


RAADSBIJEENKOMST LELYSTAD SESSIE 4

<p>Datum: 16 november 2010.</p> <p>Deelsessie: 20.15 – 21.15 uur Kamer van Almere.</p> <p>Doel: Beeldvorming.</p> <p>Onderwerp: Nota Geluidbeleid 2010 - 2015.</p>	
<p>Toelichting: Het huidige geluidbeleid van de gemeente Lelystad is vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten. Een deel van deze besluiten is aan het eind van hun looptijd. Dit was aanleiding om de essentie van het geluidbeleid te herzien en vast te leggen in één nieuwe nota geluidbeleid voor de komende vijf jaar. Inhoudelijk wordt daarbij met name het volgende voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none">• het vastleggen van de maximale verkeersgeluidbelasting voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen in Lelystad op 58 dB;• het uitvoeren van nieuwe metingen en berekeningen in 2015 ter herijking van de nu vastgestelde waarde. <p>In feite worden in dit voorstel de bestaande hoofdlijnen van het geluidbeleid gecontinueerd. Tevens ontstaat door het intrekken van een drietal besluiten meer ruimte om naast de kernkwaliteit rust ook rekening te houden met de kernkwaliteit duurzaamheid. Tijdens deze sessie zal het college de nota geluidbeleid 2010 – 2015 nader toelichten.</p>	
<p>Behandeling: De sessie is gericht op het overbrengen van informatie naar de raadsleden en andere belangstellenden. Zowel raadsleden als belangstellenden kunnen vragen stellen en mee discussiëren.</p>	
<p>Genodigden: Raadsleden, het college en overige belangstellenden.</p>	
<p>Programma:</p> <ul style="list-style-type: none">• Inleiding door de voorzitter.• Insprekrecht voor belangstellenden.• Gelegenheid tot het stellen van vragen en discussie.• Afsluiting door de voorzitter.	
<p>Achterliggende stukken: Kadernota Geluidbeleid.</p>	
<p>Toelichting : wethouder Wout Jansen. Voorzitter : raadslid Bart Visscher. Griffier : Henk Riepma.</p>	
<p>Contactadres: griffie@lelystad.nl 0320 – 278 353.</p>	

Voorstel aan de raad

afdeling: BLD
steller: P.M. Bakker
doorkiesnummer: 0320-278926
e-mailadres: pm.bakker@lelystad.nl
begrotingsparagraaf: Schoon, heel, veilig en duurzaam



2010

Nr. B10-06567-1

Punt van de agenda voor de vergadering van

Onderwerp

Het intrekken van de besluiten "Geluidcontouren Buitenring" No. 2945-3 d.d. 10 maart 2005 en "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet" B06.00149-12 d.d. 9 februari 2006 en het vaststellen van nieuw geluidbeleid.

Voorgesteld besluit

1. **Kennis te nemen van de Nota geluidbeleid Lelystad 2010-2015.**
2. **De in de nota opgenomen beslispunten vast te stellen:**
 - a. **het besluit "Geluidcontouren Buitenring", No. 2945-3 d.d. 10 maart 2005 in te trekken;**
 - b. **het besluit "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149-12 d.d. 9 februari 2006 in te trekken;**
 - c. **een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB te hanteren voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad voor de periode 2010-2015;**
 - d. **in 2015 nieuwe metingen en berekeningen uitvoeren ter herijking van de nu vastgestelde waarde.**

Inleiding

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

- Gemeentelijk milieubeleidsplan 2006-2010.
- Geluidcontouren Buitenring, No. 2945-3 d.d. 10 maart 2005.
- Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet, besluit B06.00149-12 d.d. 9 februari 2006.
- Geluid in Lelystad: Hogere grenswaarden en Zonebeheer, besluit B06.01806 d.d. 23 januari 2007.

Het gemeentelijk milieubeleidsplan loopt van 2006-2010 en de besluiten No. 2945-3 en B06.00149-12 zijn vastgesteld voor de periode 2005-2010 en deels voor 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 No. 2945-3 en B06.00149-12 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.

Beoogd effect

Bestaand geluidbeleid te continueren voor de periode 2010–2015.

Argumenten

1. *De raad is bevoegd kaders te stellen.*
In de Nota geluidbeleid Lelystad staan de nieuwe kaders weergegeven.
- 2.a *De beleidsafpraak is achterhaald.*
Het beleidstuk "Geluidcontouren Buitenring", No. 2945-3 d.d. 10 maart 2005 is deels vastgesteld voor de periode 2005-2010;
- 2.b *De beleidsafpraak is achterhaald.*
Het beleidstuk "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149-12 d.d. 9 februari 2006 is deels vastgesteld voor de periode 2005-2010.
- 2.c *58 dB is voortzetting van eerder beleid.*
De gemeenteraad heeft met de besluiten No. 2945-3 en B06.00149-12 besloten dat voor bestaande bouw, het verlagen van het geluidniveau boven de 58 dB, wenselijk is om het woongenot van de burgers te kunnen waarborgen.
- 2.d *Door herijking kan de groei van de geluidsbelasting in beeld worden gebracht.*
De herijking heeft als doel om de mogelijke groei van de geluidsbelasting in 2015 in kaart te brengen. Daarbij zal gekeken moeten worden hoe het beleid zich verhoudt ten opzichte van de dan geldende wet- en regelgeving.

Kanttekeningen

Nvt.

Lelystad, 5 oktober 2010.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

D.G.C. van der Spek.

M. Horselenberg.



Raadsbesluit

2010

Nr. B10-06567-3

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 5 oktober 2010;

B E S L U I T:

1. kennis te nemen van de Nota geluidbeleid Lelystad 2010-2015;
2. de in de nota opgenomen beslispunten vast te stellen:
 - a. het besluit "Geluidcontouren Buitenring", No. 2945-3 d.d. 10 maart 2005 in te trekken;
 - b. het besluit "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149-12 d.d. 9 februari 2006 in te trekken;
 - c. een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB te hanteren voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad voor de periode 2010-2015;
 - d. in 2015 nieuwe metingen en berekeningen uitvoeren ter herijking van de nu vastgestelde waarde.

Lelystad,

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,



Onderwerp		Nota geluidbeleid Lelystad	
Portefeuillehouder	Jansen		Openbaar
Programma	Schoon, heel, veilig en duurzaam		
Aan	<input type="checkbox"/> Directie	Bijlagen	<input type="checkbox"/> Financiële paragraaf
	<input checked="" type="checkbox"/> College		<input checked="" type="checkbox"/> Raadsvoorstel
	<input type="checkbox"/> Burgemeester		<input type="checkbox"/> Openbare bekendmaking vereist
Registratie	 B10-06567		<input checked="" type="checkbox"/> Anders, nl.: <ul style="list-style-type: none"> - Nota geluidbeleid Lelystad 2010-2015; - Besluit B04.01717; - Besluit B05.00266 ; - Besluit B06.00149; - Besluit B06.01806; - Wet- en regelgeving.
Steller	P.M. Bakker	Datum	29 september 2010
Doorkiesnummer	0320-278926	Ingekomen brief d.d.	
Afdeling	BLD	Afkomstig van	

Parafen				
Afdelingshoofd	Controller	Medeparaaf Naam: Afd.:	Medeparaaf Naam: Afd.:	Gemeentesecretaris/ Algemeen directeur
Besproken met portefeuillehouder		ja		
Besproken in directie		<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja, zie bijgevoegd advies/besluit d.d.	
AKKOORD		BESPREKEN		Besluit via A-procedure
Horselenberg				Conform Gewijzigd Aangehouden
De Jager				Datum besluit:
Jacobs				Besluit via B-procedure
Luchtenveld				Conform Gewijzigd Aangehouden
Fackeldey				Datum besluit: 5 oktober 2010
Jansen				Agendanummer: IV-6

Voorgesteld besluit

De raad voor te stellen:

1. Kennis te nemen van de Nota geluidbeleid Lelystad 2010-2015.
2. De in de nota opgenomen beslispunten vast te stellen:
 - a. Het besluit "Geluidcontouren Buitenring", B04.01717 d.d. 7 december 2004 in te trekken;
 - b. De aanvullende notitie "Geluidcontouren Buitenring", B05.00266 d.d. 15 februari 2005 in te trekken;
 - c. Het besluit "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149 d.d. 24 januari 2006 in te trekken.
 - d. Een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB te hanteren voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad voor de periode 2010-2015;
 - e. In 2015 nieuwe metingen en berekeningen uitvoeren ter herijking van de nu vastgestelde waarde.



