

Nota

Geluidbeleid Lelystad 2010 – 2015

Versie 8.0

September 2010

Gemeente Lelystad
Afdeling BLD-KFL
Postbus 91
9200 AB LELYSTAD

Steller

P.M. Bakker
T: 0320 – 278 926
E: pm.bakker@lelystad.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Huidig geluidbeleid Lelystad.....	4
2.2.1 Gemeentelijk milieubeleidsplan 2006-2010, aspect geluid	4
2.2.2 Geluidcontouren Buitenring.....	5
2.2.3 Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het	5
hoofdwegennet.....	5
2.2.4 Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer	6
3. Nieuwe ontwikkelingen.....	7
3.1 Geluidreducerend asfalt (GRA)	7
3.2 SWUNG I en II	8
3.3 Akoestisch onderzoek 2009.....	9
4. Nieuw geluidbeleid Lelystad 2010-2015	10
4.1 Het nieuwe geluidbeleid 2010-2015	10
5. Gevolgen nieuw geluidbeleid	12
6. Financiële consequentie.....	13

Bijlage:

- Besluit B04.01717 “Geluidcontouren Lelystad” d.d. 7 december 2004;
- Besluit B05.00266 aanvullende notitie “Geluidcontouren Lelystad” d.d. 15 februari 2005;
- Besluit B06.00149 “Geluidcontouren en maatregelen van de Radialen van het Hoofdwegennet” d.d. 24 januari 2006;
- Besluit B06.01806 “Hogere grenswaarden en Zonebeheer” d.d. 23 januari 2007;
- Wet- en regelgeving.

1. Inleiding

Het huidige geluidbeleid van de gemeente Lelystad bestaat uit de volgende onderdelen.

- Gemeentelijk milieubeleidsplan 2006-2010.
- Geluidcontouren Buitenring, besluit B04.01717 d.d. 7 december 2004 en de aanvullende notitie B05.00266 d.d. 15 februari 2005.
- Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet, besluit B06.00149 d.d. 24 januari 2006.
- Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer, besluit B06.01806 d.d. 23 januari 2007.

Het gemeentelijk milieubeleidsplan loopt van 2006-2010, het besluit B04.01717 en de aanvullende notitie B05.00266 zijn vastgesteld voor de periode 2005-2010 en het besluit B06.00149 is deels vastgesteld voor de periode 2005-2010 en de periode 2005-2015. Ten aanzien van het besluit B06.01806 kan worden opgemerkt dat dit besluit niet voor een bepaalde periode is vastgesteld.

Doordat het huidige gemeentelijk geluidbeleid de basis vormt voor het milieubeleidsplan en de vastgestelde periode van deze besluiten deels na 2010 zijn verlopen is het noodzakelijk geworden om de huidige besluiten B04.01717, B05.00266 en B06.00149 te herzien. Het nieuw te vormen geluidbeleid zal uiteindelijk mede de basis vormen voor het milieubeleidsplan.

Bij de herziening van het geluidbeleid zal ook rekening moeten worden gehouden met het gestelde in het coalitieakkoord 2010 – 2014, versie 5.0, d.d. 15 april 2010. In het coalitieakkoord is onder andere gesteld dat naast de kernkwaliteit 'rust' er ook rekening dient te worden gehouden met de kernkwaliteit 'duurzaamheid' en dat in beginsel moet worden aangesloten bij het wettelijk kader. Er zal sprake moeten zijn van een totale afweging van milieurendement, kosten en risico's. In het huidige gemeentelijk geluidbeleid is alleen rekening gehouden met de kernkwaliteit 'rust' door onder andere de toepassing van geluidreducerend asfalt verplicht te stellen zonder daarbij een afweging te maken ten aanzien van duurzaamheid.

Daarnaast is in 2009 naar aanleiding van het huidige geluidbeleid een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de dreven berekend voor het jaar 2009 en 2020. De resultaten van dit onderzoek zullen een onderdeel vormen bij de herziening van het huidige geluidbeleid.

