

Gemeente Groningen

Actieplan Wegverkeerslawaaï

2024-2028



Burgermeester en Wethouders Gemeente Groningen

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING.....	2
1. INLEIDING ACTIEPLAN.....	3
1.1 ACHTERGROND: EU-RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI	3
1.2 IMPLEMENTATIE IN NEDERLANDSE WETGEVING.....	4
1.3 OPBOUW VAN DIT ACTIEPLAN WEGVERKEERSLAWAAI	5
1.4 U KUNT INSPREKEN OP DIT VOORONTWERP-ACTIEPLAN	FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.
2. DOELSTELLING VAN DIT ACTIEPLAN.....	6
2.1 INLEIDING.....	6
2.2 DOEL EN PLANDREMPELS VAN DIT ACTIEPLAN	7
3. MAATREGELEN VAN DIT ACTIEPLAN.....	8
3.1 MAATREGELEN VIA DRIE SPOREN	8
3.2 VERKEERSBELEID EN -MAATREGELEN	8
3.3 STIL OF IETS STILLER ASFALT	9
3.4 AANPAK VAN 'SANERINGSWONINGEN'	10
3.5 FINANCIERING MAATREGELEN VAN DIT ACTIEPLAN	12
3.6 EVALUATIE VAN HET ACTIEPLAN	12
4. INFORMATIE EN INSPRAAKPROCES	13
BIJLAGE I. EVALUATIE ONTWIKKELING GELUIDGEHINDERDEN T.O.V. 'ACTIEPLAN WEGVERKEERSLAWAAI 2018–2023'	14
BIJLAGE II. EVALUATIE MAATREGELEN 'ACTIEPLAN WEGVERKEERS-LAWAAI 2018–2023'	15

Samenvatting

Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaai moeten Rijkswaterstaat, ProRail, provincies en gemeenten met meer dan 100.000 inwoners om de vijf jaar **geluidkaarten** en een **Actieplan** voor omgevingslawaai vaststellen. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de bestaande geluidbelasting is. In dit Actieplan staat wat de gemeente hieraan de komende vijf jaar kan en wil doen.

In november 2022 heeft de gemeente Groningen de 'Geluidkaarten 2021 gemeente Groningen' vastgesteld. De geluidkaarten en bijbehorende rapportage kunnen worden ingezien via: <https://gemeente.groningen.nl/geluidkaarten-voor-omgevingslawaai-inzien>

Uit de geluidkaarten blijkt dat het omgevingslawaai in Groningen vrijwel geheel bestaat uit wegverkeerslawaai. De blootstelling aan spoorweg- en industrielawaai is op stedelijk niveau heel beperkt. Daarom richt dit Actieplan zich alleen op wegverkeerslawaai.

Doel en plandrempels van dit Actieplan

Het **doel** van dit Actieplan is om de leefbaarheid in Groningen verder te verbeteren.

Hierbij maken we onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties:

- Voor *bestaande situaties* treffen we geluidbeperkende maatregelen als het geluid hoger is dan de in dit Actieplan opgenomen plandrempels (zie onder).
- Voor *nieuwe situaties* stellen we geluidbeleid op dat integraal onderdeel wordt van ons Omgevingsplan. Met dat beleid zorgen we ervoor dat bij alle nieuwe geluidgevoelige gebouwen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Om de geluidssituatie bij bestaande woningen te verbeteren, hanteren we in dit Actieplan twee **plandrempels**.

- **53 dB.** Bij groot onderhoud worden asfaltwegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting hoger dan 53 dB van stil(ler) asfalt voorzien, tenzij er bezwaren zijn uit het oogpunt van beheer en onderhoud.
- **70 dB.** Voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB is een zogeheten 'saneringsregeling' opgenomen in de Omgevingswet. Kortgezegd komen er subsidies vanuit de rijksoverheid vrij om daar maatregelen voor te treffen. Welke woningen het betreft en welke maatregelen kunnen worden getroffen wordt gedurende de planperiode van dit Actieplan onderzocht. Dat is nu nog niet bekend, omdat de Omgevingswet pas recent – op 1 januari 2024 – in werking is getreden. Woningen die in het kader van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder al waren gesaneerd, komen niet opnieuw in aanmerking voor maatregelen.

Maatregelen van dit Actieplan

De aanpak van wegverkeerslawaai in dit Actieplan vindt plaats via drie sporen:

- Het aangrijpen van **verkeersontwikkelingen en –maatregelen** om tegelijk ook het wegverkeerslawaai te beperken.
- Het toepassen van **stil of iets stiller asfalt** op asfaltwegen met een geluidbelasting van 53 dB of hoger op een cluster van woningen.
- Het uitvoeren van de saneringsregeling, ofwel de **aanpak van 'saneringswoningen'**, voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB.

1. Inleiding Actieplan

1.1 Achtergrond: EU-richtlijn Omgevingslawaai

Een langdurige blootstelling aan hoge niveaus van omgevingslawaai kan een nadelig effect hebben op de gezondheid. De EU-richtlijn Omgevingslawaai gaat ervan uit dat deze negatieve effecten kunnen optreden vanaf 55 dB. Vandaar dat de EU-richtlijn alleen betrekking heeft op situaties met een geluidbelasting van 55 dB L_{den} of hoger.

De belangrijkste effecten van blootstelling aan ongewenst lawaai zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring. Bij langdurige blootstelling aan zeer hoge niveaus van geluidbelasting kan ook het risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten toenemen. Deze gezondheidseffecten kunnen zich ook voordoen in situaties waarbij aan wettelijke normen wordt voldaan.

Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaai moeten Rijkswaterstaat, ProRail, provincies en gemeenten met meer dan 100.000 inwoners om de vijf jaar **geluidkaarten** en een **Actieplan** voor omgevingslawaai vaststellen. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de bestaande geluidbelasting is. In het Actieplan staat wat de gemeente hieraan de komende vijf jaar kan en wil doen.

