben op de doorstroming en gebruik van de weg worden beoordeeld of deze vanuit vervoerskundig oogpunt aanvaardbaar zijn binnen het netwerk van provinciale wegen. Een verlaging van de verkeersdruk op de ene weg mag niet leiden tot een probleem langs een andere (provinciaal of gemeentelijke) weg.

Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken ten aanzien het verlagen van de maximumsnelheid als efficiënte maatregel, worden bij de afweging onder andere het Programma Mobiliteit & Ruimte van de provincie Flevoland, de Richtlijn Wegontwerp Provincie Flevoland (versie 3, januari 2022) en relevante CROW-richtlijnen (waaronder het Handboek wegontwerp Buiten de bebouwde kom) in acht genomen.

Artikel 4.3 (Belang vanuit landschappelijk oogpunt)

Voor de landschappelijke inpassing van geluidmaatregelen moet worden voldaan aan eisen die staan genoemd in het programma Landschap van de toekomst. Deze eisen zijn ook vastgelegd in het hoofdstuk 5: Cultuurhistorie en Landschap, van de lijst van gevallen van provinciaal belang Flevoland⁵.

Artikel 4.4 (Belang vanuit verkeersveiligheid)

De eisen die gelden vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn:

- plaatsing van een geluidscherm dient bij voorkeur buiten de obstakelvrije zone conform CROW⁶ (huidig: gebiedsontsluitingsweg (GOW): 6m en Regionale stroomweg (RSW): 10m uit binnenkant kantstreep);

4) Zie [Partiële Herziening Omgevingsprogramma Flevoland i.v.m. actualisatie wegategorisering provinciale wegen 2040 | Lokale wet- en regelgeving](#)

5) Zie [Lijst van gevallen van provinciaal belang Flevoland | Lokale wet- en regelgeving](#)

6) Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

- een geluidsscherm dient bots vriendelijk uitgevoerd te zijn indien deze wordt uitgevoerd binnen de obstakelvrije zone (conform CROW). Hiervoor kan het geluidsscherm worden gecombineerd met een barrière of geluidswal met taludhelling die veilig is conform CROW, deze dient dan ook veilig te worden ingeleid en te worden voorzien van obstakel- beveiligers;
- een geluidsscherm binnen de obstakelvrije zone dient buiten de standaard vlucht- en bergingszone te staan met een extra ruimte van 0,5m als uitstapruimten;
- een geluidsscherm mag niet het zicht belemmeren (conform rekenregels CROW);
- een geluidsscherm mag geen verblinding veroorzaken door weerkaatsing zon/koplampen/o.i.d.;
- een geluidsscherm mag niet de waterberging/-afvoer hinderen.

Artikel 4.5 (Belang vanuit beheer van een geluidmaatregel)

De berm van een weg en ook een langs de weg te plaatsen geluidsscherm verlangt onderhoud. Voor de uitvoering van dit onderhoud (lees: beheer) moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn tussen weg en geluidmaatregel. Wat hierbij voldoende ruimte is, is mede afhankelijk van de maximaal toegestane rijsnelheid op de weg. Bij het ontwerp van de geluidmaatregel vindt hierover nadere afstemming plaats met het Expertise Team Beheer en Onderhoud Infra.

Artikel 5 (Akoestische doelmatigheid van geluidmaatregelen)

In de Mobiliteitsvisie 2030 is door Gedeputeerde Staten in 2016 de ambitie vastgelegd om de leefbaarheid te verbeteren en om de beschikbare middelen voor de aanpak van geluidknelpunten doelmatig in te zetten. De genoemde doelmatigheid is afhankelijk van drie factoren: de hoogte van de actuele geluidbelasting ten opzichte van de maximaal toegestane geluidbelasting van de woningen, het aantal woningen dat baat heeft bij de geluidreductie (kosten effectief) en de mate van geluidreductie (bij voorkeur 5 dB) van de maatregel. Als voorwaarde wordt daarnaast gesteld, dat geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgestemd op de ligging van de weg in de omgeving.