Voorgesteld besluit

De raad voor te stellen:

1. Kennis te nemen van de Nota geluidbeleid Lelystad 2010-2015.
2. De in de nota opgenomen beslispunten vast te stellen:
 - a. Het besluit "Geluidcontouren Buitenring", B04.01717 d.d. 7 december 2004 in te trekken;
 - b. De aanvullende notitie "Geluidcontouren Buitenring", B05.00266 d.d. 15 februari 2005 in te trekken;
 - c. Het besluit "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149 d.d. 24 januari 2006 in te trekken.
 - d. Een maximale verkeersgeluidbelasting van 58 dB te hanteren voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad voor de periode 2010-2015;
 - e. In 2015 nieuwe metingen en berekeningen uitvoeren ter herijking van de nu vastgestelde waarde.

Aanleiding

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.



Beoogd effect

Met de wijziging wordt het mogelijk gemaakt om duurzame asfaltsoorten toe te passen binnen de geldende wet- en regelgeving anders dan alleen GRA. Met het toepassen van een duurzaam asfalt met een langere vervangingscyclus liggen de kosten lager ten opzichte van GRA.

Argumenten

1.1 De raad is bevoegd kaders te stellen.

In de Nota geluidbeleid Lelystad staan de nieuwe kaders weergegeven.

2.a De beleidsafspraken is achterhaald.

Het beleidstuk "Geluidcontouren Buitenring", B04.01717 d.d. 7 december 2004 is vastgesteld voor de periode 2005-2010;

2.b De beleidsafspraken is achterhaald.

De aanvullende notitie "Geluidcontouren Buitenring", B05.00266 d.d. 15 februari 2005 is vastgesteld voor de periode 2005-2010;

2.c De beleidsafspraken is achterhaald.

Het beleidstuk "Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet", B06.00149 d.d. 24 januari 2006 is deels vastgesteld voor de periode 2005-2010;

2.d 58 dB is voortzetting van eerder beleid.

De gemeenteraad heeft met de besluiten B04.01717, B05.00266 en B06.00149 besloten dat voor bestaande bouw, het verlagen van het geluidniveau boven de 58 dB, wenselijk is om het woongenot van de burgers te kunnen waarborgen.

2.e Door herijking kan de groei van de geluidbelasting in beeld worden gebracht.

De herijking heeft als doel om de mogelijke groei van de geluidsbelasting in 2015 in kaart te brengen. Daarbij zal gekeken moeten worden hoe het beleid zich verhoudt ten opzichte van de dan geldende wet- en regelgeving.

Kanttekeningen

- Nvt.

Communicatie

Het nieuwe gemeentelijk geluidbeleid zal op voorgeschreven wijze worden gepubliceerd.

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

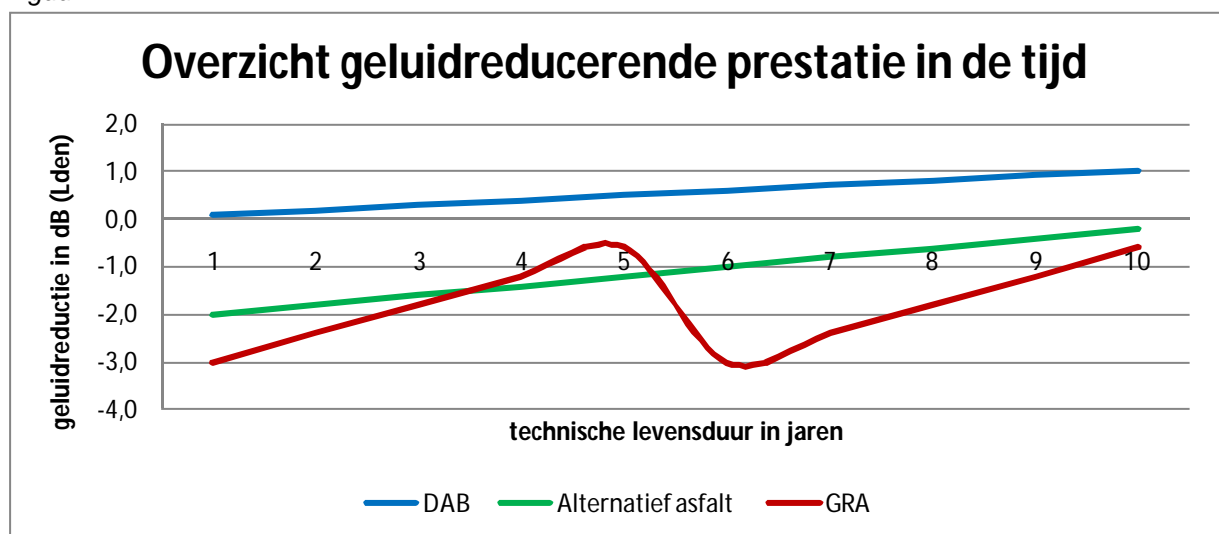
3.1 Geluidreducerend asfalt (GRA)

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 wetswijziging 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'. Verkeerslawaaai 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 asphalt waar mogelijk binnen de gestelde wet- en regelgeving.

Milieuhinder

Door de langere levensduur van een duurzaam asphalt 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.



Advertentie Flevopost van 2010, Editie Lelystad

Kennisgeving van het beleid “Nota geluidbeleid Lelystad”.

Het college van burgemeester en wethouders maakt bekend dat de raad van de gemeente, met toepassing van artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht, op ... 2010 hebben besloten tot vaststelling van de beleidsregels met betrekking tot verkeersgeluidbelasting afkomstig van de buitenring en de radialen van de gemeente Lelystad. In het beleid is opgenomen welke maximale verkeersgeluidbelasting geldt voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen.

Het geluidbeleid Lelystad ligt met ingang van woensdag 2010 gedurende zes weken tijdens reguliere openingstijden ter inzage bij de stadswinkel van het gemeentehuis van Lelystad, De Meent 14 te Lelystad. Er bestaat voor vastgestelde beleidsregels geen mogelijkheden als zienswijzen of bezwaar/beroep.



NIEUW GELUIDBELEID LELYSTAD

Het college van de gemeente Lelystad komt met een voorstel om een nieuw geluidbeleid vast te laten stellen door de raad. Een deel van het huidige beleid loopt tot 2010 en is toe aan vernieuwing. Het nieuwe geluidbeleid maakt het mogelijk om binnen de geldende wet- en regelgeving onder andere duurzaam asfalt toe te passen in plaats van alleen geluidreducerend asfalt. Bij de herziening wordt ook ingespeeld op het coalitieakkoord 2010 - 2014.

In het huidige beleid gaat men er vanuit dat geluidsreducerend asfalt een technische levensduur heeft van 12 jaar. Uit praktijk is echter gebleken dat het 5 tot 7 jaar mee gaat. Op dit moment is er een asfaltmengsel op de markt die een levensduur van minimaal 15 jaar heeft met geluidsreducerende eigenschappen.

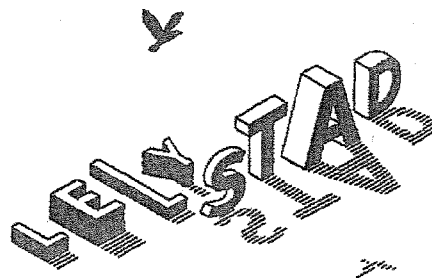
Ook stelt het college voor om de maximale verkeersgeluidsbelasting van 58 dB te continueren. Deze maximale waarden zijn van toepassing voor bestaande bouw langs de buitenring en de radialen van Lelystad.

Noot voor de redactie:

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Maureen Schledz, afdeling Communicatie, telefoon: 0320 27 8410 of 06 22 66 81 83

Voorstel aan de raad

afdeling: SW-PM
steller: E. Rentenaar
doorkiesnummer:
e-mailadres: e.rentenaar@lelystad.nl
begrotingsparagraaf: 210 Wegen, straten en pleinen



2006

Nr. B06.00149-1

Punt 10 van de agenda voor de vergadering van 9 februari 2006.