De EU-richtlijn Omgevingslawaai bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover over aan de decentrale overheden en andere instanties die een Actieplan moeten vaststellen. Wel moeten zij in hun Actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Hiermee geven zij aan wat de ambitie is van het Actieplan en/of boven welke geluidwaarde (in dB) er volgens hen mogelijk sprake is van een knelpunt vanwege de hoge geluidbelasting. Vervolgens moet in het Actieplan worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen om overschrijdingen van de gekozen plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken.

Geluidkaarten zijn de basis voor het Actieplan

In november 2022 hebben wij de 'Geluidkaarten 2021 gemeente Groningen' vastgesteld. Hieruit is gebleken dat het omgevingslawaai in Groningen vrijwel geheel bestaat uit wegverkeerslawaai. De blootstelling aan spoorweg- en industrielawaai is op stedelijk niveau heel beperkt. Dit Actieplan richt zich daarom alleen op wegverkeerslawaai.

Voor meer informatie over de geluidkaarten wordt verwezen naar het rapport 'Vaststelling geluidkaarten 2021', welke kan worden ingezien via <https://gemeente.groningen.nl/geluidkaarten-voor-omgevingslawaai-inzien>. In dit rapport wordt uitgelegd wat geluidkaarten zijn, hoe ze tot stand zijn gekomen en hoe het is gesteld met de akoestische kwaliteit in Groningen.

1.2 Implementatie in Nederlandse wetgeving

De EU-richtlijn was tot 31 december 2023 in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit geluid milieubeheer. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en zijn de regels overgenomen in deze wet en het bijbehorende Besluit kwaliteit leefomgeving.

De EU-richtlijn Omgevingslawaaï gaat alleen over de bestaande situatie. Zo geven de geluidkaarten de situatie in 2021 weer en staat in dit Actieplan wat de gemeente gaat doen om de bestaande situatie te verbeteren. Voor nieuwe ontwikkelingen moet de Omgevingswet met bijbehorende besluiten en regelingen worden toegepast. Hierin staan normen voor het geluid in de toekomstige situatie. Het gaat dan om:

- Het toelaten van een nieuwe geluidbron (weg, spoor, vliegveld, bedrijf, etc.).
- Het wijzigen van een bestaande geluidbron (extra rijstroken voor een weg, nieuwe dienstregeling voor treinen, nieuw bedrijf op een bestaand bedrijventerrein, etc.).
- Het toelaten van een nieuw geluidgevoelig gebouw (woningen, scholen en gebouwen met een zorgfunctie).
- Het wijzigen van een bestaand gebouw, waardoor het geluidgevoelig wordt (transformatie van een bedrijfspand naar woningen, etc.).

In deze situaties dient met een akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat aan wettelijke normwaarden wordt voldaan en zo niet, welke geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen. Daarbij wordt altijd in eerste instantie onderzocht hoe het geluid op de gevel (buitenkant van de woning) kan worden verminderd. Mogelijke maatregelen zijn:

- Stedenbouwkundige maatregelen. Door nieuwe wooncomplexen bijvoorbeeld in U- en L-vormen te bouwen, kan een geluidluwe achterzijde worden gecreëerd.
- Bronmaatregelen. Bijvoorbeeld stille(re) wegdekken of raildempers op het spoor.
- Afschermende voorzieningen. Bijvoorbeeld geluidschermen of -wallen.

Als deze maatregelen niet mogelijk of onvoldoende doeltreffend zijn, kunnen aanvullende maatregelen aan de gevel van het gebouw zelf nodig zijn, om een acceptabel binnenklimaat te waarborgen.

Aanvullende eisen vanuit lokaal beleid

Gemeenten kunnen, aanvullend op wet- en regelgeving, lokaal geluidbeleid opstellen. De gemeente Groningen heeft op dit moment nog geen gebiedsgericht beleid voor weg-, rail- en industrielawaai overeenkomstig de Omgevingswet.

Wel werkt de gemeente aan een visie en beleidskeuzes, die worden vastgelegd in het Omgevingsplan. Hiervoor heeft de gemeente tot 2032 de tijd.

In dat beleid worden onder andere regels opgenomen over maatregelen die moeten worden overwogen op het moment dat wettelijke normwaarden worden overschreden. Een goed voorbeeld is de eis van een geluidluwe gevel: iedere nieuwe woning moet over ten minste één gevel beschikken met een lage geluidbelasting, zodat aan die zijde op natuurlijke wijze kan worden geventileerd zonder dat geluidhinder ontstaat.

1.3 Opbouw van dit Actieplan wegverkeerslawaaï

Het voorliggende Actieplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Uitwerking van de *doelstellingen* van dit Actieplan. In **hoofdstuk 2** gaan we hierop in. Met zogeheten ‘plandrempels’ wordt aangegeven wat het ambitieniveau is van het Actieplan en boven welke geluidbelasting (in dB) maatregelen wenselijk zijn.
- Uitwerking van de *maatregelen* die de gemeente treft voor situaties waarin de plandrempel wordt overschreden in **hoofdstuk 3**. Dit gebeurt via drie sporen: verkeersmaatregelen, stiller asfalt en de aanpak van ‘saneringswoningen’.

1.4 Inspraak op het Actieplan

Op Actieplannen is de voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In lijn hiermee heeft het voorontwerp van het Actieplan zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon iedereen schriftelijk, mondeling of via internet een zienswijze indienen.

De ontvangen zienswijzen zijn beoordeeld en beantwoord, maar hebben niet geleid tot wijzigingen in het Actieplan.

Tegen het vastgestelde Actieplan staat geen beroep open, omdat het uitsluitend beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en geen direct rechtsgevolg heeft.