Voor de naleving van de geluidproductieplafonds geldt voor de mate van geluidreductie (bij voorkeur 5 dB) een nuance. Door toepassing van geluidsreducerend asfalt wordt een verlaging van de geluidbelasting bereikt van 2 dB. Binnen de geluidsruimte van de gpp's wordt met geluidsreducerend asfalt hierdoor een toename van bijna 60% verkeer mogelijk. Voor de naleving van de gpp's wordt daarom bij woningen met een geluidbelasting van 50 tot 55 dB de toepassing van geluidsreducerend asfalt wel akoestisch aanvaardbaar geacht.

Wanneer aanwezige woningen een geluidbelasting hebben van 55 dB en hoger is er volgens het vigerende Actieplan geluid 2024-2029⁷ sprake van een prioritair geluidsknelpunt. Het behalen van geluidreductie van 5 dB heeft vanaf een geluidbelasting van 55 dB de voorkeur. Om een geluidreductie van 5 dB te bereiken moet geluidsreducerend asfalt bij woningen langs de weg met een geluidbelasting van 55 dB en hoger altijd in combinatie met bijvoorbeeld een laag geluidsscherm (bijvoorbeeld een geluidvangrail) worden uitgevoerd.

Wanneer de geluidbelasting van woningen 60 dB of meer bedraagt dan moet bij het treffen van geluidmaatregelen minimaal een verlaging van 5 dB worden bereikt. Wanneer de verlaging van de geluidbelasting minder dan 5 dB bedraagt worden de te treffen maatregelen niet akoestisch doelmatig geacht. De toepassing van geluidsreducerend asfalt moet in een dergelijke situatie dus altijd worden gecombineerd met een laag geluidsscherm (bijvoorbeeld een geluidvangrail).

Artikel 6 (Verhoging aantal geluidreductiepunten bij aanleg van een nieuwe provinciale weg)

De opgave van het aantal reductiepunten die in de Omgevingswet zijn opgenomen voor rijkswegen gelden voor de situatie dat langs een bestaande weg door de toename van het verkeer een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds bestaat, een bestaande weg wordt aangepast (bijvoorbeeld voorzien van extra rijstroken) of een geheel nieuwe provinciale weg wordt aangelegd.

De ervaring in Flevoland is dat bij de aanleg van een nieuwe provinciale weg (bijvoorbeeld de Overijselseweg in 2012 en de Anthony Fokkerweg in 2020) het aantal woningen dat een hoge geluidbelasting krijgt nagenoeg nul is. De mogelijkheid die bestaat bij de keuze van het wegtracé om tussen de nieuwe weg en bestaande woningen voldoende afstand aan te houden, is bij deze wegen optimaal benut.

In de toekomst wordt verwacht dat ook bij de nog aan te leggen nieuwe provinciale wegen door het aanhouden van afstand, de toekomstige geluidbelasting van bestaande woning aan de standaardwaarde van 50 dB Lden kan voldoen. In het geval dat dit niet mogelijk is en één of enkele woningen mogelijk een hogere geluidbelasting krijgen, dan is het voorstel dat de kosten voor de aanleg van een geluidafschermende voorziening wordt afgewogen in relatie tot de kosten die met de aanleg van de weg zijn

7) Actieplan Geluid 2024-2025 is door GS met besluit #3330344 vastgesteld op 17 december 2024

gemoeid. In het kader van deze beleidsregel is dit uitgangspunt vertaald in de regel, dat bij de beoordeling van de kosten van een geluidmaatregel voor de bescherming van bestaande woningen langs een nieuw aan te leggen provinciale weg, de geluidreductiepunten van de wettelijke regeling die geldt voor rijkswegen met een factor 2 worden verhoogd en geluidmaatregelen eerder kosteneffectief zijn.