De herziening zal met zich meebrengen dat bij grootonderhoud werkzaamheden aan de radialen en de buitenring er een toetsing plaatsvindt conform de Wet geluidhinder. Indien het binnen de geldende wet- en regelgeving mogelijk is zal er een 'duurzaam' asfalttype worden toegepast.

In hoofdstuk 2 staat het huidige geluidbeleid beschreven en in hoofdstuk 3 de nieuwe ontwikkelingen. Hoofdstuk 4 staat het nieuw te vormen geluidbeleid beschreven en in hoofdstuk 5 en 6 staan respectievelijk de gevolgen en de financiële gevolgen van het nieuwe geluidbeleid beschreven.

2. Huidig geluidbeleid Lelystad

In dit hoofdstuk worden de algemene principes en uitgangspunten beschreven die worden gehanteerd in het gemeentelijke geluidbeleid.

Het geluidbeleid omvat de volgende onderdelen:

- Gemeentelijk milieubeleidsplan 2006-2010.
- Geluidcontouren Buitenring, conform besluit B04.01717 van 7 december 2004 en de aanvullende notitie B05.00266 van 15 februari 2005.
- Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet, conform besluit B06.00149 van 24 januari 2006.
- Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer. Besluit B06.01806 van 23 januari 2007.

2.2.1 Gemeentelijk milieubeleidsplan 2006-2010, aspect geluid

De kwaliteit van de leefomgeving wordt voor een belangrijk deel bepaald door de beleving van het geluid in de woonomgeving. Het gaat dan om geluid van windturbines, scheepvaart, horeca, weg- en railverkeer (toekomstige Hanzelijn) en vliegtuigen. Voldoende afstand tussen geluidsbron en ontvanger is in veel gevallen van belang om geluidsoverlast te voorkomen. Soms zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.

In tegenstelling tot veel oudere steden kon Lelystad - als nieuw te ontwikkelen stad - haar grondgebied volledig nieuw indelen. Hierdoor is ervoor gezorgd dat verkeerswegen en bedrijven op voldoende afstand van woningen werden geplaatst om daarmee te hoge geluidsniveaus bij woningen te voorkómen. Lelystadse industrieterreinen (Luchthaven, Oostervaart en Noordersluis) werden op ruime afstand van bewoond gebied geplaatst. Door deze ruimtelijke scheiding zijn de geluidsniveaus lager dan elders gebruikelijk in vergelijkbare steden.

De brede wegen en ruime afstand tot woningen waren in de jaren 70 en 80 ideaal, gezien het geringe autoverkeer. Echter met de sterke groei van het autoverkeer wordt inmiddels op veel plaatsen hinder ondervonden van geluid. Deze toename van geluid zet het rustige karakter van Lelystad onder druk. Uit klachten van Lelystadse bewoners blijkt dat wegverkeer, horeca en vliegverkeer knelpunten zijn. Gezien de groei van het aantal inwoners, bedrijvigheid en mobiliteit is een creatieve gezamenlijke aanpak nodig om de geluidshinder te beperken.

Streefbeeld

In Lelystad is het rustig wonen. Daarmee behoudt de stad het unieke rustige karakter. Het tegengaan van geluidhinder is een belangrijk aspect bij de inrichting van de stad. De geluidsoverlast van wegverkeer door het stadscentrum en woonwijken neemt steeds meer af doordat doorgaand verkeer wordt omgeleid.

Doelstelling

Als gevolg van Europese regelgeving krijgen gemeenten meer bevoegdheden en beleidsvrijheid op het gebied van geluid. Binnen de gemeente Lelystad betekent dit dat voor woningen die worden blootgesteld aan hogere geluidsniveaus van 58 dB dat we maatregelen nemen. Het gaat dan om toepassing van zogenoemd 'stil asfalt' en verlaging van de snelheid waar dat nodig is.