Disclaimer

Het Actieplan heeft een algemeen karakter. Het bevat geen gedetailleerde beschrijving van geluidbelastingen of maatregelen voor specifieke situaties. Daarvoor is namelijk gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig, waarbij ook een technische, financiële en stedenbouwkundige afwegingen een rol spelen. Het Actieplan geeft het college van burgemeester en wethouders een inspanningsplicht om de in het plan beschreven maatregelen te realiseren. Het plan introduceert geen nieuwe wettelijke normen voor geluidhinder.

2. Doelstelling van dit Actieplan

2.1 Inleiding

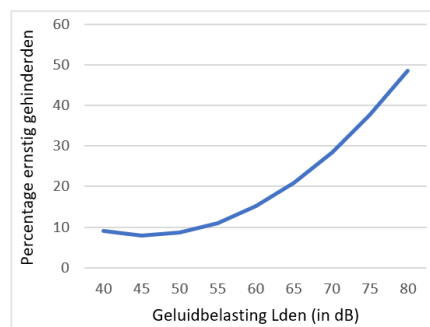
De EU-richtlijn omgevingslawaai bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover nadrukkelijk over aan de decentrale overheden en andere instanties die een Actieplan moeten vaststellen. De betrokken overheden of instanties moeten hiertoe in hun Actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Met deze plandrempe(l)s geven zij aan wat het ambitieniveau is van het Actieplan en/of boven welke geluidbelasting (in dB) er sprake is van een situatie die onwenselijk is. Vervolgens moeten in het Actieplan maatregelen worden overwogen om de situatie te verbeteren bij woningen met een geluidbelasting boven de plandrempe(l).

De gemeente Groningen kiest ervoor om de plandrempels aan te laten sluiten bij de gezondheidkundige advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de wettelijke normwaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Advies van de WHO

De WHO adviseert in haar publicatie 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (2018) het geluid van wegverkeer te reduceren naar **53 dB**. Het onderzoek van de WHO laat zien dat bij alle geluidniveaus gezondheidsschade kan optreden, maar dat het aantal mensen dat daar ernstige hinder van ondervindt vanaf 53 dB snel toeneemt.

De relatie tussen de geluidbelasting van wegverkeer en het aantal mensen dat daarvan ernstige hinder ondervindt, is weergegeven in de grafiek hiernaast.



Wettelijke normwaarden in Nederland

Het Bkl hanteert een 'standaardwaarde' voor woningen langs gemeentelijke wegen van **53 dB** en sluit daarmee aan bij de advieswaarde van de WHO. Lagere geluidbelastingen worden acceptabel geacht. Voor situaties waarin het niet mogelijk is om aan deze standaardwaarde te voldoen (bijvoorbeeld omdat geluidbeperkende maatregelen onwenselijk, technisch onhaalbaar of te duur zijn), hanteert de Bkl een 'grenswaarde' van **70 dB**. Hogere geluidbelastingen zijn in principe niet toegestaan.

De Omgevingswet bevat een 'saneringsregeling' voor woningen die op het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet al een geluidbelasting hoger dan 70 dB hadden. Voor die woningen zijn subsidies vanuit de rijksoverheid beschikbaar om het geluid te verminderen. Welke woningen het betreft en welke maatregelen kunnen worden getroffen, wordt gedurende de planperiode van dit Actieplan onderzocht. Dat is nu nog niet bekend, omdat de Omgevingswet is pas recent – op 1 januari 2024 – in werking is getreden. Woningen die in het kader van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder al waren gesaneerd, komen niet opnieuw in aanmerking voor maatregelen. Voor het bepalen van de saneringswoningen kan geen gebruik gemaakt worden van de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van de geluidbelastingkaarten en dit Actieplan. Die berekeningen zijn daarvoor te globaal van aard.

2.2 Doel en plandrempels van dit Actieplan

Gelet op het voorgaande zijn het doel en plandrempels van dit Actieplan als volgt:

Doel. De leefbaarheid in Groningen verder verbeteren. Hierbij maken we onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties:

- Voor *bestaande situaties* treffen we geluidbeperkende maatregelen als het geluid hoger is dan de in dit Actieplan opgenomen plandrempels (zie onder).
- Voor *nieuwe situaties* stellen we geluidbeleid op dat integraal onderdeel wordt van ons Omgevingsplan. Met dat beleid zorgen we ervoor dat bij alle nieuwe geluidgevoelige gebouwen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Plandrempels. Voor nieuwe situaties zijn geen plandrempels opgenomen. Hiervoor gelden de wettelijke normen en de aanvullende voorwaarden uit ons nog te vaststellen geluidbeleid. Om de geluidssituatie bij bestaande woningen te verbeteren, hanteren we in dit Actieplan twee plandrempels.

- **53 dB.** Bij groot onderhoud worden asfaltwegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting > 53 dB van stil(ler) asfalt voorzien, tenzij er sprake is van bezwaren uit het oogpunt van beheer en onderhoud. Een voorbeeld hiervan is een kruising of rotonde: stil(ler) asfalt is niet goed bestand tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Het wordt op die locaties snel kapotgereden, waardoor kort na aanleg de geluidreducerende werking is verdwenen en opnieuw (duur) onderhoud moet worden gepleegd.
- **70 dB.** Voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB is een zogeheten ‘saneringsregeling’ opgenomen in de Omgevingswet (zie toelichting paragraaf 2.1). De gemeente Groningen onderzoekt in de planperiode van dit Actieplan welke woningen het betreft en voor welke maatregelen ze in aanmerking komen.

Bovenstaande plandrempels zijn in L_{den}^1 . Er zijn geen specifieke normen voor het geluid in de nachtperiode (L_{night}) opgenomen. De reden hiervoor is dat maatregelen om de L_{den} -waarde vanwege wegverkeerslawaaï te verminderen, altijd voor een vergelijkbare afname van de L_{night} -waarde zorgen.