Artikel 7 (Uiterlijk in 2030 een Flevolandse opgave van het aantal geluidreductiepunten)

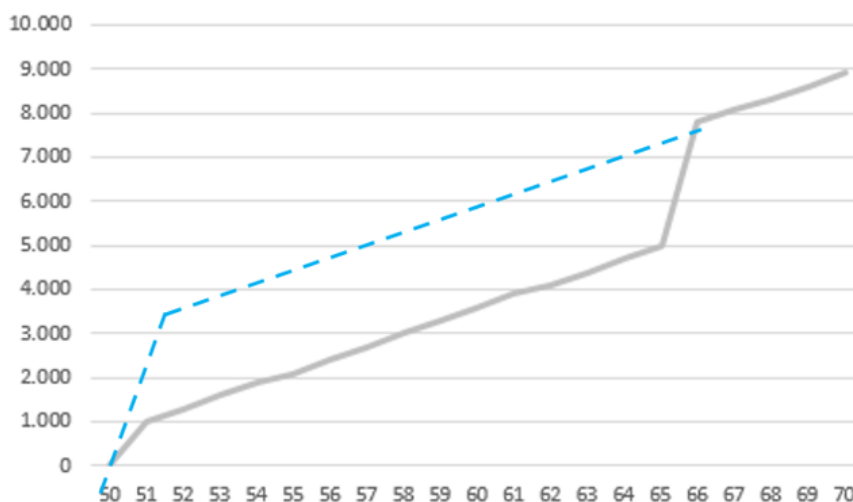
Flevoland is een relatief jong gebied waar bij de inrichting getracht is de geluidbelasting van woningen laag te houden door met name afstand aan te houden tussen weg en woningen. Slechts een beperkt aantal woningen langs provinciale wegen hebben daardoor een echt hoge geluidbelasting (van 65 dB en hoger). In de opgave van het Rijk van het aantal reductiepunten wordt vanaf een geluidbelasting vanaf 65 dB fors in geluidmaatregelen geïnvesteerd.

Zoals hierover op 16 oktober 2024 met Provinciale Staten bij de delegatie van de bevoegdheid voor het werken met gpp's is gesproken, willen Gedeputeerde Staten ook woningen met een minder hoge geluidbelasting beschermen tegen een toename van de geluidbelasting. Er is toegezegd om binnen 5 jaar na vaststelling van de gpp's te onderzoeken welke kosten gemoeid zijn met een meer ambitieuze toekenning van reductiepunten.

Een mogelijke uitkomst van deze aanpassing kan zijn een verhoging van het aantal reductiepunt voor woningen met een geluidbelasting van 51 tot 65 dB. Voor deze mogelijke verhoging zou dan de toename van het aantal geluidreductiepunten vanaf 51 dB tot 70 dB in één stijgende lijn kunnen doorlopen. Hieronder is met de blauwe stippellijn deze mogelijke uitkomst in een grafiek weergegeven.

B. Doelmatigheid

Reductiepunten RWS



Artikel 8 (Uiterlijk in 2030 de bescherming van stiltegebieden en geluidgevoelige natuurgebieden door middel van gpp's uit te voeren)

In Flevoland bestaan 3 provinciale stiltegebieden. Ook stiltegebieden moeten worden beschermd tegen de toename van de geluidbelasting door de toename van het verkeer.

Voor het behoud van de stilte voor de rustzoekende bezoeker geldt in gevolge van de provinciale omgevingsverordening in de stiltegebieden een maximale geluidbelasting van 35 dB(A) als uurgemiddelde waarde⁸.

De norm van 35 dB(A) geldt als richtwaarde voor de maximale geluidbelasting op het stiltegebied van geluidbronnen gelegen binnen het aandachtsgebied (buffer van 1.500 meter rond het stiltegebied) rond de stiltegebieden. Door het karakter van deze norm als "richtwaarde" bestaat de mogelijkheid om na een afweging van belangen een hogere geluidbelasting toe te staan. Met een kleine aanvulling van het kader voor rijkswegen is dit kader ook te gebruiken voor de instandhouding van de stiltegebieden.

8) Voor de beoordeling van de geluidbelasting wordt de geluidbelasting berekend op een hoogte van 1,5 meter boven het plaatselijke maaiveld.

Bij een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds langs provinciale wegen die liggen in de nabijheid van een stiltegebied kan ook ten behoud van de stilte de doelmatigheid van geluidmaatregelen worden beoordeeld. Hierbij wordt een aantal reductiepunten gegeven per hectare stiltegebied waar de toekomstige geluidbelasting meer bedraagt dan 35 dB(A) als uurgemiddelde waarde. Opgemerkt wordt dat alleen rond het stiltegebied Horsterwold provinciale wegen liggen.