2.2.2 Geluidcontouren Buitenring

Onderstaand is een samenvatting van de afspraken omtrent geluidoverlast afkomstig van de buitenring conform besluit B04.01717 d.d. 7 december 2004 en de aanvullende notitie B05.00266 d.d. 15 februari 2005.

1. Het hanteren van een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB (voorheen: 60 dB(A)), welke als maximum waarde voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de Buitenring van Lelystad geldt voor de periode 2005-2010.
2. De maatregelen aan de Buitenring zullen dusdanig worden ontworpen en uitgevoerd dat de geluidbelasting van 53 dB (voorheen 55 dB(A)), voor de periode 2005-2010 niet wordt overschreden.
3. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de gehele buitenring.
4. De maximum snelheid wordt vastgesteld op 50 km/h voor de gehele Westerdreef en gedeelte Houtribdreef van Houtribweg tot Parkdreef. Voor het overige deel van de Houtribdreef, Oostrandreef en de Larserdreef wordt 70 km/h aangehouden.
5. Tot en met 2010 jaarlijks intensiteitsmetingen uit laten voeren en in 2010 nieuwe berekeningen te laten maken, ter herijking van de nu vastgestelde waarden en de mogelijke groei van de geluidbelasting. In 2010 kan dan alsnog tot het nemen van de voorgestelde aanvullende maatregelen worden besloten.
6. Het mogelijke aanbestedingsvoordeel van de projecten gefinancierd uit de ICL-reserve Wegen, Straten en Pleinen dat niet wordt onttrokken uit de reserve wordt gereserveerd. Deze reservering zal ter gunste van mogelijk optredend tekort in de onderhoudscyclus dienen die ontstaan door de toepassing van stil asfalt (geluidreducerend asfalt).

2.2.3 Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet

Onderstaand is een samenvatting van de afspraken omtrent geluidoverlast nabij dreven weergegeven conform besluit B06.00149 d.d. 24 januari 2006.

1. Het hanteren van een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB (voorheen: 60 dB(A)), welke als maximum waarde voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de radialen van Lelystad geldt voor de periode 2005-2015.
2. De overschrijding van een streefwaarde van de geluidbelasting van 53 dB (voorheen: 55 dB(A)) in de periode van 2005-2010 te willen voorkomen door het ontwerpen en uitvoeren van de onder punt 6. genoemde maatregelen.
3. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de radialen bij de uitvoering van groot onderhoud.
4. Het in stand houden met van een gescheiden verkeerssysteem waarbij alleen bij uitzondering gelijkvloers oversteken van langzaam verkeer over het hoofdwegennet wordt toegestaan.
5. Het op korte termijn voorleggen van een voorstel op welke wijze structurele handhaving van de vastgestelde snelheden op de het hoofdwegennet kan worden vormgegeven.
6. Het vaststellen van de volgende snelheden op de radialen:
 - a. 70 km/uur op de Kustendreef en Visarendreef, en
 - b. 50 km/uur op de Zuigerplasdreef, Geldersedreef, Middendreef, Gordiaandreef en Stationsdreef.Hierbij wordt geïnvesteerd in geluidreducerend asfalt als onderdeel van groot onderhoud en maatwerk per locatie van geluidwerende maatregelen voor een totaal van 864.000 euro.
7. Ingestemd wordt met het investeringsplan radialen 2005-2010 optie "d" groot 864.000 euro.

2.2.4 Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer

Samenvatting van beleidsdocument Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer conform besluit B06.01609 van 23 januari 2007.