De plandrempeel van 53 dB is een aanscherping van de plandrempeel van 55 dB uit de voorgaande Actieplannen. Dit betekent dat in de toekomst vaker stil(ler) asfalt zal worden toegepast in onze gemeente.

De plandrempeel van 70 dB is een versoepeling van de plandrempeel van 65 dB uit de voorgaande Actieplannen. De reden is dat de wettelijke drempelwaarde voor sanering omhoog is gegaan van 65 dB (Wet geluidhinder) naar 70 dB (Omgevingswet). Vanuit de rijksoverheid wordt alleen subsidie verstrekt voor het treffen van maatregelen bij woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB.

1 De waarde van het geluid wordt berekend als het gemiddelde van een geheel kalenderjaar. Op basis van de Europese richtlijn omgevingslawaaï wordt hiervoor de geluidbelastingsindicator “ L_{den} ” gehanteerd. Deze afkorting staat voor *Level day-evening-night* en wordt uitgedrukt in dB. De L_{den} -waarde wordt berekend door de geluidbelasting energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode te middelen:

- L_{day} : het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
- $L_{evening}$: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de avondperiode (van 19:00 uur tot 23:00 uur), plus 5 dB;
- L_{night} : het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (van 23:00 uur tot 07:00 uur), plus 10 dB.

3. Maatregelen van dit Actieplan

3.1 Maatregelen via drie sporen

De aanpak van wegverkeerslawaaï in dit Actieplan vindt plaats via drie sporen. Deze worden beschreven en toegelicht in het vervolg van dit hoofdstuk:

- *Paragraaf 3.2:* Het aangrijpen van **verkeersontwikkelingen en –maatregelen** om tegelijk ook het wegverkeerslawaaï te beperken.
- *Paragraaf 3.3:* Het toepassen van **stil of iets stiller asfalt** op asfaltwegen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB op een cluster van woningen.
- *Paragraaf 3.4:* Het uitvoeren van de saneringsregeling, ofwel de **aanpak van ‘saneringswoningen’**, voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB.

In paragraaf 3.5 wordt kort ingegaan op de financiering van de maatregelen van dit Actieplan. Tot slot gaat paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** over de evaluatie van het Actieplan.

3.2 Verkeersbeleid en -maatregelen

Voor de economische centrumfunctie van Groningen met z'n topvoorzieningen en kennisinstellingen is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. Maar net zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Daarom willen wij met ons verkeersbeleid tevens een bijdrage leveren aan een stad met minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging. Een actueel overzicht van alle verkeersprojecten en –maatregelen is te vinden in ons *‘Meerjarenprogramma Mobiliteit’*. Het laatste *‘MJP V&V 2020-2023’* is vastgesteld op 29 januari 2020. Het voordeel van verkeersmaatregelen is dat vaak meerdere vliegen in één klap kunnen worden geslagen. Dat wil zeggen: minder verkeerslawaaï, minder luchtverontreiniging én een betere verkeersveiligheid.

In ons huidige verkeersbeleid dragen onder meer de volgende maatregelen bij aan het doel van dit Actieplan:

a. Optimaal gebruik van de ringwegen

Na de optimalisatie van de Oostelijke Ringweg (met ongelijkvloerse kruisingen) wordt nu gewerkt aan de grootschalige Aanpak Ring Zuid (ARZ). Door de aanleg van een deels verdiepte Zuidelijke Ringweg met drie deksels en bijbehorende aanpassingen in de stedelijke verkeersstructuur zullen de bereikbaarheid én leefbaarheid verbeteren. Na de oplevering van het project ARZ in 2025 staat de aanpak van de Westelijke Ringweg op de rol. Eén van de uitgangspunten hierbij is om het wegverkeerslawaaï en de barrièrewerking van deze weg zoveel mogelijk te beperken.

b. Verbeteren openbaar vervoer

Met het project Groningen Spoorzone wordt de bereikbaarheid van Groningen per spoor sterk verbeterd. Het Hoofdstation is het belangrijkste en grootste openbaar vervoersknooppunt van Noord-Nederland. Met extra treinen, treinen die door kunnen rijden bij het Hoofdstation en een verbetering van overstapmogelijkheden

tussen regionale en landelijke treinen en andere modaliteiten als bus en fiets, wordt veel (tijds)winst voor reizigers gerealiseerd.

c. *Stimuleren duurzaam verkeer en vervoer*

Ons verkeersbeleid draagt ook in algemene zin bij aan een stad met minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging. Denk hierbij aan het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, ons parkeerbeleid zoals het stimuleren van P+R (= binnenstadsparkeren op afstand), het bevorderen van een goed systeem van stadslogistiek, elektrisch rijden en auto delen alsook aan het gebruik van stille banden (op eigen voertuigen en door dit op te nemen in het Programma van Eisen voor aanbestedingen). Ook zetten we ons actief in voor het plaatsen van openbare laadinfrastructuur, waarmee we bewoners stimuleren om bij de aanschaf van een nieuwe auto te kiezen voor elektrisch. Voor zwaardere voertuigen – die minder geschikt zijn voor batterijen – wordt ingezet op groene waterstof.

d. *Emissieloze binnenstad*

Met het project 'Emissieloze binnenstad 2030' wordt het gebruik van fossiele brandstoffen in de binnenstad stapsgewijs teruggedrongen tot praktisch nul. De binnenstad blijft bereikbaar, maar alleen voor voertuigen zonder uitstoot van schadelijke stoffen. Dat is niet alleen goed voor de luchtkwaliteit, maar ook vermindert het de geluidhinder. Emissieloze voertuigen zijn namelijk stiller dan voertuigen die rijden op fossiele brandstof.