Ook geluidgevoelige natuur verlangt bescherming tegen de toename van de geluidbelasting door de toename van het verkeer. Bij Natura 2000 gebieden gelden instandhoudingsdoelen voor rust en/of stilte waarmee het aantal broedparen van voor geluidgevoelige vogels op peil moet worden gehouden (zoals de wulp en de karekiet). Voor natuurgebieden die onderdeel zijn van de NNN gelden wezenlijk kenmerken en waarden die ook gericht kunnen zijn op een lage geluidbelasting in het gebied.

Voor de beoordeling van geluidverstoring van natuurgebieden gelden landelijk geaccepteerde normen van 47 dB(A) voor weidevogels en 42 dB(A) voor bosvogels⁹.

Bij een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds gelegen in de nabijheid van natuurgebieden kan ook de doelmatigheid van geluidmaatregelen worden beoordeeld ten behoud van de natuur. Hiervoor wordt een aantal reductiepunten gegeven per hectare (geluidgevoelig) natuurgebied waarin de geluidbelasting hoger wordt dan de geldende normen van 47/42 dB(A) als 24 uren gemiddelde waarde.

Hoofdstuk II. Slotbepalingen

Artikel 9 (Inwerkingtreding)

Deze beleidsregel treedt in werking op moment van vaststelling van de gpp's.

Artikel 10 (Citeerartikel)

Deze beleidsregel wordt aangehaald als 'Beleidsregel werken met geluidproductieplafonds langs provinciale wegen Flevoland'.

Aldus besloten in de vergadering van Gedeputeerde Staten van Flevoland op 7 april 2026.

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

de secretaris,

de voorzitter,

9) De geluidsnormen gelden als 24 uursgemiddelde waarde en op een hoogte voor weidevogels van 0,5 meter boven het plaatselijke maaiveld en voor bosvogels op 1,5 meter.

Bijlage 1 De opgave van de wettelijke reductiepunten en maatregelpunten die gelden voor rijkswegen

Reductiepunten DMC RWS per woning en per geluidklasse van 1 dB

Geluid op een geluidgevoelig gebouw door een weg in situatie zonder maatregelen (dB)	Reductiepunten van een geluidgevoelig gebouw (Bkl)
50	0
51	1.000
52	1.300
53	1.600
54	1.900
55	2.100
56	2.400
57	2.700
58	3.000
59	3.300
60	3.600
61	3.900
62	4.100
63	4.400
64	4.700
65	5.000
66	7.800
67	8.100
68	8.300
69	8.600
70	8.900
71	9.200
72	9.500
73	9.800
74	10.100
75	10.300
76	10.600
77	10.900
78	11.200
79	11.500

Bijlage 2 Maatregelpunten DMC RWS

De maatregelenpunten zijn overeenkomstig de Aanvullingsregeling geluid, Bijlage 1 bij artikel 4.3 (overgangsrecht maatregelpunten lokale infrastructuur).

Omschrijving bronmaatregel	Randvoorwaarden	Maatregelpunten
Dunne deklaag	– Niet op kruisingen met afslaand verkeer, rotondes of verkeerspleinen	9 per 10 m ²
Stille elementenverharding	– Alleen bij sanering	3 per 10 m ² ten opzichte van elementenverharding
Dicht asfaltbeton (DAB)	– Alleen bij sanering	5 per 10 m ² ten opzichte van elementenverharding
Steenmastiekasfalt (SMA)	– Alleen bij sanering	5 per 10 m ² ten opzichte van DAB
zeer open asfaltbeton (ZOAB)	– Voldoende verkeersintensiteit. – Geen wringend of remmend verkeer. – Snelheid meer dan 70 km/u.	4 per 10 m ² ten opzichte van DAB
2-laags zeer open asfaltbeton	– Voldoende verkeersintensiteit. – Geen wringend of remmend verkeer. – Snelheid meer dan 70 km/u.	26 per 10 m ² ten opzichte van DAB 22 per 10 m ² ten opzichte van ZOAB
Dunne deklaag	– Niet op kruisingen met afslaand verkeer, rotondes of verkeerspleinen.	13 per 10 m ² ten opzichte van DAB 9 per 10 m ² ten opzichte van ZOAB 16 per 10 m ² ten opzichte van elementenverharding