1. Uitgangspunt voor de gemeente Lelystad is: een bruisend centrum en stillere woongebieden.
2. Voor alle nieuw te bouwen woningen geldt dat deze in principe geen geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mogen hebben. Wanneer maatregelen qua uitvoering of financiën echter niet in verhouding staan tot de 'opbrengst' (lees: lagere geluidbelasting), kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld van maximaal 53 dB.
3. De volgorde van handelen bij de bouw van nieuwe woningen is:
 - a. onderzoek bronmaatregelen, zoals stiller asfalt;
 - b. onderzoek overdrachtsmaatregelen, zoals wallen en/of schermen;
 - c. stel een eventuele hogere waarde vast van maximaal 53 dB.
4. Bij woningen met een hogere grenswaarde gebouwd na 1 januari 2007 moet tenminste aan één kant van de woning een geluidsluwe buitenruimte zoals tuin of balkon aanwezig zijn.
5. Een uitzondering te maken voor lint- en strookbebouwing langs dreven en spoorweg.
6. Bij woningen met een hogere grenswaarde is het wenselijk de geluidsgevoelige binnenruimten zoals de woonkamer en slaapkamers zoveel mogelijk aan de rustige kant van de woning te realiseren;
7. Wanneer hogere grenswaarden worden toegestaan akoestische en niet akoestische compensatiemaatregelen te treffen;
8. De geluidswaarden bij woningen met en zonder hogere grenswaarden monitoren en handhaven.
9. Het aspect geluid vroegtijdig betrekken in ruimtelijke plannen.

3. Nieuwe ontwikkelingen

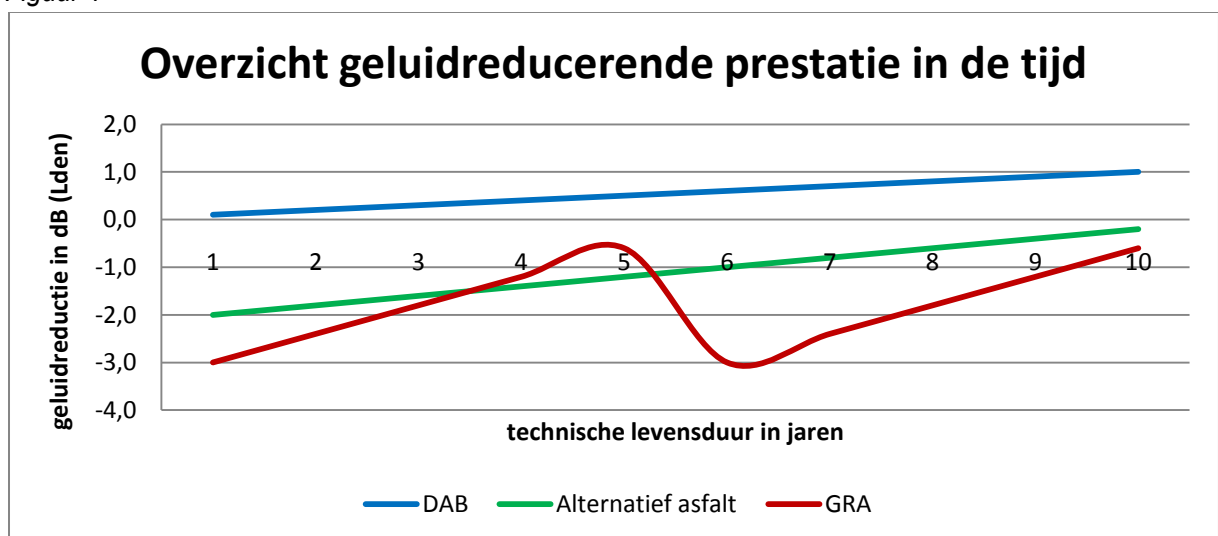
3.1 Geluidreducerend asfalt (GRA)

In het huidige beleid is het toepassen van geluidreducerend asfalt (GRA) verplicht gesteld bij het uitvoeren van grootonderhoudswerken aan de radialen en de buitenring. GRA bestaat uit microdeklagen met een fijne oppervlakte textuur. Hierdoor ontstaat er minder geluid bij het contact tussen de banden en het wegdek ten opzichte van de conventionele deklagen. Uit de praktijk blijkt echter dat de technische levensduur van GRA een stuk korter is dan altijd werd aangenomen. GRA heeft geen constructieve eigenschappen en heeft een beperkte levensduur van 5 tot 7 jaar.

