

Vragen m.b.t. SB Ontwerp Actieplan geluid provincie Utrecht 2024-2029

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
ChristenUnie	1	Als provincie moeten we iedere vijf jaar een Actieplan Geluid vaststellen. Het vorige plan werd vastgesteld in 2018 en liep af in 2023. Wat is de reden dat we nu pas in 2025 een volgend Actieplan Geluid vaststellen? En wat zijn mogelijke consequenties van het feit dat er in 2024 geen geldig Actieplan Geluid was?	De Europese Commissie heeft geconstateerd dat de periode tussen de oplevering van de geluidbelastingkaarten en het opvolgende actieplan geluid (voorheen 1 jaar) voor veel overheden te kort was. Daarom heeft zij besloten die periode te verlengen naar 2 jaar. De oplevertermijn voor het nu voorliggende actieplan is daarom verschoven van 18 juli 2023 naar 18 juli 2024. Vanaf die datum gaat de vijfjaarlijkse cyclus dus gelden. Het voorliggend actieplan is een half jaar later beschikbaar. Aanleiding hiervoor is dat de analyse van de totaalopgave en het maken van keuzes voor de aanpak van gevelwering van woningen meer tijd in beslag nam. Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn er gezien de voortgang die we nu boeken, geen consequenties vanwege de uitloop. In 2024 hebben we de uitgangspunten van het vorige actieplan toegepast. In de uitvoering heeft het actieplan 2018-2023 dus doorgelopen.
	2	Complimenten voor de grondigheid waarmee dit plan te werk gaat waar het de aanpak van geluidhinder betreft. Wat de ChristenUnie in dit plan heeft gemist is overlast die omwonenden van provinciale infrastructuur (wegen, trambaan) ervaren door trilling. Naar ons idee is dit nauw verbonden aan geluidhinder. Door duurzaamheidsmaatregelen (met name elektrificatie) neemt motorgeluid af, maar worden voertuigen tegelijk flink zwaarder. Met meer trilling als gevolg. Waar en hoe agenderen en monitoren we dat als provincie?	De scope van een Actieplan geluid is het geluid van provinciale wegen. Het verkeer op onze wegen kan inderdaad trillingshinder veroorzaken. Dat heeft met de hoeveelheid en het type (vracht)verkeer te maken en ook met de ondergrond. Wat dat betreft is het thema niet per se aan geluid(hinder) gerelateerd maar eerder aan de verkeersstromen en opbouw en inrichting van onze wegen. Het onderwerp trillingshinder is daarom niet in Actieplan geluid opgenomen. Binnen Mobiliteit wordt bij wegenprojecten vanuit praktijkervaring het aspect trillingshinder meegenomen. Daarbij worden natuurlijk meldingen van trillingshinder beoordeeld en waar mogelijk opgelost. We beoordelen trillingshinder per geval en project vanuit de uitvoeringspraktijk.
	3	Wat kan, hieraan gerelateerd, worden gezegd over trillingsschade aan (oudere) gebouwen en de impact hiervan, in bijvoorbeeld kleinere kernen?	Zie onze beantwoording op de vorige vraag 2. Mogelijke trillingsschade wordt per melding individueel behandeld.

	4	Welke handvaten bieden Europese, landelijke en provinciale regels (mogelijk de omgevingsverordening) als het gaat om trilling?	Er zijn geen Europese, landelijke of provinciale regels. Vaak wordt bij meldingen de meet- en beoordelingsrichtlijn voor trillingen van Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijn) gehanteerd.
PvdD	5	Het vorige actieplan 2018-2023 heette 'Actieplan Omgevingslawaaï': waarom is nu gekozen voor een andere titel?	Met het van kracht worden van de Omgevingswet wordt door de overheden de term Actieplan geluid gehanteerd.
	6	De omgevingsvisie is de basis voor het actieplan geluid; maar de provincie heeft ook taken als het gaat om luchtkwaliteit en geur (en water). Zijn er vergelijkbare actieplannen voor luchtkwaliteit en geur opgenomen in het beleid?	We verwijzen voor de onderwerpen luchtkwaliteit en geur naar het provinciaal Omgevingswetprogramma Gezond & Veilig 2022-2025
	7	Er wordt gerekend met gemiddelden: Lden en Lnight. Dit betekent dat er dus ook momenten zijn waarop de drempelwaarde van 60dB wordt overschreden. Is in beeld hoe vaak de drempel wordt overschreden en of er ook piekmomenten zijn van lawaai?	Dat klopt. Omdat het een gemiddelde waarde betreft kan het voorkomen dat, bij woningen nabij een weg, er kortdurend een kleine of grotere overschrijding optreedt van de drempelwaarde bij elke passage van een motorvoertuig. Hoe vaak en hoeveel de drempelwaarde wordt overschreden varieert sterk per woning (afstand tot weg) en per weg (verkeersintensiteit). We kunnen dat verder niet in beeld brengen. Hoe vaker en hoger de overschrijding is, des te hoger is ook de gemiddelde geluidwaarde (Lden en Lnight) op de woning. Om het geluid van wegen te reguleren is daarom vanuit de landelijke en Europese wetgeving gekozen voor de gemiddelde geluidwaarde en deze geeft een redelijk betrouwbare voorspelling van de te verwachten geluidhinder. De relatie tussen gemiddelde geluidwaarden en ondervonden geluidhinder is gebaseerd op enquêtes en de gemiddelde geluidwaarden op de woningen.
	8	Waarom is voor deze waarde gekozen? Hoe verhoudt deze waarde zich tot drempelwaarden in andere provincies in Nederland?	Met deze drempelwaarde sluiten we aan bij onze Omgevingsvisie en deze waarde is leidend voor ons beleid. De waarde is ook opgenomen in ons vorige actieplan en in de Omgevingswetprogramma's Gezond & Veilig 2022-2025 en Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029. Niet alle provincies hebben hun actieplannen klaar. Als we kijken naar de gepubliceerde actieplannen dan varieert de plandrempel tussen 50 dB (Gelderland, Noord-Holland), 55 dB (Limburg, Flevoland, Zuid-Holland), 60 dB (Noord-