Omschrijving overdrachtsmaatregel	Randvoorwaarden	Maatregelpunten	
scherm	*	Per strekkende meter bij een hoogte van:	
		1 m	53
		2 m	93
		3 m	133
		4 m	173
		5 m	212
		6 m	251
		7 m	289
		8 m	327
elke m hoogte boven 8 m	44		
Geluidwal	– Ruimtebeslag – Grondgesteldheid	Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm	

Bijlage 3 Hoofdstukken en paragrafen uit het Kader Doelmatigheidscriterium Geluidmaatregelen RWS die van toepassing zijn op de provinciale wegen in Flevoland

Het beleidskader van RWS voor de beoordeling of een geluidmaatregel doelmatig is gericht op de wegen die worden beheerd door het Rijk. Voor het gebruik van dit kader door de provincie Flevoland is een selectie gemaakt van de inhoud. Deze selectie is in een separaat document opgeslagen met de naam "DMC_RWS_relevant deel Flevoland" en heeft het kenmerk #3457568.

Toelichting

1. Aanleiding voor de beleidsregel

In deze beleidsregel worden de criteria aangegeven wanneer Gedeputeerde Staten bij een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds (gpp's) geluidmaatregelen moet overwegen.

2. Artikelsgewijze toelichting

De beleidsregel is als volgt opgebouwd:

- Toelichting inleiding (artikel 1)

Voor het "stoppen" van de toename van de geluidbelasting in de omgeving van provinciale wegen door de toename van het verkeer op deze wegen, is in de Omgevingswet (net als vanaf 2012 voor rijkswegen) een systeem met geluidproductieplafonds (hierna: gpp's) verplicht gesteld.

Met de gpp's wordt op basis van de heersende geluidbelasting de maximale geluidbelasting van ieder stukje provinciale weg van 100 meter (aan weerszijde van de weg) vastgesteld. Voor de toename van het verkeer krijgt iedere weg een werkruimte van 1,5 dB.

In het geval dat de verkeersintensiteit verder toeneemt of dat een weg moet worden verbreed dan kunnen de geluidproductieplafonds worden verhoogd. Tot deze verhoging van de gpp's kan alleen worden overgegaan na afweging van geluidmaatregelen waarmee deze toename zou zijn te voorkomen. Geluidbeperkende maatregelen komen in aanmerking als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.

- Toelichting doel van de beleidsregel (artikel 2)

Met deze beleidsregel verschaffen Gedeputeerde Staten inzicht in het beleid voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen langs provinciale wegen. Met de beleidsregel wordt aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met de afweging van belangen bij het eventueel noodzakelijk verhogen van geluidproductieplafonds.

In de beleidsregel wordt de financiële doelmatigheid uit het wettelijk kader voor rijkswegen overgenomen.

- Toelichting Systeem reductiepunten en maatregelpunten (artikel 3)

Bij de afweging van geluidmaatregelen speelt de financiële doelmatigheid altijd een rol. De kosten die gemoeid zijn met het verlagen van de geluidbelasting moeten in verhouding staan tot de opbrengst. De opbrengst is hierbij afhankelijk van het aantal woningen waarvoor met de verlaging van de geluidbelasting de gpp's kunnen worden nageleefd en wat te urgentie (lees: hoogte van de geluidbelasting) van de woningen is om de geluidbelasting te verlagen. De provincie neemt voor deze afweging het wettelijke systeem dat geldt voor rijkswegen over. In het kader van dit systeem wordt de financiële doelmatigheid niet uitgedrukt in euro's maar in een dimensie loze "punten". De noodzaak van te treffen van maatregelen wordt uitgedrukt in "reductiepunten" en het effect van te treffen maatregelen in "maatregelpunten".