Uit onderzoek (bron: CROW: Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) is gebleken dat GRA na 8 jaar geen geluidreducerende werking meer heeft. Dit onderzoek is uitgevoerd bij 150 wegvlakken waarbij de geluidreductie is gemeten op verschillende momenten tijdens de levensduur. De geluidreducerende werking van GRA bedraagt bij aanleg circa 3 dB (Lden). Deze geluidreducerende werking neemt per jaar af met ongeveer 0,6 dB door onder andere schade (bijvoorbeeld door vorst). Hierdoor zijn de akoestische eigenschappen van GRA na een aantal jaar niet anders dan een conventionele deklaag. Op dat moment liggen de kosten wel vele malen hoger door de relatief hogere investeringskosten, onderhoudskosten en afschrijving tegenover een gelijke of zelfs slechtere geluidreducerende prestatie.

Alternatieve asfaltmengsels hebben wel constructieve eigenschappen en hebben daarom een levensduur van 15 tot 20 jaar. Deze alternatieve asfaltmengsels reduceren minder geluid dan GRA. Op dit moment is er een asfaltmengsel op de markt die een geluidreducerende prestatie levert die ligt tussen GRA en dichtasfaltbeton (DAB) met een technische levensduur van minimaal 10-12 jaar. Dit leidt in beginsel tot een iets minder goede akoestische prestatie, maar wel bij lagere investeringskosten, onderhoudskosten en afschrijvingskosten. Hoewel in het begin van de levensduur de akoestische eigenschappen slechter zijn dan GRA, kan worden aangenomen dat door de lange levensduur de akoestische eigenschappen veel constanter zijn en nog een geluidreducerende werking hebben na de technische levensduur van GRA. In figuur 1 is voorgaande visueel gemaakt.

Figuur 1



In figuur 1 staat de geluidreducerende prestatie per asfaltsoort per jaar weergegeven. In het 5^e jaar wordt daarbij de toplaag van het GRA opnieuw vervangen waardoor de prestatie qua geluidreductie weer omhoog gaat. Er kan worden geconcludeerd dat GRA gedurende 1,5 jaar akoestisch gezien een slechtere reducerende werking heeft ten opzicht van het alternatieve asfaltmengsel. Figuur 1 maakt duidelijk dat GRA qua akoestische eigenschappen minder stabiel is in tegenstelling tot het alternatieve asfaltmengsel.

Binnen de gemeente Lelystad is de ervaring dat na één flinke vorstperiode het GRA dusdanig is verslechterd dat het zelfs meer geluid produceert dan reduceert. Door vorstschade ontstaan gaten in het asfalt welke door het rafelen steeds groter worden.

3.2 SWUNG I en II

Het Ministerie van VROM heeft een wetsvoorstel tot wijziging van de wet milieubeheer opgesteld. In dit wetsvoorstel wordt het deel uit de Wet geluidhinder dat de rijksinfrastructuur bestrijkt herzien en ingevoegd in de Wet milieubeheer (SWUNG I). In vervolg hierop wordt nu een wetsvoorstel voorbereid voor de provinciale en gemeentelijke infrastructuur (SWUNG II)

SWUNG staat voor het Samen Werken aan de Uitvoering van een Nieuw Geluidbeleid. De hoofdreden voor een grondige herziening van de bestaande wet is dat er op bepaalde delen van de provinciale en gemeentelijke infrastructuur sprake is van onbeheerste autonome groei. Als tweede en derde reden voor het wijzigen van geluidregelgeving is dat de geluidregelgeving als bijzonder complex en ontoegankelijke wordt ervaren en onvoldoende beleidsvrijheid biedt voor gemeenten en provincies.

Concreet komt de voorgestelde wetwijziging neer op het hanteren van een geluidproductieplafond voor industrie en alle wegen. Daarbij worden de volgende grenzen bij woningbouw langs gemeentelijke wegen gehanteerd.