Onderwerp

Geluidscontouren en maatregelen van de radialen van het hoofdwegennet.

Voorgesteld besluit

1. Ingestemd wordt met het thans hanteren van een verkeersgeluidbelasting van 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 geluidsbelasting van 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. In te stemmen met het bij uitvoering van groot onderhoud toepassen van geluidsreducerend asfalt op de radialen.
4. Ingestemd wordt met het in stand houden van een gescheiden verkeerssysteem waarbij alleen bij uitzondering gelijkvloers oversteken van langzaam verkeer over het hoofdwegennet wordt toegestaan. Deze uitzonderingen worden aan de raad ter goedkeuring voorgelegd
5. Ingestemd wordt met 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. Ingestemd wordt met het vaststellen van de snelheden op de radialen conform voorkeursvariant "d" bestaande uit:
 - a. 70 km/u op de Kustendreef en Visarenddreef, en
 - b. 50 km/u op de Zuigerplasdreef, Geldersedreef, Middendreef, Gordiaandreef en Stationsdreef.Hierbij wordt geïnvesteerd in geluidsreducerend asfalt als onderdeel van groot onderhoud en maatwerk per locatie van geluidswerende maatregelen voor een totaal van € 864.000.
7. Ingestemd wordt met het investeringsplan radialen 2005-2010 optie "d" groot € 864.000. De dekking wordt gerealiseerd uit twee reserves op de volgende wijze:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
Reserve groot onderhoud WSP	-	-	303.000	50.000	27.000	-	380.000
Reserve Ontwikkeling Stad ROS	-	-	-	240.000	40.000	204.000	484.000
Totaal	-	-	303.000	290.000	67.000	204.000	864.000

Inleiding

Naar aanleiding van de behandeling van het voorstel tot aanpak van de Visarenddreef in de raad van 24 februari 2005 is door het college toegezegd de raad een totaaloverzicht te geven van de verkeers-geluidsproblematiek van de radialen, de mogelijk uit te voeren maatregelen welke leiden tot en daarbij benodigde investeringen. De uitwerking van dit overzicht voor de radialen is op gelijke wijze gedaan als de nota Geluidsc contouren buitenring welke in de raad van 10 februari 2005 is vastgesteld.

Maatschappelijk effect

Het doel van dit voorstel is om de uitgangspunten voor de inrichting vast te stellen die invulling geven aan de reeds eerder vastgestelde structuur van het hoofdwegennet en een passende oplossing bieden voor de geluidsproblematiek langs de radialen. Aan de hand van deze uitgangspunten wordt daarbij een investeringsprogramma opgesteld voor minimaal 5 jaar (aansluitend bij het KSP) ten behoeve van realisatie van de aangeboden oplossingen. Door werk met werk te combineren zal het investeringsniveau van het programma radialen 2005-2010 tot een minimum gereduceerd kunnen worden.

Argumenten

1. Maatregelen moeten passen binnen het wettelijk kader Wgh.

Volgens de Wet geluidhinder behoeven er geen maatregelen genomen te worden voor de woningen die voor 1985 zijn gebouwd.

Ook voor woningen die na 1985 zijn gebouwd met een maximale geluidsbelasting van 50 dB(A) of zelfs met hogere waarden van 55 of 60 dB(A) behoeven indien er geen werkzaamheden aan de wegen worden uitgevoerd, geen maatregelen getroffen te worden. Voor nieuwbouwwoningen geldt de maximale waarde van 50 dB(A); voor bestaande bouw – mits er geen sprake is van reconstructie in het kader van de Wgh – wordt als wenselijk 55 dB(A) en een (niet wettelijk) niveau van 60 dB(A) als maximaal toelaatbaar aangenomen.

Door het uitvoeren van groot onderhoud - zijnde vervangen van de toplaag en aanpassing kruisingen – worden geen wijzigingen in de zin van reconstructie volgens de Wet geluidhinder aan de wegen toegepast en behoeven er geen extra maatregelen te worden genomen. Ook wijzen de berekeningen uit dat de geluidsintensiteit in 10 jaar niet met meer dan 2 dB(A) verhoogt of de intensiteit met meer dan 40% toeneemt wat ook gelijk gesteld wordt aan een groei van 2 dB(A).

De keuze voor 60 dB(A) als maximale waarde voor de geluidsbelasting komt voort uit de gelijke argumentatie die gebruikt is bij de buitenring en de besluitvorming die daarop heeft plaatsgevonden. Deze argumentatie geeft aan dat enerzijds ondanks dat er geen wettelijke norm is voor bestaande bouw, het verlagen van het geluidsniveau van boven de 60 dB(A) wenselijk is om het woongenot van de burgers te kunnen borgen. Anderzijds komt deze maatregel voort uit de mogelijke grote financiële gevolgen, als de reconstructie maat van 55 dB(A) voor de radialen ook als maatstaf voor de gehele stad zou worden geprojecteerd (precedentwerking). Voorgesteld wordt om in 2010 een herberekening uit te voeren, waarmee de veronderstellingen en uitgangspunten die de groei van het verkeer realiseren, kunnen worden herijkt in relatie tot de gemeten verkeersintensiteiten. Vervolgens is het met deze gegevens mogelijk om eventuele extra maatregelen zoals geluidswallen en/of schermen alsnog te realiseren.

Conclusie:

Voor bestaande bouw is volgens de Wgh geen noodzaak voor geluidswerende maatregelen indien er geen sprake is van tracéwijziging en/of overmatige groei van verkeersgeluid van meer dan 2 dB(A). Om het woongenot van de bewoners van Lelystad te borgen wordt gekozen voor een maximum toelaatbare waarde van 60 dB(A).

2. De overschrijding van een streefwaarde van de geluidsbelasting van 55 dB(A) in de periode van 2005-2010 voorkomen door het ontwerpen en uitvoeren van geluidsreducerende maatregelen.

Bij de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder was de grens voor sanering van bestaande bouw 55 dB(A). Hieruit kan geconcludeerd worden dat deze waarde een redelijke waarde is als uitgangspunt voor het streven naar een maatschappelijk verantwoorde geluidsbelasting, daar de radialen in de huidige omstandigheden volgens de Wet geluidhinder niet gehouden zijn aan een waarde en/of maatregelen. Bij de huidige situatie en de situatie zonder maatregelen maar met de geprognosticeerde groei van het autoverkeer naar 2015 blijkt dat de belasting tussen de 55 dB(A) en 60 dB(A) met een redelijk pakket aan maatregelen is te verminderen.

Maatregelen die de geluidsbelasting reduceren bestaan uit een drietal mogelijkheden en combinaties daartussen. Deze maatregelen volgen de volgorde van aanpak volgens het principe eerst de bron, daarna de overdracht en vervolgens de ontvanger. De maatregelen zijn snelheidsverlaging, materiaalgebruik wegdek en geluidskerende of absorberende constructies tussen de weg en de ontvangende woningen.

De snelheidsverlaging is de meest eenvoudige, daar bij een verlaging van de snelheid van 70 naar 50 km/h minder geluid geproduceerd wordt door de banden op het wegdek. Het rekenkundig effect van snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/u is hetzelfde als toepassen van stil asfalt bij 70 km/u. Voor de beleving van de bewoners is stil asfalt echter aanmerkelijk beter. Dat komt omdat de fysieke toepassing van een geluidsreducerend materiaal direct merkbaar is doordat alle rolgeluid bij de bron met -3 dB(A) gedempt wordt. Bij de snelheidsreductie wordt alleen de productie van geluid met -2 dB(A) vermindert maar niet alle rolgeluid gedempt.