- Toelichting inhoud (artikel 4)

Algemeen

De uiteenlopende maatregelen waarmee de geluidbelasting van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen kan worden verlaagd worden in artikel 4 behandeld. Per maatregel wordt aangegeven wanneer wel en wanneer niet een maatregel voor de provincie als wegbeheerder aanvaardbaar is. De bezwaren waaraan een geluidmaatregel moet worden getoetst worden in onderstaande artikelen behandeld.

Artikel 4.1 Bezwaren toepassing geluidsreducerend asfalt

Artikel 4.2 Bezwaren verlaging van de maximum rijsnelheid en doorstroming van het verkeer

Artikel 4.3 Bezwaren vanuit landschappelijk oogpunt

Artikel 4.4 Bezwaren vanuit verkeersveiligheid

Artikel 4.5 Bezwaren vanuit beheer van een geluidmaatregel

- Toelichting inhoud (artikel 5)

Het vigerend beleid van de provincie geeft uitgangspunten voor het behoud van de relatief lage geluidbelasting van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs de provinciale wegen. Deze uitgangspunten worden met dit artikel van toepassing voor de afweging van geluidmaatregelen die nodig zijn voor de naleving van de gpp's. Indien de gpp's dreigen te worden overschreden en bron- en/of overdrachtsmaatregelen nodig zijn, dan moet met de treffen maatregelen verder gekeken worden dan alleen de op 1/10 van een dB (lees: decibel) die als grens geldt per geluidproductieplafond.

Wanneer de geluidbelasting van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen maximaal 60 dB draagt moet worden getracht een geluidreductie te bewerkstelligen van 5 dB. Wanneer de geluidbelasting meer dan 60 dB bedraagt dan is het behalen van een geluidreductie van 5 dB een harde eis. Wanneer niet aan deze eis kan worden voldaan dan wordt de voorgestelde geluidmaatregel als niet akoestisch doelmatig beoordeeld. Voor de bescherming van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen moet dan de geluidwering van de geluidbelaste gevels worden verbeterd zodat in ieder geval in de geluidgevoelige vertrekken een aanvaardbaar geluidniveau wordt gehaald.

- Toelichting inhoud (artikel 6)

Nieuwe provinciale wegen worden incidenteel aangelegd. De ervaring leert dat bij de keuzes van het tracé van een nieuwe provinciale weg het altijd mogelijk is geweest om voldoende afstand aan te houden ten opzichte van bestaande woningen. Wel zijn er bij de aanleg van een nieuwe weg forse investeringen gemoed. In het geval er in de omgeving van een nieuw aan te leggen weg toch woningen aanwezig zijn die vanwege het toekomstig gebruik van de nieuwe weg een hoge geluidbelasting gaan ondervinden, dan wordt het haalbaar geacht dat de investering in geluidmaatregelen enigszins met de kosten van de aanleg van de nieuwe weg in verhouding staan. Hierom wordt voor de beoordeling van de financiële bezwaren van geluidmaatregel met artikel 6 een verdubbeling van maatregelenpunten geïntroduceerd.

- Toelichting inhoud (artikel 7)

Voor de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen gaat de provincie gebruikmaken van de geluidmaatregelen punten zoals die op grond van de Omgevingswet gelden voor de naleving van de gpp's langs rijkswegen.

De opgave van de geluidmaatregelen is gericht op de situatie langs rijkswegen die bestond al voor de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder begin jaren tachtig. Geconstateerd moet worden dat bij de financiële beoordeling van geluidmaatregelen (en dus hoeveel budget met beschikbaar stelt om geluidmaatregelen te treffen) er een grote sprong bestaat tussen de toename van het budget per stap van 1 dB van 50 tot 65 dB en van 66 dB en hoger. Deze sprong in budget is te herleiden naar de saneringsopgave die tegelijk met de Wet geluidhinder is ingevoerd. Woningen in een bestaande situatie die op het moment van inwerkingtreding van het onderdeel sanering in 1986, een geluidbelasting hadden van 65 dB of meer kwamen voor sanering in aanmerking. Voor de uitvoering van de sanering die wettelijk verplicht is bestaat een specifiek budget.