Ondergrens hanteren van 55 dB, daaronder geen verplichtingen en of belemmeringen;

Tussengrens, ruimte tussen 55 en 65 dB – beleidsruimte voor gemeenten

Bovengrens hanteren van 65 dB, daarboven geen woningbouw toestaan.

Bovenstaande normen zijn inclusief aftrek artikel 110g van de Wgh. Tevens wordt de term en systematiek van Dove gevel niet meer gebruikt. De feitelijke geldende huidige voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal hiermee worden verruimd naar 50 dB (55 dB – 5 dB (artikel 110g Wgh)).

Dit betekent dat bij de toetsing van de Wgh er 2 dB verruiming wordt toegepast. Hiermee komen mogelijk de verleende hogere grenswaarde van 48 dB tot en met 50 dB, van rechtswege te vervallen. Gelet op alle voorbereidingen die het wetsvoorstel Swung-2 nog vergt, wordt er vanuit gegaan dat dit wetsvoorstel niet voor medio 2011 ter advisering aan de Raad van State zal kunnen worden aangeboden.

Het vigerende geluidbeleid van de gemeente Lelystad is op sommige punten strenger dan het wettelijk kader. Doordat de voorgestelde wetwijziging een verruiming met zich meebrengt is het wenselijk om het gemeentelijk geluidbeleid parallel te laten lopen aan het wettelijk kader door mee te gaan in deze verruiming. De ambitie om één regime van 53 dB voor de gehele stad te hanteren komt daarmee te vervallen.

3.3 Akoestisch onderzoek 2009

In 2009 is naar aanleiding van het vigerende geluidbeleid de geluidbelasting ten gevolge van de dreven door een extern onderzoeksbureau (Bureau IJmeer) berekend voor het jaar 2009 en 2020.

Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen gesteld:

1. In hoeverre wordt voldaan aan de kaders gesteld in het vigerende (geluid) beleid?
2. Wat zijn de mogelijkheden tot een (verdere) reductie van de geluidbelasting?
3. Wat zijn de kosten van de dergelijke maatregelen?
4. Wat is de doelmatigheid van de maatregelen?

Conclusie rapport

Deze vragen zijn beantwoord in de onderzoeksrapportage van Bureau IJmeer. Korthedshalve komt het er op neer dat de grenswaarde van 58 dB op de meeste plaatsen in Lelystad niet wordt overschreden. Voor de 4 locaties waarvoor dat wel gebeurt kunnen deels maatregelen worden getroffen. Voor de volgende 4 locaties is sprake van overschrijding van de 58 dB, conform het vigerende geluidbeleid.

1. Appartementencomplex "Het Ravelijn" aan de Middendreef;
Na maatregelen is de geluidbelasting maximaal 56 dB.
2. Middenweg/Stationsweg;
Na maatregelen is de geluidbelasting maximaal 59 dB. Het verlagen van deze waarde is niet eenvoudig mogelijk door de ligging van de woningen in het stadshart.
3. Combinatiegebouw Neringweg aan de Lindelaan;
Maatregelen zijn niet mogelijk door de aard en de ligging van de bebouwing, de geluidbelasting is maximaal 62 dB.
4. Rozengaard 15/19 aan de Oostranddreef;
Na maatregelen is de geluidbelasting maximaal 53 dB.

Rekeninghoudend met de technische mogelijkheden en de doelmatigheid van de maatregelen komen de totale kosten om de geluidbelasting terug te brengen naar 58 dB of lager geraamd op circa 100.000,- euro, exclusief BTW. Daarbij dient te worden opgemerkt dat voor knelpunt 2 en 3 door het niet kunnen toepassen van maatregelen de overschrijding in stand blijft.