Omtrent het begrip stil asfalt als materiaal dat de geluidsproductie van het wegdek vermindert zijn nog steeds onduidelijkheden. In sommige publicaties wordt gesproken over grote reducties van wel 6 dB(A). In andere publicaties wordt weer gesproken over de vele nadelen, onderhoudsproblemen en onveiligheid (glad wegdek). De keuze voor de uitvoering van een stil asfalt wordt door een aantal factoren bepaald. Geluidsreductie is daarbij belangrijk, maar ook zeker civieltechnische eigenschappen en de locatie en gebruik van het wegvak zijn van belang. Voor het plan radialen wordt vooralsnog uitgegaan van de mogelijke aanleg van een dunne absorberende deklaag. Deze heeft een aantal voordelen (zoals kosten, onderhoud) en biedt ook in binnenstedelijk gebied een behoorlijke geluidsreductie. Er zijn asfaltsoorten bekend met een geluidsreductie van wel 5 dB(A) bij 50 km/u en 6 dB(A) bij 70 km/u. Nu is ook bekend dat die geluidsreductie in de loop van de tijd afneemt en het onderhoud toeneemt. Er is in het rekenmodel daarom conservatief gerekend met een reductiegetal van 3 dB(A) bij 50 km/u en 4 dB(A) bij 70 km/u. Dit zou ertoe moeten leiden dat de uiteindelijke keuze voor een asfaltsoort leidt tot een type met langere levensduur in plaats van een type "hoge geluidsreductie" met kortere levensduur of meer onderhoud.

De derde mogelijkheid is het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Geluidswallen hebben een groot oppervlakte benodigd voor aanleg. De hoogte van de wallen moet nogal snel tot 3 m worden gebracht voordat het rendement oplevert. De helling van de geluidswal bedraagt 1:2 tot 1:3 afhankelijk van de soort beplanting of beheer die gekozen wordt. Dat betekent een benodigde breedte van minimaal 12 m. Voor het juiste effect dienen deze wallen zo dicht mogelijk op de weg te liggen. Helaas is de eerste 2 m vol gelegd met kabels en leidingen waardoor daarachter pas gestart kan worden. Het profiel van de bermen naast de wegen bestaat meestal uit 5 tot 10 m berm met daarna een gracht. Dit levert binnen het stedelijk gebied van Lelystad nogal snel tot problematische toepassing. De bestaande wallen echter kunnen indien verzakt natuurlijk indien dit het gewenste geluidsreducerende effect kan opleveren opgehoogd worden.

Geluidsschermen daarentegen hebben weinig ruimte nodig. Een redelijk eenvoudige funderingsconstructie en daarop transparante of juist groene materialen kunnen in vele uitvoeringen worden toegepast. Deze oplossingen leveren direct een hoge geluidsreductie op maar brengen wel aanzienlijke investeringen met zich mee.

Conclusie:

Het verkeersgeluid kan gereduceerd worden tot een streefwaarde van 55 dB(A) met een redelijk pakket aan maatregelen: via de bron, via overdracht of voor de ontvanger.

Bij de bron is de snelheid waarbij de vermindering van 50 naar 70 km/u het meeste oplevert met de minste investeringen.

Via overdracht is het materiaalgebruik van de wegverharding waarbij met stil asfalt dezelfde opbrengst als bij 20 km snelheid maar met veel hogere investeringen.

Voor de ontvanger betekent tussen de weg en de woning een geluidskerende of absorberende constructie welke een veelvoud in reductie oplevert als de vorige twee maar een hoge investering vergt en esthetisch veelal bediscussieerd wordt.

3. Bij alle grootonderhoudswerkzaamheden aan de radialen wordt geluidsreducerend asfalt toegepast.

Bij alle grootonderhoudswerkzaamheden in het meerjarenonderhoudsprogramma zal geluidsreducerend asfalt worden toegepast om de geluidsbelasting tot een minimum te reduceren. In de mogelijkheden van reductie van geluidsbelasting is het toepassen van geluidsreducerend asfalt te allen tijde bij elke snelheid een efficiënte maatregel die in aanleg gekoppeld aan het groot onderhoud geen hogere investering vergt. Ook het onderhoud van de wegen voorzien van geluidsreducerend asfalt is niet anders dan van een gewoon asfalt. Vervuiling van het wegdek bij de hier binnen de bebouwde kom toegepaste SMA-asfaltsoorten is zeer gering ten opzichte van de buiten de bebouwde kom toegepaste ZOAB-asfaltsoorten. De mogelijke vermindering van het geluidsreducerend vermogen als gevolg van vervuiling zal in de komende jaren nauwkeurig gemonitord worden. Het meerjarengrootonderhoudsprogramma gaat uit van een investeringscyclus van 1 x per 15 jaar. Door het toepassen van geluidsreducerend asfalt zal dit verkort worden naar 1 x per 12 jaar. In de cyclus betekent dat een verkorting van 20% voor deze wegen. Hiermee zal dan de reservering van de ICL-gelden voor het groot onderhoud op termijn aangepast moeten worden. Het voorstel hierbij is om het mogelijk aanbestedingsvoordeel van de projecten uit de ICL-reserves dat minder wordt onttrokken, gereserveerd wordt ten gunste van voornoemd mogelijk optredend tekort in de onderhoudscyclus.

Conclusie:

De toepassing van geluidsreducerend asfalt ten opzichte van Gewoon asfalt levert op:

lagere geluidsbelasting van 3 dB(A) tegen gelijke investering;

kortere levensduur van 20% op minimaal 15 jaar;

gelijk onderhoudsregime.

4. Gelijkvloerse oversteken hoofdwegennet.

Lelystad heeft van oudsher een gescheiden verkeerssysteem. Waar fietsroutes de stedelijke hoofdwegen kruisen, wordt in principe voor een ongelijkvloerse voorziening gekozen.

Binnen de bestaande stad wordt het steeds moeilijker dit principe vast te houden. Door wijzigingen in de structuur van wijken en voorzieningen, is er behoefte aan nieuwe oversteekplekken. Het realiseren van een brug of tunnel is binnen de bestaande stad fysiek niet altijd mogelijk en vaak heel kostbaar.

Bij de keuze voor al dan niet gelijkvloers oversteken dienen de volgende zaken in overweging genomen te worden:

- bij 50 km/u (daadwerkelijke snelheid, geen maximumsnelheid) overlijdt ca. 50% van de aangereden voetgangers ;
- bij 70 km/u (daadwerkelijke snelheid, geen maximumsnelheid) zal slechts een enkele voetganger de aanrijding overleven ;
- snelheden hoger dan 50 km/u worden door voetgangers vaak overschat ;
- bij een hogere snelheid van het verkeer is een grotere afstand tussen twee voertuigen nodig om dezelfde hiaattijd te krijgen;
- ouderen en kinderen hebben vaak moeite met het inschatten van snelheid van voertuigen;
- oversteken van een dubbelbaans weg met één rijstrook per richting kost 5 seconden per baan;
- oversteken van een weg met twee rijstroken per richting kost 10,5 seconden;
- naarmate het drukker wordt, verslechtert de oversteekbaarheid.

Conclusie:

Voorgesteld wordt om gelijkvloerse oversteken over het hoofdwegennet alleen als uitzondering toe te staan na goedkeuring van de raad.

5.1. Reeds eerder vastgesteld beleid, functies en randvoorwaarden zijn bepalend voor de snelheidsinrichting van de radialen.

Voor het vaststellen van de snelheden op de dreven wordt als eerste gekeken naar reeds eerder vastgesteld beleid. Voor de stadshoofdwegen is een aantal randvoorwaarden voor de inrichting en de maatregelen vastgesteld welke als basis dienen voor deze uitwerking van de radialen:

- het ontwerp van de hoofdwegen dient voor weggebruikers eenduidig en herkenbaar te zijn;
- herinrichting dient doorstroming en verkeersveiligheid te bevorderen;
- ten aanzien van de snelheden: 70 km/u waar het kan en 50 km/u waar het moet;
- geen aanpassingen aan de dreven alleen vanuit groot onderhoud.

Naast de randvoorwaarden voor de inrichting zijn ook de functies van de wegen bepalend voor de inrichting zoals is vastgelegd in de nota hoofdwegenstructuur. Hierin geldt voor de radialen dat deze een verdeelfunctie hebben, met als doel het verwerken van verkeer van en naar de centrumring en de aanliggende woongebieden. Om de bereikbaarheid van het Stadshart te optimaliseren wordt het doorgaande verkeer naar de buitenring verwezen en de daartoe benodigde voorzieningen dienen hiertoe te worden afgestemd.

Vanuit de visie Duurzaam Veilig moeten functie, vormgeving en gebruik van wegen op elkaar afgestemd zijn. Het systeem van wegen dient helder en begrijpbaar te zijn, de wegen en de wegenstructuur dient zichzelf uit te leggen aan de weggebruiker. Een logische opbouw van het wegennet is een opbouw met een afpellend snelheidsregime. Hoe dichterbij het centrum, hoe lager de maximum snelheid. Voor alle hoofdwegen binnen de ring wordt vanuit die visie een adviessnelheid van 50 km/u aangegeven.