3.3 Stil of iets stiller asfalt

Een wegdek gaat lange tijd mee. Er is dus maar eens in de zoveel jaar een kans om een bestaand wegdek te vervangen door een stiller wegdek. Voorkomen moet worden dat zo'n kans wordt gemist op wegen waar stiller asfalt een adequate en blijvende bijdrage kan leveren aan het verminderen van wegverkeerslawaaï.

In het kader van onze voorgaande Actieplannen zijn goede resultaten geboekt met stil asfalt. Vandaar dat wij daarmee doorgaan in dit nieuwe Actieplan. Vanaf nu komen alle gemeentelijke asfaltwegen hiervoor in aanmerking, onder de volgende voorwaarden:

- Langs de weg bevindt zich een cluster van woningen met een gemiddelde geluidbelasting hoger dan 53 dB. Daarmee komen meer wegen in aanmerking voor stil(ler) asfalt dan in ons vorige Actieplan, waarin de grens nog bij 55 dB lag.
- Stil asfalt wordt niet aangelegd ter hoogte van kruisingen en rotondes. Stil asfalt is niet goed bestand tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Het wordt op die locaties snel kapotgereden, waardoor kort na aanleg de geluidreducerende werking is verdwenen en opnieuw (duur) onderhoud moet worden gepleegd.
- Het wegvak waarop stil(ler) asfalt wordt aangelegd moet minimaal 250 meter lang zijn. Uit het oogpunt van beheer is het onwenselijk dat een 'lappendeken' van asfaltsoorten ontstaat.

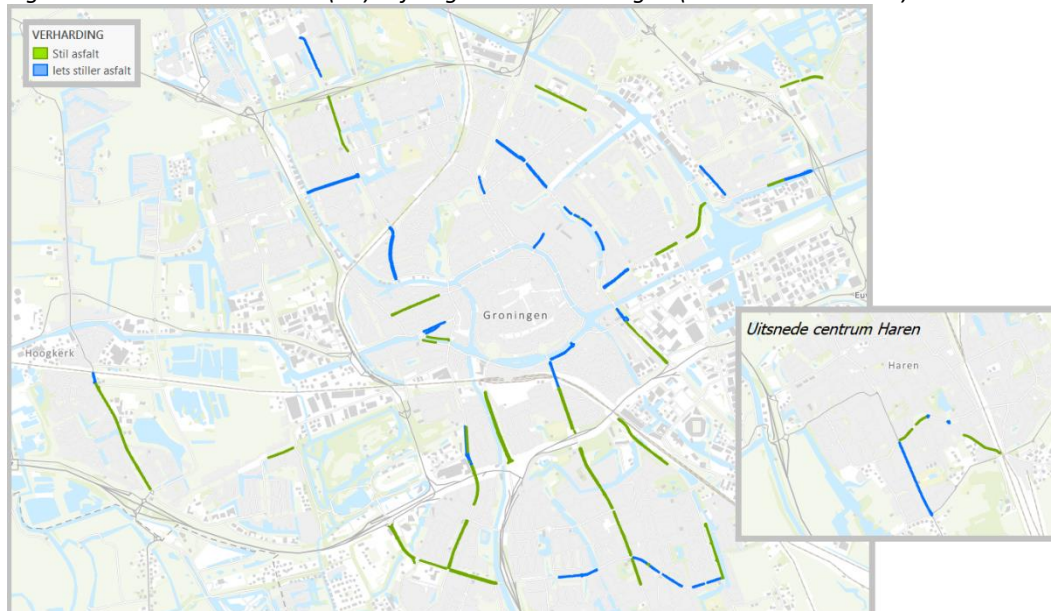
Het effect van stil asfalt is maximaal na aanleg, maar neemt in de loop der jaren af. Daarom wordt het effect van een stil wegdek uitgedrukt als een 'gemiddelde waarde van de geluidreductie over de beoogde levensduur van het wegdek'. Wij laten regelmatig

geluidmetingen uitvoeren om het effect van (zeer) stil asfalt te monitoren. Een wegdek van (zeer) stil asfalt komt in aanmerking voor vervanging als de geluidreducerende werking nagenoeg nihil is en het asfalt ook civieltechnisch niet meer aan de eisen voldoet. Hierbij zal opnieuw worden bekeken of een wegdek van (zeer) stil asfalt nog steeds noodzakelijk is en/of welk type asfalt het meest geschikt is.

Aanleg stil asfalt sluit aan op de planning van groot wegonderhoud

Het is niet efficiënt en ook niet duurzaam om een wegdek van ‘gewoon’ asfalt, dat er nog prima bij ligt, vroegtijdig te vervangen door een wegdek van stil asfalt. Daarom passen wij ook hierbij het principe toe van ‘werk-met-werk’ maken. Dit betekent dat de planning voor stil asfalt aansluit op de planning van groot wegonderhoud of nieuwe ontwikkelingen. Jaarlijks wordt een planning gemaakt voor het groot wegonderhoud, die afhangt van de staat van het aanwezige asfalt. Conform de plandrempel van dit Actieplan gaan wij hierbij systematisch na welke wegen of wegvakken moeten worden voorzien van stil of iets stiller asfalt. Figuur 1 toont het stille asfalt in de gemeente Groningen van dit moment.

Figuur 1 – Overzichtskaart stil(ler) asfalt gemeente Groningen (situatie medio 2023)



3.4 Aanpak van ‘saneringswoningen’

Voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB is een ‘saneringsregeling’ opgenomen in de Omgevingswet. Kortgezegd stelt de gemeente een saneringslijst vast en een programma met maatregelen. Welke woningen op de saneringslijst komen, wordt nog bepaald gedurende de looptijd van dit Actieplan. Daarvoor zijn gedetailleerde berekeningen op woningniveau nodig. De berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van de geluidkaarten en dit Actieplan zijn daarvoor te globaal van aard.