Door het huidige geluidbeleid is er sprake van twee regimes te weten 58 dB voor de bestaande bouw en 53 dB voor de nieuwbouw. Doordat de burgers dit ervaren als rechtsongelijkheid is er gekeken wat de kosten zijn als voor heel Lelystad één regime wordt aangehouden van 53 dB.

Uit het onderzoek is gebleken dat als voor heel Lelystad één regime wordt aangehouden van 58 dB de totale kosten uitkomen op 100.000,- euro en bij 53 dB de totale kosten uitkomen op 2.500.000,- euro (exclusief BTW).

Naast het gestelde zoals beschreven in paragraaf 3.2 is de gemoeide investering van 2.500.000,- euro (exclusief BTW) ook een motivatie om niet nog strenger te gaan dan het wettelijk kader aangezien de voorgestelde wetswijziging een verruiming met zich meebrengt.

4. Nieuw geluidbeleid Lelystad 2010-2015

4.1 Het nieuwe geluidbeleid 2010-2015

In het nieuw te vormen geluidbeleid zal rekening moeten worden gehouden met de volgende uitgangspunten vanuit het coalitieakkoord:

- dat de burgers van de gemeente Lelystad kunnen blijven genieten van de kernkwaliteit "rust";
- dat duurzaamheid een kwaliteit is van de woning en woonomgeving;
- het voorkomen van milieuhinder in de leefomgeving van de bewoners.

Rust

Doordat verkeerswegen en bedrijven op voldoende afstand van de woningen werden geplaatst is de hele inrichting van de stad gebaseerd op de kernkwaliteit 'rust'. Verkeerslawaaï is maar een onderdeel van deze kernkwaliteit. Met de herziening blijft de maximale toegestane verkeersgeluidsbelasting ongewijzigd en kunnen burgers nog steeds blijven genieten van deze kernkwaliteit. De streefwaarde van 53 dB voor bestaande bouw (woningen) komt met de herziening te vervallen.

Duurzaamheid

Ten tijde van de raadsbesluiten werd er vanuit gegaan dat GRA een technische levensduur heeft van 12 jaar. Doordat uit de praktijk is gebleken dat GRA maar een technische levensduur heeft van 5 tot 7 jaar is het verplichtstellen van de toepassing van GRA in het nieuwe geluidbeleid niet meer wenselijk. Met de herziening moet het mogelijk zijn om te investeren in duurzaam asfalt waar mogelijk binnen de gestelde wet- en regelgeving.

Milieuhinder

Door de langere levensduur van een duurzaam asfalt zal een wegdek minder vaak worden vervangen waardoor de burgers hier minder milieuhinder van ondervinden. Tijdens het vervangen van een wegdek wordt de oude laag verwijderd door deze weg te frezen. Hiervan ondervinden de burgers geluidsoverlast, stof- en stankoverlast en verkeersoverlast. Met de herziening zal een bijdrage worden geleverd aan het voorkomen of beperken van milieuhinder.

Gezien de voorgaande punten zullen de volgende besluiten moeten worden ingetrokken:

1. Het besluit "Geluidcontouren Buitenring", B04.01717 d.d. 7 december 2004;
2. De aanvullende notitie "Geluidcontouren Buitenring", B05.00266 d.d. 15 februari 2005;
3. Het besluit "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegenet", B06.00149 d.d. 24 januari 2006.

Het nieuwe beleid wordt als volgt geformuleerd:

1. Een maximale verkeersgeluidsbelasting van 58 dB te hanteren voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad voor de periode 2010-2015.
2. In 2015 nieuwe metingen en berekeningen uitvoeren ter herijking van de nu vastgestelde waarde waarbij dan eventuele aanvullende maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

De normstelling van 58 dB uit het gemeentelijk beleid voor bestaande woningen aan een bestaande weg (zonder een vastgestelde hogere grenswaarde) is overeenkomstig de hoogste grenswaarde vanuit het Rijk.

De grenswaarde vanuit het Rijk geldt alleen als toetsingspunt voor de bouw. De grenswaarde vanuit het gemeentelijk beleid geldt als een continue normstelling.