5.2. Voor de verdere uitwerking van de snelheden aan de hand van de randvoorwaarden moet zowel de stedenbouwkundige inpassing, het huidige zowel als toekomstige gebruik en geluidsbelasting vastgesteld worden.

De verstedelijking betreft de aanwezigheid van bebouwing van woongebieden en bedrijventerreinen langs de dreven en de afstand van de bebouwing tot de radialen.

Langs alle radialen met uitzondering van de Zuigerplasdreef-zuid en de Middendreef is aan weerszijden bebouwing aanwezig. Het aantal aansluitingen op een dreef is om redenen van verkeersveiligheid aanleiding om een snelheidsregime van 50 km/h in te stellen. De vele invoegingen leiden met hogere snelheden tot lange wachttijden waardoor onveilige invoegbewegingen gaan ontstaan of zelfs sluiproutes gekozen gaan worden. De aspecten van verkeersveiligheid en bereikbaarheid vragen hier in relatie tot de vele wijkaansluitingen met 30 km/h en dichte bebouwing om een snelheidsregime van 50 km/h.

De basis voor het vaststellen van de verkeersintensiteiten naar de toekomst zijn tellingen van de huidige situatie. Deze tellingen worden verwerkt in een rekenmodel waarmee voorspelling over een periode van 10 jaar wordt gedaan. In het huidige model is een prognose gedaan voor 2015. Het model wordt elke vijf jaar aangepast. Het huidige model is van 2000 met aan de ontwikkeling aangepaste gegevens en deeltellingen 2004 daarin verwerkt. De ontwikkeling van het verkeer wordt afgeleid van economische groei, uitbreiding van de stad (groei naar 80.000 inwoners) met specifieke uitbreidingsgebieden en ontwikkeling van industrie- en leisure locaties. Ontwikkelingen waarmee rekening gehouden wordt zijn b.v. Batavia Stad, de Kuststrook, Lelystad-zuid, ontwikkeling Stadshart, industriegebied Larserpoort en de omlegging van de N302. Per ontwikkelingsgebied worden nieuwe telgegevens ingevoerd en het model uitgedraaid. Voor de buitenring zijn ook de meest recente gegevens verwerkt in de prognoseberekeringen.

Om inzicht te geven in de akoestische consequenties van de veranderingen aan de radialen zijn conform de wettelijke berekeningsmethodiek berekeningen gedaan die grafisch worden weergegeven op een viertal kaarten. Er is gekozen om vier opties in beeld te brengen waaruit alle mogelijke maatregelen of combinaties uit afgeleid kunnen worden.

- Kaart 1 geeft de huidige situatie aan m.b.t. de gevarieerde snelheden en intensiteiten.
- Kaart 2 geeft de situatie van 2015 aan met alle dreven 70 km/h en de prognose van intensiteiten in 2015.
- Kaart 3 geeft de situatie van 2015 aan met alle dreven 70 km/h + stil asfalt en de prognose van intensiteiten in 2015.
- Kaart 4 geeft de situatie van 2015 aan met alle dreven 50 km/h en de prognose van intensiteiten in 2015.

Op deze kaarten zijn de berekende geluidscontouren 50 dB(A), 55 dB(A) en 60 dB(A) aangegeven. De contouren van 50 dB(A) geldt als de wettelijke norm voor nieuwbouw, 55 dB(A) geldt als streefwaarde en 60 dB(A) geldt als maximale waarde waarvan aangegeven wordt dat deze hinderlijk is voor Lelystadse begrippen.

De contourenkaarten zijn van de volgende kleuren voorzien.

Op de kaart zijn de gebieden te zien en aantallen woningen waar de geluidsniveaus op woningen hoger zijn dan 55 dB(A). Op alle radialen zijn de geluidsbelastingen in de huidige situatie boven de 55 en zelfs soms boven de 60 dB(A). Op alle kaarten zijn potentiële ontwikkellocaties aangegeven. Zodoende kan in de afweging van de investeringen alle consequenties worden meegewogen.

De voor de berekening gebruikte invoer en de analyse van de kaarten is per kaart verwerkt in een matrix en voorzien van maatregel en investeringsbedrag. Uit alle vier de kaarten is hier een samenvatting ingevoegd.

Het doel van deze berekeningen is het realiseren van de meest optimale combinatie van de maatregelen voortkomend uit veiligheid, doorstroming en geluid. Een belangrijk uitgangspunt is het vaststellen van een continue snelheid per wegvak, waarbij inrichting, gebruik en beleving op elkaar is afgestemd. Met het vaststellen van een uitgangswaarde van het verkeersgeluid belasting voor bestaande bouw kunnen de huidige bewoners en toekomstige bewoners uitgaan van een acceptabele geluidsbelasting waarop de werkzaamheden en/of inrichting van de weg zullen moeten worden afgestemd.

Het uitvoeren van groot onderhoud aan de Zuigerplasdreef-midden zal pas in 2018 plaatsvinden daar deze in 2003 pas voorzien is van een nieuwe toplaag en pas dan weer aan vervanging toe is. Het eerder aanbrengen van stil asfalt leidt tot kapitaalvernietiging en kan niet worden gerealiseerd uit de reserve groot onderhoud WSP, maar zal een extra aanslag kunnen betekenen op de reserve ontwikkeling stad.

Het grootonderhoudsprogramma geeft voor de Geldersdreef en de Zuigerplasdreef-zuid de uitvoering in 2005 en 2007 hetgeen in het investeringsplan Hoofdwegennet reeds is opgenomen en dus niet tot extra investeringen leidt.

De Middendreef en Gordiaandreef staan voor 2009 opgenomen voor groot onderhoud. De hiertoe benodigde investeringen worden in dit investeringsplan radiaal niet opgenomen als zijnde extra investering. De benodigde middelen komen in de begroting van 2009 beschikbaar.

De Kustendreef en Visarenddreef zijn pas na 2010 in het grootonderhoudsprogramma opgenomen door hun geringe leeftijd in het kader van groot onderhoud.

Samenvatting

- a. Kaart 2: Het handhaven en/of verhogen van de snelheid naar 70 levert in 2015 een hoge geluidsbelasting voor 835 woningen, waarbij de oplossende maatregelen over een lengte van 8,8 km ca. € 3,2 miljoen bedragen. Deze optie bestaat voor € 2.835.000 uit geluidswerende maatregelen en geen extra kosten indien stil asfalt gelijktijdig met groot onderhoud wordt aangebracht.
- b. Kaart 3: Het bij 70 km/h aanbrengen van stil asfalt in combinatie met geluidswerende voorzieningen halveert het aantal woningen met overlast tot 481 met een daarbij benodigde investering van € 2,1 miljoen. Deze optie bestaat voor € 1.699.000 uit geluidswerende maatregelen en geen extra kosten indien stil asfalt gelijktijdig met groot onderhoud wordt aangebracht (de Geldersedreef en Zuigerplasdreef-zuid zijn al voor € 1.798.400 deels gerealiseerd met stil asfalt en opgenomen in het investeringsplan hoofdwegennet).
- c. Kaart 4: Het verlagen van de snelheid naar 50 km/h geeft de hoogste reductie van de geluidsbelasting waarbij nog 89 woning overblijven. Om deze locaties op te lossen is een budget van € 682.000 benodigd. Deze optie bestaat voor € 302.000 uit geluidswerende maatregelen.

Totaaloverzicht geluidskaarten	Kaart 1	Kaart 2	Kaart 3	Kaart 4
Berekeningsjaar	2005	2015	2015	2015
Maximumsnelheid	50/70	70	70	50
Aantal woningen > 65 dB(A)	724	835	481	89
Aantal woningen > 60 dB(A)	88	110	0	0
Kosten stil asfalt			in groot onderhoud*	
Kosten geluidswerende maatregelen		2.835.000	1.699.000	302.000
Totaal		2.835.000	1.699.000	302.000
Klein groot onderhoud 2005-2010		380.000	380.000	380.000
Totaal		3.215.000	2.079.000	682.000
Note:				
Extra kosten ontwikkelgebieden ten laste van exploitaties		253.000	172.000	147.000

* Stil asfalt geeft geen meerkosten mits gelijktijdig met groot onderhoud uitgevoerd in de periode tot 2015

Note:

Bij alle opties moet in verband met het zo goed mogelijk handhaven van de bereikbaarheid van de stad de uitvoering van alle maatregelen verspreid worden in vijf jaar. Door deze spreiding wordt verwacht dat extra onderhoud in deze periode nodig zal zijn die niet in het dagelijks onderhoud voorzien is. Hiervoor moet in deze periode Klein Groot Onderhoud worden gerealiseerd die in dit investeringsplan zijn opgenomen.