			Brabant, Zeeland), 63 dB (Overijssel) en 65 dB (Groningen). Ook variëren de budgetten en daarmee ook welke geluidmaatregelen er daadwerkelijk bij een overschrijding van de plandrempel worden onderzocht en getroffen. De aanpak van de provincies om geluidhinder van haar provinciale wegen te verminderen zijn onderling dus niet direct met elkaar te vergelijken.
	9	Hoe verhoudt deze waarde zich tot drempelwaarden die in andere Europese landen worden gehanteerd (aangezien de EU vraagt om te rapporteren over geluidswaarden boven 50-55dB)?	Hoe in andere landen met drempelwaarden wordt omgegaan is ons niet bekend. De waarden van 50-55 dB waarover naar Europa moet worden gerapporteerd, zijn de minimale geluidswaarden die door overheden in beeld gebracht dienen te worden. Die waarden hebben niet direct een relatie met de drempelwaarde waarboven geluidmaatregelen overwogen worden.
	10	Op pagina 15 staat een uitleg van tabel 4: te verwachten geluidsgevoelige gebouwen boven de plandrempel. De laatste zin is: er is dus geen jaartal meer aan gekoppeld, kan dit nader uitgelegd worden?	In eerdere actieplannen was het op dat moment heersende geluid het uitgangspunt voor de berekening van negatieve gezondheidseffecten. Vanwege bijvoorbeeld de autonome groei van het verkeer kon het geluid van de weg ook (ongeremd) toenemen en was er ook geen inschatting mogelijk van de totaalopgave voor de provincie. De geluidswaarden op woningen zijn nu berekend op basis van de nog vast te stellen geluidproductieplafonds. Geluidproductieplafonds begrenzen de maximale toegestane geluidproductie van het wegverkeer op onze wegen en deze blijven na vaststelling in principe onverminderd van kracht. Die maximale geluidproductie is daarmee losgekoppeld van een jaartal. Geluidproductieplafonds mogen niet zondermeer worden overschreden en mocht daar sprake van zijn, dan is de provincie verplicht om daar vanuit wegbeheer lokaal geluidmaatregelen treffen. Op het moment dat geluidproductieplafonds moeten worden aangepast (altijd met een bestuursrechtelijke procedure) kan ook de totaalopgave wijzigen.
	11	Ook de zin '[de totale opgave] ... geldt totdat de in 2026 vast te stellen geluidsproductieplafonds op termijn worden overgeschreden' is niet helemaal duidelijk. Betekent dit dat de opgave	Ja. De uitgangspunten voor dit actieplan hebben we op de best beschikbare gegevens gebaseerd.