Woningen die in het kader van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder al zijn gesaneerd, komen niet opnieuw in aanmerking voor maatregelen.

Tegen deze achtergrond is onze beleidsinzet voor de komende jaren als volgt:

- Wij ronden de saneringsopgave van de Wet geluidhinder af voor het einde van de planperiode van dit Actieplan (medio 2028).
- Wij vragen een extern adviesbureau om op basis van gedetailleerde modelberekeningen te bepalen welke woningen in aanmerking komen voor saneringsmaatregelen op grond van de Omgevingswet.
- Wij stellen saneringsprogramma's op en dienen subsidieaanvragen in. Het is op dit moment nog niet te voorspellen hoeveel woningen voor saneringsmaatregelen in aanmerking komen.
- Wij vragen externe adviesbureaus om te ondersteunen bij de voorbereiding, begeleiding en toezicht voor de nieuwe saneringsprojecten.

Saneringsopgave Wet geluidhinder is bijna afgerond

Voor woningen die op het moment dat de Wet geluidhinder van kracht werd (1986) al een (te) hoge geluidbelasting ondervonden, is in de Wet geluidhinder een saneringsplicht opgenomen: de sanering verkeerslawaaï. De sanering kan bestaan uit het treffen van maatregelen aan de bron, in de overdracht of aan de woningen.

Welke 'saneringswoningen' onder de Wet geluidhinder voor maatregelen in aanmerking kwamen is vastgelegd in de landelijke saneringslijst. Deze is in 2009 door de Minister definitief vastgesteld. Het is niet mogelijk om nu nog woningen aan deze lijst toe te voegen.

Het is de taak van gemeenten om bij de Minister subsidieverzoeken in te dienen met saneringsprogramma's voor de aanpak van saneringswoningen (dat kon tot 1 april 2023). Eigenaren van woningen kunnen dit niet zelf doen. Wel kunnen ze een zienswijze indienen op (de voorgestelde maatregelen in) het saneringsprogramma. Daarna wordt het saneringsprogramma vastgesteld door de gemeente en kan de uitvoering beginnen.

De saneringsregeling in de gemeente Groningen is inmiddels bijna helemaal afgerond. Voor alle saneringswoningen zijn saneringsprogramma's opgesteld. Wat de uitvoering betreft zitten we voor zes projecten in de afrondende fase, zie onderstaande tabel.

Tabel 1 – Resterende werkzaamheden saneringsopgave Wet geluidhinder

Projectnaam	Aantal saneringswoningen in saneringsprogramma	Resterende werkzaamheden
Hoendiep, Stationsweg en Zuiderweg	47	Gevelisolatie aanbrengen bij 9 woningen
Korreweg	249	Gevelisolatie aanbrengen bij 12 woningen
Nieuwe Ebbingestraat	104	Gevelisolatie aanbrengen bij 31 woningen
Resterende saneringswoningen	73	Gevelisolatie aanbrengen bij 8 woningen
Spilsluizen NZ en ZZ	25	Gevelisolatie aanbrengen bij 5 woningen
Turfsingel en Schuitendiep	69	Gevelisolatie aanbrengen bij 6 woningen

3.5 Financiering maatregelen van dit Actieplan

Het uitgangspunt bij het nemen van maatregelen is om 'werk-met-werk' te maken. Dit betekent dat de planning van de maatregelen afhankelijk is van andere ontwikkelingen zoals groot wegonderhoud of verkeersmaatregelen. Daarom is een prioriteitsstelling voor de maatregelen in dit Actieplan niet mogelijk of zinvol.

Financiering van stil of iets stiller asfalt

Door mee te liften met andere ontwikkelingen en plannen is met de uitvoering van dit Actieplan weinig additioneel geld gemoeid. De meerkosten van stil(ler) asfalt ten opzichte van regulier asfalt worden dan ook bekostigd vanuit het reguliere budget voor het beheer en onderhoud van onze wegen.

Financiering aanpak van 'saneringswoningen'

De kosten van de aanpak van saneringswoningen worden grotendeels gedekt vanuit subsidies van de landelijke overheid. Sommige kosten worden niet gesubsidieerd en daarvoor is er extra geld in de gemeentebegroting opgenomen.

In de gemeentebegroting is een budget van € 50.000,- per jaar opgenomen voor de aanpak van saneringswoningen. Wij dekken hiermee de volgende kosten:

- Advieskosten voor de voorbereiding van nieuwe subsidieaanvragen.
- Niet-subsidiabele maar onvermijdelijke kosten bij de uitvoering van gevelisolatieprojecten (zoals de voorbereiding van aanvragen van een omgevingsvergunning en legeskosten).

3.6 Evaluatie van het Actieplan

Iedere vijf jaar evalueren we of de doelen uit het Actieplan zijn gehaald. Dat betekent dat we nu evalueren of de doelen uit het voorgaande Actieplan zijn gehaald en dat we bij het volgende Actieplan evalueren of de doelen uit dit Actieplan zijn gehaald.

De evaluatie van het 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2018-2023' is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport:

- Bijlage I: De evaluatie van de ontwikkeling van het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt van wegverkeerslawaaï.
- Bijlage II: De evaluatie van de voorgenomen maatregelen uit het vorige Actieplan.

Bij het opstellen van het volgende Actieplan, wordt dit Actieplan geëvalueerd. In tegenstelling tot voorgaande Actieplannen zullen we deze keer geen tussentijdse evaluatie uitvoeren. Zoals te lezen valt in Bijlage II zijn de meeste maatregelen voor woningen met hoge geluidbelastingen inmiddels uitgevoerd, zodat het niet zinvol is om over enkele jaren nog een tussentijdse stand van zaken te geven.