Conclusie:

Snelheid	Investering	Lengte maatregel in m	Totaal lengte in km
70	3,2	8.820	11
70 + SA	2,1	4.790	11
50	0,7	1.160	11

Meest economisch voordelig is 50 km instellen, geringe investering en maatregelen, geluidscontouren geborgd.

Indien stil asfalt wordt aangebracht in combinatie met groot onderhoud, is dat de eerstvolgende maatregel die kosteneffectief is.

Kanttekening: profielbreedte moet worden aangepast door optische versmalling met belijning of strakke handhaving om maximumsnelheid te waarborgen.

5.3. Snelheid op het hoofdwegennet en ongevalanalyse.

Naast de financiële afwegingen van snelheid en daarmee gepaard gaande maatregelen moet ook de relatie snelheid en veiligheid mee afgewogen worden in de uiteindelijke besluitvorming.

De huidige situatie geeft een versnipperd beeld van de toegepaste snelheidsregimes. Het blijkt dat er geen eenheid is in het ingestelde snelheidsregime, per radiaal wordt een aantal keer van maximumsnelheid gewisseld en er zijn zelfs delen waar geen maximumsnelheid is aangegeven. Volgens de wetgeving zou in het geval dat binnen de bebouwde kom geen maximumsnelheid is aangegeven een maximumsnelheid gelden van 50 km/u. Maar met een dergelijk inconsistent beeld van maximumsnelheden zou een rechterlijke uitspraak (bijvoorbeeld in geval van rechtszaak als gevolg van een boete voor een snelheidsovertreding) hier bij voorbaat geen 50 km/u als uitkomst geven.

Dit versnipperde beeld geeft tegelijkertijd het dilemma van de politie aan m.b.t. handhaving. Waar moeten zij op welke maximumsnelheid handhaven. Neem daarbij het geconstateerde wisselend snelheidsbeeld en de huidige weginrichting die niet is afgestemd op de maximumsnelheden (duidelijk geen overeenstemming tussen functie, vormgeving en gebruik). Dit alles is de reden dat de politie slechts zeer incidenteel handhaaft op het hoofdwegennet.

Op een groot deel van de wegvakken van het hoofdwegennet zijn metingen uitgevoerd.

- Op de buitenring de overschrijding van de maximumsnelheid varieert tussen 16% en 94%.
- Op de radialen de overschrijding van de maximumsnelheid varieert tussen 9% en 85%.

Dat betekent dat de door de politie gehanteerde norm op geen enkel wegvak van het hoofdwegennet gehaald wordt, de overschrijding op de V-85 is fors.

- De maximumsnelheden in Lelystad worden flink overschreden.
- Op de buitenring varieert de overschrijding van de maximumsnelheid tussen 16% en 94%.
- Op de radialen varieert de overschrijding van de maximumsnelheid tussen 9% en 85%.
- Dat de snelheid van wezenlijk belang is op de verkeersonveiligheid blijkt uit onderzoek door de SWOV waaruit blijkt dat een snelheidstoename van 1 km/u leidt tot een toename van 3% op een ongeval waarbij gewonden vallen. Bij ernstige ongevallen is de stijging nog sterker: 1 km/u leidt tot 5% meer kans op ernstig of dodelijk letsel.

De verkeersonveiligheid is objectief uit te drukken in cijfers. Op basis van deze ongevalcijfers is een analyse gemaakt van de ongevallen op het hoofdwegennet van Lelystad. Uit het naar voren komend ongevalbeeld zijn conclusies te trekken die een bijdrage kunnen leveren in de te kiezen oplossingsrichting qua vormgeving van de radialen. Immers, de oorzaak van een deel van de ongevallen zijn te wijten aan menselijk gedrag. Als de functie, vormgeving en het gebruik van wegen niet met elkaar in overeenstemming zijn zal dat onherroepelijk leiden tot verkeersgevaarlijke situaties en ongevallen.

De analyse heeft zich gericht op de nu voorliggende discussie omtrent de radialen; de volgende zaken zijn onderzocht:

- ongevallenbeeld voor geheel Lelystad;
- hoofdwegenstructuur onderverdeeld naar buitenring en radialen;
- benchmark met Zwolle (omdat Zwolle een vergelijkbare wegenstructuur heeft).

Conclusie:

Het letselrisico in Lelystad neemt toe, letselrisico op hoofdwegennet blijft gelijk.

Het aantal letselongevallen per 100 m weglengte is op de buitenring (1,3) 2 maal zo hoog als op de radialen (0,7).

Het letselrisico op de radialen (23,6%) is hoger dan op de buitenring (19,6%).

In vergelijking met Zwolle doet Lelystad het slecht. De letselkans op de buitenring in Lelystad (26,3%) is 10% hoger dan in Zwolle (15,8%). De letselkans op de radialen is in Lelystad (23,3%), ca. 6% hoger dan in Zwolle (17,5%).

5.4. Realisatie.

Het investeringsplan radialen voor optie d kan op verschillende manieren gerealiseerd worden.

- Ten eerste is dan van de soort investering bekeken of deze in combinatie met andere programma's en dus financieringsstromen gerealiseerd kan worden ('werk met werk maken').
- Ten tweede is bekeken of de werken wel in hun omvang gelijktijdig met andere werken in de stad gerealiseerd kunnen worden.
- Ten derde is bekeken of door spreiding van de werken een gelijkmatige verdeling van de werken en financiering kan worden gerealiseerd.

Voor de aanvang van de maatregelen is gekozen in 2007 om zo voldoende voorbereidingstijd te genereren voor een goede voorbereiding en afstemming van de maatregelen met zowel politiek als bevolking. Het gaat hier immers om maatregelen in o.a. geluidswallen en schermen die een wezenlijk ander stadsbeeld zullen introduceren. (Voor overzicht werkzaamheden zie bijlage uitvoeringsplan.)

6. Afweging uitkomsten onderzoek met uitgangspunten.

In het kader van het vanuit de politieke ambitie uitgesproken adagium "70 waar het kan en 50 waar het moet" kan een andere afweging gemaakt worden ten opzichte van eenheid in inrichting van alle radialen. Voor de twee dreven Kustendreef en Visarendreef kan dan geconstateerd worden dat deze wellicht 70 kunnen blijven omdat zij een belangrijke oostwestverbinding vormen waarbij relatief weinig aansluitingen aanwezig zijn en het wegprofiel een landelijk beeld geeft. Mede door dit beeld en de geringe verkeersintensiteiten is de noodzaak om naar 50 km/u te gaan in het kader van verkeersveiligheid minder aanwezig.

Indien wel 50 km/u als maximumsnelheid zou worden ingesteld leidt de lage intensiteit en het brede wegbeeld er automatisch toe dat de weggebruiker harder zal rijden als de aangegeven maximum snelheid omdat de inrichting de snelheidsbeleving niet ondersteunt. Ook handhaving zal om deze reden moeilijk zijn omdat ook daarbij aangehouden wordt dat de inrichting de snelheidsbeleving moet ondersteunen. Het nadeel van de inrichting van 70 km/u op deze dreven is de benodigde investeringen voor extra geluidswerende maatregelen en het aanbrengen van stijl asfalt. Daar het stijl asfalt in het groot onderhoud kan worden meegenomen vergt dit geen extra investering en blijven alleen de extra geluidswerende maatregelen over.

Op de overige dreven is de intensiteit hoger waarbij de kans op ongevallen groter is en ook bij hogere snelheid als 70 km/h de ernst van het ongeval zwaarder wordt. Zie punt 7. Tevens is de bebouwing dichter bij de dreven waardoor de keuze van wallen en/of schermen bij 70 tot grote investeringen leidt.