De normstelling van 58 dB geldt niet voor nieuwe woningen of bestaande woningen waarvoor een hogere grenswaarde conform het bestemmingsplan en de bouwvergunning is verleend. Hiervoor geldt het hogere grenswaarden beleid.

5. Gevolgen nieuw geluidbeleid

Met het nieuwe geluidbeleid wordt ruimte gecreëerd voor het toepassen van een ander asfalt anders dan alleen GRA. Indien een wegdek wordt vervangen dan zal toetsing plaatsvinden conform de Wet geluidhinder. Indien uit onderzoek blijkt dat duurzaam asfalt kan worden toegepast dan zal hier zoveel mogelijk op worden aangestuurd.

Door de langere technische levensduur van een duurzaam asfaltmengsel zal er ook meer sprake zijn van een stabielere situatie. Wegdekken zullen namelijk minder vaak worden vervangen, waardoor ook een stabielere verkeerssituatie. Tevens zal er ook in de indirecte uren een besparing optreden door onder andere minder aanbestedingen en minder uit te voeren akoestische (reconstructie) onderzoeken.

De volgende voor- en nadelen brengt de herziening met zich mee:

Voordelen

- Een duurzaam asfaltmengsel heeft door de constructieve eigenschap een langere technische levensduur dan GRA;
- Door de constructieve eigenschap nemen de akoestische prestaties (per jaar) minder snel af dan GRA;
- Doordat een duurzaam asfaltmengsel minder vaak wordt vervangen zal er ook minder vaak milieuhinder optreden;
- Er wordt door het gebruik van een duurzaam asfaltmengsel minder energie en grondstoffen verbruikt en er ontstaan minder afvalstoffen ten opzichte van GRA;
- De investeringskosten en de kosten van onderhoud en afschrijving liggen lager dan dat van GRA;
- Voldoet aan het gestelde in het coalitieakkoord 2010-2014;
- Het niet meer verplicht stellen van een asfalttype geeft de mogelijkheid om in de toekomst nog beter ontwikkelde asfaltmengsels toe te passen, zonder daarbij het beleid te moeten aanpassen.

Nadelen

- Bij de aanleg van een duurzaam asfaltmengsel liggen de akoestische prestatie in beginsel 1 tot 1,5 dB lager dan GRA;
- Waar wettelijk mogelijk zal door de toepassing van een duurzaam asfaltmengsel in beginsel een lichte toename zijn in geluidsniveau (dB's).

6. Financiële consequentie

In tabel 1 is een overzicht gegeven hoe de investeringskosten zich verhouden van dichtasfaltbeton (DAB), een duurzaam asfaltmengsel en GRA. De investeringskosten zijn uitgedrukt per vierkante meter gecombineerd met de technische levensduur. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de prijsverschillen zich alleen beperken tot de toplaag (de kosten voor de totale opbouw van een wegdek blijven namelijk gelijk ongeacht de toegepaste toplaag). De beheerskosten zijn buiten beschouwing gelaten.

Tabel 1

	<i>Technische levensduur</i>	<i>Kosten per m2</i>	<i>geluidreductie</i>
<i>DAB</i>	<i>15-20 jaar</i>	€ 0,34 - € 0,25	geen
<i>Duurzaam asfaltmengsel</i>	<i>10-12 jaar</i>	€ 0,61 - € 0,51	1,5 – 2,0 dB
<i>GRA</i>	<i>5-7 jaar</i>	€ 1,11 - € 0,80	3 dB

Bron: Ingenieursbureau gemeente Lelystad.

De financiële verschillen zitten voornamelijk in de dikte van het benodigde materiaal, de technische levensduur en de kosten per ton. Uit tabel 1 kan worden opgemaakt de investeringskosten van GRA per vierkante meter en per jaar van de technische levensduur hoger liggen dan van een duurzaam asfaltmengsel of DAB.