4. Informatie en inspraakproces

Om onze bewoners goed te informeren over de blootstelling aan omgevingslawaai/wegverkeerslawaai en over de aanpak daarvan, staan de geluidkaarten en dit Actieplan op internet: <https://gemeente.groningen.nl/geluidkaarten-voor-omgevingslawaai-inzien>

Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting is op woningen en andere geluidgevoelige objecten. In het Actieplan staat wat we de komende jaren kunnen en willen gaan doen om de situatie te verbeteren bij woningen met een hoge geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai.

Tegen het definitieve Actieplan staat geen beroep open. Het Actieplan bevat namelijk alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op een direct rechtsgevolg.

BIJLAGE I. Evaluatie ontwikkeling geluidgehinderden t.o.v. 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2018–2023'

De ontwikkeling van het aantal personen dat geluidhinder ondervindt ten gevolge van wegverkeer zou normaal gesproken worden beoordeeld door de geluidkaarten 2021 te vergelijken met de geluidkaarten 2016 (zie paragraaf 1.1 voor uitleg over de geluidkaarten). Helaas kan zo'n beoordeling in dit Actieplan niet goed worden gemaakt, omdat de geluidkaarten uit 2021 niet direct vergelijkbaar zijn met de kaarten uit 2016:

- De Europese Commissie heeft een nieuwe manier van rekenen voorgeschreven (CNOSSOS), die tot hogere geluidbelastingen leidt dan de tot nu toe gebruikte Nederlandse rekenmethode (SRM2). De reden voor de nieuwe rekenmethode is dat daarmee de geluidkaarten en Actieplannen voor de verschillende lidstaten beter met elkaar kunnen worden vergeleken.
- De Nederlandse overheid heeft op basis van adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe zogeheten 'dosis-effectrelaties' voorgeschreven. Dat zijn formules waarmee de relatie tussen de hoeveelheid geluid en het aantal mensen dat daar ernstige hinder van ondervindt kan worden berekend.

Volgens de geluidkaarten van 2016 ondervonden toen ruim 8.700 personen ernstige hinder van wegverkeerslawaaï. Dat aantal is in 2021 toegenomen tot ruim 15.700. Een toename van 80% ten opzichte van 2016. Deze toename is vrijwel volledig toe te schrijven aan de nieuwe rekenmethode CNOSSOS en de gewijzigde dosis-effectrelaties:

- Voor wegverkeer wordt met CNOSSOS gemiddeld een 3 dB hogere geluidbelasting berekend dan met SRM2.
- Doordat de nieuwe dosis-effectrelaties strenger zijn dan voorheen, ondervinden meer personen bij gelijke geluidniveaus meer hinder van geluid.

Om toch een vergelijking met de geluidkaarten 2016 te kunnen maken, zijn ook berekeningen uitgevoerd met de rekenmethode en dosis-effectrelaties uit 2016. Uit die vergelijking blijkt dat het aantal ernstig gehinderden in 2021 dan slechts 2% hoger is dan in 2016, zie Tabel 2.

Tabel 2 – Vergelijking aantal ernstig gehinderden t.g.v. wegverkeer met geluidkaart 2016

Ernstig gehinderden geluidkaart 2016 o.b.v. SRM2 en oude dosis-effectrelaties	Ernstig gehinderden geluidkaart 2021 o.b.v. CNOSSOS en nieuwe dosis-effectrelaties	Ernstig gehinderden geluidkaart 2021 o.b.v. SRM2 en oude dosis-effectrelaties
8.764	15.775 (+80%)	8.970 (+2%)

Een belangrijke kanttekening is dat na 2016 op enkele hoogbelaste locaties nieuwe wooncomplexen zijn gerealiseerd. Xior Student Housing en de Woldring-locatie aan de Friesestraatweg, het wooncomplex aan de Anteresstraat in Paddepoel en het wooncomplex aan het Helperpark nabij de Euroborg zijn samen goed voor ca. 1.700 woonadressen die in 2016 nog niet aanwezig waren. Uiteraard is bij de bouw van deze wooncomplexen rekening gehouden met de hoge geluidbelastingen en zijn de benodigde maatregelen aan de gevels van deze gebouwen getroffen om een goed woon- en leefklimaat binnenin de woningen te garanderen. Omdat bij de berekeningen voor de geluidkaarten alleen wordt gekeken naar het geluid op de gevel, is (in ieder geval voor deze wooncomplexen) het aantal gehinderden overschat.

BIJLAGE II. Evaluatie maatregelen 'Actieplan wegverkeerslawaai 2018–2023'

In het voorgaande Actieplan zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting te verminderen bij woningen met een geluidbelasting boven de toenmalige plandrempel van 65 dB. Nagenoeg alle maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. In onderstaande tabel is dit toegelicht:

- Voor de 24 groen gearceerde wegvakken zijn de maatregelen uit het vorige Actieplan inmiddels gerealiseerd.
- Voor de 8 geel gearceerde wegvakken zijn de maatregelen uit het vorige Actieplan in uitvoering of wordt nog gewerkt aan de planuitwerking.