Dit afwegende kiest het college voor een vierde, gemengde variant: alle radialen inrichten met 50 km/h met uitzondering van de Kustendreef en Visarenddreef met 70 km/h. Dat betekent dat de investeringen in deze variant – optie "d" genoemd in het collegebesluit – voor stil asfalt, geluidswerende maatregelen en klein groot onderhoud totaal € 864.000 bedragen voor de periode 2005-2010.

Zie bijlage 1.

Conclusie:

Op basis van de afwegingen 70 waar het kan en 50 waar het moet in relatie tot de veiligheid m.b.t. de mate van ernst van verkeersongevallen, investeringsniveau, duurzaam veilig en geluidsbelasting en eenheid herkenbaarheid en duidelijkheid van de dreven kiest het college voor een vierde variant:

alle radialen inrichten met 50 km/h met uitzondering van de Kustendreef en Visarenddreef met 70 km/h.

Dat betekent dat de investeringen in geluidswerende maatregelen en klein groot onderhoud totaal € 864.000 bedragen voor de periode 2005-2010.

7. Investeringsplan radialen.

Het investeringsplan geeft een spreiding van de geluidswerende maatregelen over de jaren 2007-2010. De benodigde investeringen voor geluidsreducerend asfalt worden in het groot onderhoudsplan na 2010 opgenomen.

De investeringen voor onderhoud aan de wegen worden uit de reserve wegen, straten en pleinen gefinancierd maar alleen dan als deze werkzaamheden passen in de meerjarenplanning. Eerdere en/of meerdere investeringen uit deze reserve leiden tot kapitaalvernietiging en/of eerdere uitputting van de reserves.

De voorzieningen benodigd voor de geluidsreductie indien uitgevoerd in stil asfalt kunnen in de meerjarenplanning en dus reserve WSP mee daar er dan geen extra investeringen nodig zijn. Het aanbrengen van geluidswerende maatregelen als zijnde wallen en/of schermen kan niet uit deze reserve gefinancierd worden.

Hiertoe wordt de reserve ontwikkeling stad aangewend daar deze investering niet eerder voorzien was en wel noodzakelijk is.

Het uitvoeren van de maatregel geluidsreducerend asfalt na 2010 levert geen extra aanslag op de financiële middelen op korte termijn. Na 2010 kan bekeken worden of in combinatie met groot onderhoud de vervanging van de toplaag in geluidsreducerend asfalt kan worden gerealiseerd. Hiermee kan dan ook wellicht de financiering uit de reserve groot onderhoud wegen, straten en pleinen plaatsvinden. De fasering kan in 2010 opnieuw worden bekeken in relatie tot de technische staat van de wegen op dat moment en economische afschrijving.

De geluidswerende maatregelen welke de piekbelastingen zullen opheffen ter aanvulling op het geluidsreducerend asfalt ten laste van de reserve ontwikkeling stad worden gerealiseerd verdeeld over de periode van 4 jaar.

Het klein groot onderhoud is hierbij afgestemd op het uitgestelde gefaseerde groot onderhoud en zal vaker als voorzien in dagelijks onderhoud of in grotere mate extra (herstel)werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
Reserve groot onderhoud WSP	-	-	303.000	50.000	27.000	-	380.000
Reserve Ontwikkeling Stad ROS	-	-	-	240.000	40.000	204.000	484.000
Totaal	-	-	303.000	290.000	67.000	204.000	864.000

Kanttekeningen

- De investeringsramingen zijn opgesteld met behulp van kengetallen en zijn niet uitvoeringstechnisch op de mogelijke locaties van de schermen en of wallen uitgewerkt. Dat betekent niet meegenomen zijn (en op voorhand ook niet in te schatten) de consequenties van kabels en leidingen, bodemgesteldheid en of voorzieningen t.b.v. watergangen.
- Deze notitie beperkt zich tot alle radialen binnen de buitenring van het stadshoofdwegennet.
- Het investeringsplan betekent voor een deel uitstel van de aanpak van de investering geluidsreducerend asfalt tot de periode 2010-2015.

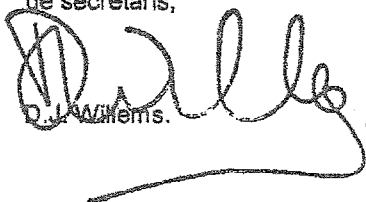
Het nadeel hierbij is dat op die wegvakken waar geluidsreducerend asfalt voor de beoogde geluidsreductie zou moeten zorgen uitgesteld wordt tot het moment dat werk met werk te maken valt (combinatie groot onderhoud in de periode 2010-2015). De geluidsbelasting zal op dit wegvak niet wezenlijk verhogen maar de pieken in de geluidsbelasting zullen door het op delen aanbrengen van geluidswallen wel worden aangepakt vóór 2010. Volgens de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om maatregelen te treffen daar er geen wezenlijke wijzigingen in de belasting optreden. Het is de gestelde kwaliteitseis van 55 dB(A) welke niet direct over het gehele traject kan worden gegarandeerd, maar pas in de periode 2010-2015. Er zal te allen tijde geborgd worden dat de geluidsbelasting niet boven de 60 dB(A) zal komen. De legitimatie hierbij is de beschikbaarheid van middelen die pas in de periode 2010-2015 wordt gerealiseerd.

Lelystad, 24 januari 2006.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,


D.J. Wilkens.


Ch. Bouwmeester

Bijlage 1, behorende bij raadsvoorstel nr. B06.00149.

	Optie	Kaart	Snelheid	Kosten			Dekking			
				Stil asfalt	Wallen/schermen	KGO	Totaal	Te dekken uit WSP < 2010	Te dekken uit ROS < 2010	Totaal gedekt
1. Zuigerplasdreef-midden	d	4	50		200.000	-	200.000		200.000	200.000
2. Kustdreef	d	3	70+SA		40.000	-	40.000		40.000	40.000
3. Geidersedreef	d	4	50		-	-	-		-	-
4. Zuigerplasdreef-zuid	d	4	50		-	-	-		-	-
5. Middendreef	d	4	50		50.000	32.000	82.000		32.000	82.000
6. Visarendreef	d	3	70+SA		142.000	50.000	192.000		50.000	192.000
7. Gordiaandreef	d	4	50		12.000	31.000	43.000		31.000	43.000
8. Stationsdreef	d	4	50		40.000	-	40.000		-	40.000
9. Overige dreven			KGO			267.000	267.000		267.000	267.000
Totalen	d	3/4	50/70+SA		484.000	380.000	864.000		380.000	864.000

Samenvatting optie d		Investering	Dekking
Investeringsplan 2005-2010	d	864.000	
			380.000 Te voteren uit reserve WSP
			484.000 Te voteren uit Reserve Ontwikkeling Stad ROS
		864.000	864.000



Raadsbesluit

2006

Nr. B06.00149-12

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 24 januari 2006;

BESLUIT:

1. ingestemd wordt met het thans hanteren van een verkeersgeluidbelasting van 60 dB(A), welke als maximumwaarde voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de radialen van Lelystad gelden voor de periode 2005-2015;
2. de overschrijding van de streefwaarde van de geluidsbelasting van 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. in te stemmen met het bij uitvoering van groot onderhoud toepassen van geluidsreducerend asfalt op de radialen;
4. ingestemd wordt met het in stand houden van een gescheiden verkeerssysteem waarbij alleen bij uitzondering gelijkvloers oversteken van langzaam verkeer over het hoofdwegennet wordt toegestaan. Deze uitzonderingen worden aan de raad ter goedkeuring voorgelegd;
5. ingestemd wordt met het op korte termijn voorleggen van een voorstel over op welke wijze structurele handhaving van de vastgestelde snelheden op de het hoofdwegennet kan worden vormgegeven;
6. ingestemd wordt met het vaststellen van de snelheden op de radialen conform voorkeursvariant d bestaande uit:
 - a. 70 km/u op de Kustendreef en Visarenddreef, en
 - b. 50 km/u op de Zuigerplasdreef, Geldersedreef, Middendreef, Gordiaandreef en StationsdreefHierbij wordt geïnvesteerd in geluidsreducerend asfalt als onderdeel van groot onderhoud en maatwerk per locatie van geluidswerende maatregelen voor een totaal van € 864.000;
7. ingestemd wordt met het investeringsplan radialen 2005-2010 optie d, groot € 864.000. De dekking wordt gerealiseerd uit twee reserves op de volgende wijze:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totaal
Reserve groot onderhoud WSP	-	-	303.000	50.000	27.000	-	380.000
Reserve Ontwikkeling Stad ROS	-	-	-	240.000	40.000	204.000	484.000
Totaal	-	-	303.000	290.000	67.000	204.000	864.000

Lelystad, 9 februari 2006.