Met uitzondering van de Noordoostpolder en Urk was Flevoland in 1986 nog sterk in ontwikkeling. Wegen werden wel ontworpen voor de toekomstige verkeersbelasting maar door het relatief beperkte aantal woningen in de provincie was de verkeersdruk gering. Vanaf 1982 moest op grond van de Wet geluidhinder bij de project van nieuwe woningen rekening worden gehouden met de verkeersintensiteit die situatie zich 10 jaar na de bouw van woningen (of de aanleg van wegen) zou voordoen. De Wet geluidhinder stelde dat de maximale geluidbelasting van nieuw te bouwen woningen of bestaande woningen langs een nieuwe aan te leggen weg, niet meer mocht zijn dan 50 dB(A). Alleen met een hogere grenswaarde besluit die alleen gedeputeerde staten konden verlenen voor gemeenten en ook aan hun zelf, konden woningen met een hogere geluidbelasting worden gebouwd. Vanaf de invoering van de Wet geluidhinder heeft de provincie altijd een terughoudend beleid gevoerd bij het verlenen van hogere grenswaarden. Dit had ermee te maken dat het bij de inrichting van de provincie het relatief eenvoudig was om door het aanhouden van afstand tussen weg en woningen, de geluidbelasting laag te houden.

Met deze integratie van de Wet geluidhinder bij de ontwikkeling van de provincie is bereikt dat het aantal woningen met een hoge geluidbelasting in Zuidelijke Flevoland nihil is. In de Noordoostpolder is dit langs provinciale wegen anders. Bij de verspreid liggende agrarisch bedrijfswoningen is bij de inrichting van het gebied een afstand van 25 meter tot de zijkant van de weg aangehouden. Door de

toename van het verkeer op met name de provinciale wegen bezitten de woningen langs de meeste provinciale wegen in de Noordoostpolder een geluidbelasting tussen de 60 en 65 dB.

Geconstateerd wordt dat de investering die in Flevoland is gedaan om de geluidbelasting van woningen laag te houden, bij een toename van geluid door de toename van verkeer met de integrale overname van de opgave van het aantal geluidreductiepunten, te kort wordt gedaan.

In 2024 is bij de behandeling in Provinciale Staten van de delegatie van de bevoegdheid om te werken met gpp's de toezegging gedaan om voor 2030 te onderzoeken om voor het werken met gpp's langs provinciale wegen gewerkt kan worden met een meer ambitieuze toekenning van reductiepunten. Natuurlijk zal bij dit onderzoek worden bepaald wat de meerkosten hiervan zullen zijn. Voor dit onderzoek zal worden gekeken naar het gebruik van de provinciale wegen in 2040/2050.

- Toelichting inhoud (artikel 8)

Het beheer van geluid langs provinciale wegen met gpp's geldt voor elke 100 meter provinciale weg. De afweging van geluidmaatregelen zoals in deze beleidsregel wordt behandeld is gericht op de ontwikkeling van de geluidbelasting van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Door de Omgevingswet worden met andere geluidgevoelige bestemmingen onderwijs- en gezondheidsinstellingen bedoeld. Geluidgevoelige bestemmingen zoals provinciale stiltegebieden en geluidgevoelige natuurgebieden worden hierbij niet bedoeld. Het systeem van gpp's lijkt geschikt om ook de gewenste lage geluidbelasting in stiltegebieden en voor geluidgevoelige delen van natuurgebieden te beschermen.

De wijze waarop de financiële doelmatigheid van te treffen geluidmaatregelen om de toename van de geluidbelasting van deze gebieden af te wegen, bestaat niet. De provincie gaat hier nader onderzoek naar doen waarbij het gebruik van de provinciale wegen in 2040/2050. De uitkomsten van dit onderzoek worden uiterlijk in 2030 opgenomen in deze beleidsregel.

- Toelichting inhoud (artikel 9)

Dit artikel geeft weer wanneer de beleidsregel in werking treedt.

- Toelichting inhoud (artikel 10)

Hier wordt beschreven wat de titel van de beleidsregel is.