		tot 2026 4.881 woningen is, en dat daarna de opgave wordt aangepast nav de vastgestelde geluidsproductieplafonds?	Voor de vaststelling van de geluidproductieplafonds in 2026 zullen waarschijnlijk recentere (nog niet beschikbare) gegevens toegepast worden en kan de totaalopgave nog enigszins wijzigen. We zullen dat in de tussentijdse monitoring rapporteren aan GS en PS.
	1 2	Waar is het wettelijke aantal van 700 woningen die in aanmerking komen voor sanering op gebaseerd?	Op de regels (normwaarden voor geluidsanering) uit de Omgevingswet en het volgens de Omgevingsregeling berekende geluid op woningen bij maximale benutting van de geluidproductieplafonds.
	13	Zijn er vanuit de ambities stad en land gezond ambities geformuleerd voor stiltegebieden? En zo ja, welke zijn die?	De ambities voor het geluid in stiltegebieden staan in de "Notitie uitvoering stiltegebiedenbeleid". In paragraaf 2.3.3 van het ontwerp Actieplan geluid is dit samengevat. De regulering van geluid vanwege activiteiten en ruimtelijke ontwikkelingen is met regels in de Omgevingsverordening opgenomen.
	1 4	Wat betreft concrete acties (4.2): is er voor de trajecten waarvoor nu stiller asfalt dan wel schermen wordt overwogen ook gekeken naar de mogelijkheid voor het verlagen van de snelheid en/of het terugdringen van verkeerdrukke?	Nee. Het verlagen van de snelheid en het terugdringen van de verkeersdrukke is geen maatregel die alleen in het kader van geluid wordt afgewogen. Deze onderwerpen vragen een integrale afweging en zijn onderdeel van de (uitvoerings)programma's van Mobiliteit zoals het Netwerkperspectief provinciale wegen 2040 .
	15	P 21: de actualisatie van de rekenregels laat zien dat er veel meer geluidsoverlast is dan voorheen werd verondersteld. Welke consequenties heeft dat (gehad) of gaat het hebben voor de drempelwaarden dan wel voor de manier waarop geluidsoverlast wordt berekend in onze Provincie?	De plandrempel volgt de Omgevingsvisie en is ongewijzigd ten opzichte van het vorige actieplan. Gevolg van de laatste inventarisatie is dat nu ook de totaalopgave beter in beeld is en dat de opgave waar we voor staan helderder maar ook groter is geworden.
Groen Links	1 6	"Rijkswaterstaat is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het geluid door wegverkeer op rijkswegen en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het geluid van vliegtuigen van en naar Schiphol." Werken IenW en Rijkswaterstaat met dezelfde methodiek van geluidsproductieplafonds, sanering en een actieplan of werken zij op een andere manier. Hoe stemmen gemeenten/provincie met het Rijk af als er klachten ontstaan rondom bv. vliegverkeer?	Voor het geluid van rijkswegen en hoofdspoorwegen zijn sinds 1 juli 2012 geluidproductieplafonds van toepassing. Het betreft dezelfde methodiek. Ook voor deze bronnen is een geluidsaneringsopgave van toepassing en wordt een vast afwegingskader van geluidmaatregelen gebruikt. Dit is vastgelegd met regels in de Omgevingswet. Rijkswaterstaat, ProRail en Schiphol hebben ook Actieplannen geluid vastgesteld. Per vliegveld is er een aparte klachtprocedure. Ook bij Rijkswaterstaat

			en ProRail kunnen via de website meldingen van geluidsoverlast ingediend worden.
	17	Welke rol neemt de provincie hierin?	Provincie Utrecht behartigt de belangen van haar inwoners vanuit interprovinciale of andere overleggen waarin ook het Ministerie van IenW is vertegenwoordigd. Ook neemt de provincie deel aan overleggen met het ministerie IenW over de impact van nieuwe ontwikkelingen, zoals een mogelijke nieuwe indeling van het luchtruim.
BBB	18	Hoe waarborgt het college dat onder andere bij nieuwe woningbouwplannen de samenwerking met mede-overheden en entiteiten op het vlak van geluidsbronnen zodanig is dat de belangen van toekomstige bewoners voldoende gewaarborgd is?	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid. Provincie Utrecht borgt via regels in de Omgevingsverordening dat nieuwbouw van woningen niet op korte afstand van onze wegen komt te staan. Daarnaast overlegt en adviseert de provincie met mede-overheden in brede zin over ruimtelijke ontwikkelingen. Als het provinciaal belang wordt geraakt dan er ook sprake van sturing. We verwijzen naar het provinciaal Omgevingswetprogramma Gezond & Veilig 2022-2025
	19	Welke verbeteringen ziet het college t.a.v. samenwerking met mede-overheden op het vlak van een integrale afweging van verschillende geluidsbronnen bij onder andere nieuwe woningbouwplannen?	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid. We verwijzen naar de beantwoording van vorige vraag (19).
	20	Wat is de strategie van het college bij nieuwe woningbouwplannen in het landelijke gebied m.b.t. stiltegebieden?	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid. Voor nieuwe ruimtelijke (woningbouw)plannen gelden de regels voor stiltegebieden uit de Omgevingsverordening
	21	Welke inschatting wordt gemaakt over het al dan niet in stand houden van dergelijke stiltegebieden in het geval van nieuwe woningbouwplannen aldaar?	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid. Nieuwe ruimtelijke (woning)bouwplannen binnen stiltegebieden moeten voldoen aan de regels in de Omgevingsverordening en zijn niet snel een reden om grenzen van een stiltegebied aan te passen. Dit jaar worden de geluiden en de regulering daarvan in de stiltegebieden geëvalueerd. U wordt over de resultaten geïnformeerd. Als er aanleiding is om grenzen van stiltegebieden aan te passen zal de Omgevingsverordening ook wijzigen en dit met u worden gecommuniceerd.
	22	Hoe rijmt het college haar doelstelling van goede bereikbaarheid met haar andere doelstelling om	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid.

		de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom zoveel mogelijk te verlagen naar 60 km/u?	We verwijzen u naar de eerdergenoemde (uitvoerings)programma's van Mobiliteit
	2 3	Komt dat niet in het geding, temeer daar bewoners van oude en nieuwe woningen in het buitengebied ook vaak niet beschikken over goede OV verbindingen?	Deze vraag valt buiten de scope van het Actieplan geluid. We verwijzen u naar de eerder genoemde (uitvoerings)programma's van Mobiliteit