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,



2005

Nr. 2945-1

Punt 10 van de agenda voor de vergadering van 10 maart 2005.

Voorstel tot het instemmen met de uitgangspunten voor het nemen van maatregelen in het kader van verkeersgeluid bij en het vast te stellen verkeersgeluidsniveau.

Aan de gemeenteraad.

Als basis voor de uitvoering van het investeringsplan 2004-2008 worden de uit te voeren maatregelen afgewogen op hun bijdrage aan verkeersveiligheid, doorstroming en geluid. De noodzaak van de maatregelen en hun bijdrage aan de Verkeersveiligheid en doorstroming is in de nota d.d. juni 2004 reeds aangegeven. Het voor u ter inzage gelegde rapport "Geluidsc contouren Buitenring" en de aanvullende notitie 70 km/h-variant, geeft de mogelijkheden aan van de te nemen maatregelen in het kader van verkeersgeluid bij een vast te stellen gewenst verkeersgeluidsniveau. Het doel van de voorgestelde maatregelen is het beperken van het verkeersgeluid voor de bewoners aan de Buitenring voor de periode 2004 t/m 2015 met de intensiteiten die in 2004 voor 2015 zijn berekend.

De maximaal toelaatbaar optredende waarde voor de geluidsbelasting voor de Buitenring voor de periode 2004-2015 wordt op 60 dB(A) gesteld. De keuze voor 60 dB(A) als maximale waarde voor de geluidsbelasting komt enerzijds uit het feit dat ondanks dat er geen wettelijke norm is voor bestaande bouw dat het verlagen van het geluidsniveau van boven de 60 dB(A) wenselijk is om het woongenot van de burgers te kunnen borgen. Anderzijds komt de keuze uit de mogelijke grote financiële gevolgen als een lagere waarde, van bijvoorbeeld de reconstructiewaarde volgens de Wet Geluidshinder van 55 dB(A), voor de Buitenring wordt vastgesteld. Deze lage waarde zal dan ook mogelijk als maatstaf voor de gehele stad kunnen gaan gelden (precedentwerking). De keuze van 60 dB(A) lijkt een terughoudende houding maar de fysieke maatregelen zullen er op gericht zijn om in het huidige investeringsplan maatregelen te treffen die een vermindering van de geluidsbelasting tot onder de 55 dB(A) direct realiseren. Deze maatregelen worden dan ondanks het ontbreken van een wettelijke noodzaak toch gerealiseerd. Deze maatregelen sluiten tevens aan bij de verlangens van het burgerinitiatief van het Karveel waarmee de 55 dB(A) gewaarborgd wordt. Het beeld van de berekeningen voor 2015 in het collegevoorstel laat zien dat er naar verwachting 6 locaties zullen ontstaan waar de geluidsbelasting boven de 55 dB(A) zal komen te liggen. Dat betekent dat voor circa 28 woningen een extra investering van circa € 450.000,00 moet worden gedaan voor het aanleggen van geluidswallen en/of schermen, voor een situatie die zich mogelijk pas in 2015 voordoet.

Voorgesteld wordt om jaarlijks intensiteitmetingen uit te voeren waarmee de veronderstellingen en uitgangspunten die de groei van het verkeer realiseren kunnen worden herijkt in relatie tot de werkelijke gemeten verkeersintensiteiten. Vervolgens is het dan met die gegevens mogelijk om in 2010 een herberekening van de geprognosticeerde geluidsbelasting uit te voeren en alsnog te besluiten de voorgestelde extra maatregelen zoals geluidswallen en/of schermen te realiseren.

Het toepassen van geluidsreducerend asfalt betekent geen hogere initiële investering maar dit heeft wel invloed op de onderhoudstermijn door de kortere levensduur ten opzichte van gewoon asfalt. De levensduur is circa 3 jaar korter (bedraagt 12 jaar in plaats van 15 jaar (20%). Dat betekent dat het huidige investeringsprogramma groot onderhoud niet direct moet worden aangepast maar op termijn eerder investeringen zullen moeten worden gedaan. De aanbestedingsvoordelen van de uit de ICL-reserve Wegen, Straten en Pleinen gefinancierde werken dienen hiervoor te worden gereserveerd. Hiertoe zal met de herijking van het grootonderhoudsprogramma een voorstel worden voorgelegd waarin deze reservering zal worden verwerkt.

Resumerend stellen wij u voor:

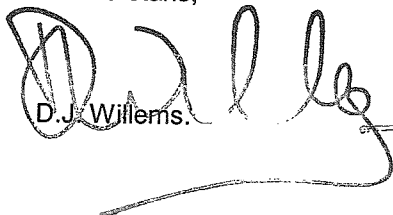
1. in te stemmen met het thans hanteren van een verkeersgeluidsbelasting van 60 dB(A), welke als maximumwaarde voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de Buitenring van Lelystad gelden voor de periode 2005-2015;
2. de maatregelen aan de Buitenring zullen dusdanig worden ontworpen en uitgevoerd dat de geluidsbelasting van 55 dB(A), voor de periode 2005-2010, niet wordt overschreden;
3. in te stemmen met het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de gehele Buitenring;
4. in te stemmen met de volgende toe te passen maximumsnelheden op de wegvakken van de Buitenring:
 - a. **Houtribdreef** :
 1. van Houtribweg tot Parkdreef 50 km/h;
 2. van Parkdreef tot Oostranddreef 70 km/h;
 - b. **Oostranddreef**:
van Houtribdreef tot Larserdreef 70 km/h;
 - c. **Larserdreef**:
van Larserdreef tot Westerdreef 70 km/h;
 - d. **Westerdreef**:
van Larserdreef tot Houtribdreef 50 km/h;
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 geluidsbelasting. In 2010 kan dan alsnog tot het nemen van de voorgestelde aanvullende maatregelen worden besloten;
6. het mogelijk 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 ontstaat door de toepassing van stijl asfalt.

Lelystad, 25 februari 2005.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,



D.J. Willems.



Ch. Leeuwe.



2005

No. 2945-3

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 25 februari 2005;

B E S L U I T:

1. in te stemmen met het thans hanteren van een verkeersgeluidsbelasting van 60 dB(A), welke als maximumwaarde voor verkeersgeluid voor bestaande bouw langs de Buitenring van Lelystad gelden voor de periode 2005-2015;
2. de overschrijding van de geluidsbelasting van 55 db(A) in de periode van 2005 -2010 te willen voorkomen door het ontwerpen en uitvoeren van de onder 3 en 4 genoemde maatregelen;
3. in te stemmen met het toepassen van geluidsreducerend asfalt op de gehele Buitenring;
4. in te stemmen met de volgende toe te passen maximumsnelheden op de wegvakken van de Buitenring:
 - a. Houtribdreef:
 1. van Houtribweg tot Parkdreef 50 km/h;
 2. van Parkdreef tot Oostranddreef 70 km/h;
 - b. Oostranddreef:
van Houtribdreef tot Larserdreef 70 km/h;
 - c. Larserdreef:
van afslag A6 tot Westerdreef 70 km/h;
 - d. Westerdreef:
van Larserdreef tot Visarenddreef 70 km/h
van Visarenddreef tot Houtribdreef 50 km/h;
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 geluidsbelasting. In 2010 kan dan alsnog tot het nemen van de voorgestelde aanvullende maatregelen worden besloten;
6. het mogelijk 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 ontstaat door de toepassing van stil asfalt;
7. conform eerdere raadsbesluiten het wegprofiel van de gehele buitenring op 2x2 rijstroken vast te stellen en daar waar niet meer aanwezig is te herstellen;
8. de buitenring. Ook waar de maximumsnelheid op 50 km/h wordt gesteld, niet optisch te versmallen, noch drempels of andere hindernissen aan te leggen.

Lelystad, 10 maart 2005.

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,