Tabel 3 – Voortgang maatregelen 'Actieplan wegverkeerslawaai 2018-2023'

Weg(vak) met geluidbelasting > 65 dB		Maatregelen vorig Actieplan: 1. Verkeersmaatregel 2. Stil(ler) asfalt 3. Saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
1.	Asingastraat, nabij Bedumerweg	Geen	Het saneringsprogramma was in 2016 al afgerond. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen getroffen.
2.	Aweg	Sporen 1, 2 en 3	1. Er is een 30 km-zone ingesteld vanaf de kruising Westersingel/Melkweg tot aan de kruising Aweg/Blekerstraat. 2. De Aweg en Hoendiepskade zijn van stiller asfalt voorzien vanaf de Eendrachtskade tot de Blekerweg. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
3.	Damsterdiep: wegvak Schuitendiep - Europaweg	Geen	Het saneringsprogramma was in 2016 al afgerond. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen getroffen.
4.	Damsterdiep: wegvak Europaweg-Zaagmuldersweg	Spoor 2 en spoor 3	2. Stil asfalt aangelegd tussen Europaweg en Balkgat. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
5.	Damsterdiep: wegvak Zaagmuldersweg-Florakade	Spoor 3 (hier ligt al stil asfalt)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
6.	Diepenring	Sporen 1, 2 en 3	1. De gemeente Groningen onderzoekt nog hoe de Diepenring aan te gaan passen. 2. In 2023 wordt stil asfalt aangebracht op de Spilsluizen. 3. Het saneringsprogramma is nog in uitvoering. Bij 6 woningen aan de Turfsingel en het Schuitendiep wordt nog gevelisolatie aangebracht.
7.	Eeldersingel/Emmasingel	Spoor 3 (hier ligt al stil asfalt)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
8.	Eendrachtskade ZZ	Spoor 3 (hier ligt al stil asfalt)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
9.	Europaweg/Damsterdiep/Petrus Campersingel	Geen	Het saneringsprogramma was in 2016 al afgerond. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen getroffen. Zie ook punt 4.
10.	Friesestraatweg: wegvak tussen Aweg-Kraneweg	Spoor 3 (stil asfalt niet mogelijk i.v.m. drukke kruisingen)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
11.	Hereweg (nabij spoorviaduct)	Spoor 3 (hier ligt al stil asfalt)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.

Weg(vak) met geluidbelasting > 65 dB		Maatregelen vorig Actieplan: 1. Verkeersmaatregel 2. Stil(ler) asfalt 3. Saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
12.	Hoendiep: tussen Friesestraatweg en Hoogkerk	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is nog in uitvoering. Bij 9 woningen aan het Hoendiep wordt nog gevelisolatie aangebracht.
13.	J.C. Kapteynlaan	Spoor 2 en spoor 3	2. Stil asfalt aangelegd tussen Korreweg en Oosterhamriklaan. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
14.	Korreweg	Bij voorkeur de sporen 1 + 3. Anders: sporen 2 + 3.	1. Plannen om de Korreweg aan te passen naar een 'fietsstraat' met een snelheid van 30 km/uur zijn nog in voorbereiding. Dit wordt gecombineerd met het project Gerit Krolbrug. 2. Na verlaging van de snelheid is stil asfalt niet meer relevant. Bij lagere snelheden wordt het rolgeluid van de banden overstemd door het motorgeluid. 3. Het saneringsprogramma is nog in uitvoering. Bij 12 woningen aan de Korreweg wordt nog gevelisolatie aangebracht.
15.	Kraneweg	Spoor 3 (hier ligt al stil asfalt)	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
16.	Nieuwe Ebbingestraat	Indien mogelijk de sporen 1 + 3. Anders: spoor 3.	1. Maximumsnelheid is 50 km/u gebleven. 3. Het saneringsprogramma is nog in uitvoering. Het onderzoek naar de te treffen maatregelen loopt nog.
17.	Oosterhamrikkade NZ	Spoor 1 + spoor 2	Plannen voor de Oosterhamrikzone zijn nog in voorbereiding. Bewoners worden in 2023 geïnformeerd over het verdere proces en hoe ze over de plannen kunnen meepraten.
18.	Oude Kijk in 't Jatstraat	Spoor 1	1. In 2023 is een gedeeltelijk verbod voor (zwaar) vrachtverkeer ingesteld, waardoor het geluid is afgenomen.
19.	Parkweg: Parkbrug-Paterswoldseweg	Spoor 2 (+ spoor 1)	1. Nieuw asfalt aangelegd in 2020 met fietsstroken. 2. Er rijden nu minder bussen dan ten tijde van vorige Actieplan.
20.	Paterswoldseweg: Eeldersingel-Parkweg	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
21.	Pop Dijkemaweg/Rijksweg	Spoor 3, zo mogelijk in combinatie met spoor 1.	1. Maximumsnelheid van 30 km/uur ingevoerd in 2021, van Rijksweg tot Stadsweg. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
22.	Sumatralaan	Spoor 2 + spoor 3	1. Stil asfalt aangelegd in 2018. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
23.	Veemarktstraat-Griffeweg	Spoor 2	2. Hier is geen stil asfalt toegepast. De toepassing van stil asfalt stuit op technische bezwaren: er zijn op korte afstand van elkaar (drukke) kruisingen aanwezig, waarop de toepassing van stil asfalt uit het oogpunt van beheer en onderhoud ongewenst is.
24.	Verlengde Hereweg	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
25.	Verlengde Visserstraat	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
26.	W.A. Scholtenstraat	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is afgerond.

Weg(vak) met geluidbelasting > 65 dB		Maatregelen vorig Actieplan: 1. Verkeersmaatregel 2. Stil(ler) asfalt 3. Saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
27.	Westerhaven	Sporen 1, 2 en 3	Dit geluidknelpunt is in 2017 opgelost met verkeersmaatregelen en stil asfalt.
28.	Westersingel	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma is afgerond.
29.	Zaagmuldersweg	Spoor 2 en spoor 3	2. Hier is (nog) geen stil asfalt toegepast. 3. Het saneringsprogramma is afgerond.
30.	Provinciale Friesestraatweg/N355	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma voor deze weg wordt uitgevoerd door de provincie.
31.	Westelijke ringweg/N370	Spoor 1 en/of spoor 3	1. De aanpak van de westelijke ringweg staat op de rol ná afronding van de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg. 3. Het saneringsprogramma voor deze weg wordt uitgevoerd door de provincie.
32.	Provinciale Rijksweg/N360	Spoor 3	3. Het saneringsprogramma voor deze weg wordt uitgevoerd door de provincie.