

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
2014Z01606

Ons kenmerk
RWS-2014/5772/143746

Datum 19 februari 2014
Onderwerp Beantwoording Kamervragen van de leden Paulus Jansen en
Van Gerven (beiden SP) over geluidreducerend asfalt

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op bovengenoemde vragen die zijn gesteld op 30 januari 2014.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel "Ultrastil asfalt bespaart geld" en klopt het aan de ambtenaar van Rijkswaterstaat toegeschreven citaat? ¹

Antwoord 1

Ja.

Het is juist dat Rijkswaterstaat werkt aan een bereikbaar Nederland, waarbij ook rekening wordt gehouden met de belangen van mensen die in de buurt van de snelweg wonen. Door verkeersgeluid verder te reduceren wordt een bijdrage geleverd aan een gezond en leefbaar Nederland.

Vraag 2

Gaat u het financiële voordeel ten gevolge van het nieuwe asfalt gebruiken om de leefbaarheid voor huishoudens die nu worden blootgesteld aan een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde (50/55dB), of zelfs boven de maximale waarde (65/70dB), van de wet SWUNG te verbeteren of om extra asfalt aan te leggen?

Antwoord 2

Over het PERS-wegdek (Poro Elastic Road Surface) waarvan ik onlangs de ontwikkeling heb aangekondigd, kan ik op dit moment nog geen specifieke uitspraken doen, omdat dit wegdek nog in een vroege fase van de ontwikkeling zit. Hierdoor valt nog niet te zeggen hoe de verwachte lagere kosten voor geluidschermen zich zullen verhouden tot de hogere kosten voor stillere wegdekken. Kosteneffectiviteit is een van de onderwerpen in het nu gestarte onderzoek. Hierbij zijn naast de aanschafprijs van het nieuw te ontwikkelen wegdek ook de uiteindelijke levensduur en jaarlijkse instandhoudingskosten belangrijke factoren.

De ontwikkelingsperiode loopt tot 2018, daarna is toepassing op reguliere wegvakken voorzien.

¹ Telegraaf, 20 januari 2014

Vraag 3

Wordt bij de toepassing van de nieuwe asfalttypen rekening gehouden met verouderings- en vervuilingseffecten? ² Zo ja, met welke toeslag op het geluidniveau in nieuwe toestand wordt gerekend?

Antwoord 3

Ja. De verouderingseffecten (vervuiling en slijtage) worden, overeenkomstig de wens van uw Kamer, sinds de aanpassing van het reken- en meetvoorschrift bij invoering van SWUNG in 2012 meegenomen. De verouderingseffecten zijn afhankelijk van het toegepaste wegdektype. De waarde voor het te ontwikkelen wegdek zal moeten blijken uit de nog uit te voeren proeven. Niet de toeslag gebaseerd op een wegdek in nieuwe toestand, maar de op deze manier verkregen levensduurgemiddelde geluidsreductiewaarden worden gebruikt in de geluidsonderzoeken, die Rijkswaterstaat uitvoert om te bepalen welke geluidsmaatregelen worden genomen en wat het effect ervan is.

Vraag 4

Houden de rekenmodellen voor de geluidbelasting langs wegen rekening met het (gewogen) effect van een hogere geluidbelasting bij nat asfalt? Zo ja, hoe? Zo nee, onderschrijft u dat hierdoor de feitelijke geluidbelasting onderschat wordt?

Antwoord 4

Berekeningen van de geluidsbelasting door verkeerslawaai op woningen zijn gebaseerd op de jaargemiddelde waarden en daarvoor representatief te achten klimatologische omstandigheden. Daarmee sluiten ze aan op de normstelling, die eveneens is gebaseerd op jaargemiddelde waarden van de geluidsbelastingen. Hoewel een nat wegdek kan leiden tot een tijdelijk hoger geluidniveau, bevat het reken- en meetvoorschrift geen specifieke correctiefactor voor een nat wegdek. Vanwege de beperkte jaarlijkse duur van neerslag (opgave KNMI: circa 8% van de tijd), leidt deze niet tot een significante toename van het jaargemiddelde geluidniveau. De feitelijke jaargemiddelde geluidsbelasting wordt, ook gezien de te hanteren marges en afrondingen, dan ook niet onderschat door de berekeningen.

Hierbij moet ook worden bedacht dat in geluidsberekeningen meer vereenvoudigingen worden toegepast, die soms een marginaal verhogend en soms een marginaal verlagend effect op de uitkomsten hebben. Deze vereenvoudigingen hebben tot doel om, binnen de grenzen van betrouwbaarheid en representativiteit, het reken- en meetvoorschrift een hanteerbaar instrument te laten blijven bij het vaststellen van de geluidsbelasting binnen het wettelijke kader.

Vraag 5

Wordt bij de bepaling van het geluidniveau van de nieuwe asfalttypen ook gemeten bij nat wegdek? Zo nee, onderschrijft u dat de emissies bij nat wegdek hoger zijn en dat de verschillen in emissie droog/nat per asfalttype anders zijn? Bent u bereid om het meetprogramma daarop aan te passen?

² Bij de bestaande geluidreducerende asfalttypen, zoals ZOAB, is vastgesteld dat de geluidreductie na oplevering terugloopt in verband met slijtage van het wegdek.

Antwoord 5

Het effect van regen op de geluidreductie van wegdekken is afhankelijk van het type deklaag (hoe poreuzer, hoe kleiner het effect) en de duur en intensiteit van de regenval. Na enige tijd zal de geluidemissie op het natte wegdek echter weer terugkeren op de waarde van het droge wegdek. Dit maakt het effect variabel in de tijd, en daardoor weinig reproduceerbaar. Metingen aan de geluidsemmissie van deklagen vinden daarom plaats onder droge weercondities, conform de internationale meetstandaard. (Dit is ook voorgeschreven in de internationale meetstandaard NEN-EN-ISO 11819-1:2001 Akoestiek - Meting van de invloed van het wegooppervlak op verkeerslawaai - Deel 1: Statistische meting van passagegeluid). Daarom wordt standaard uitgegaan van droge condities bij het uitvoeren van metingen, om daarmee een reproduceerbaar resultaat vast te stellen. Ook gelet op het antwoord op de vorige vraag zie ik geen aanleiding om tot voorstellen daartoe te komen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
RWS-2014/5772/143746

Vraag 6

Kunt u aangeven wat de opzet is van de praktijkproef/-proeven en het monitoringprogramma voor geluidemissies, rolweerstand (c.q. effect op brandstofverbruik) en veroudering/vervuiling?

Antwoord 6

Bij de opzet van de praktijkproef zal gebruik worden gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan tijdens het Innovatie Programma Geluid (IPG 2003–2008) en het innovatietraject 'Superstil Wegverkeer'(SSW 2008-2012). Dit betekent dat tijdens de praktijkproeven de geluidsreductie wordt gemeten onder diverse temperatuursomstandigheden en verouderingstijden. Ook worden metingen gedaan met betrekking tot de rolweerstand, de veiligheid en stroefheid van het wegdek. De aanpak wordt afgestemd met de beheerder van het Reken- en meetvoorschrift geluid, het RIVM.

Vraag 7

Bent u bereid de Kamer te zijner tijd te informeren over de eindresultaten van de praktijkproef en de onderbouwing van de rekenwaarden voor de geluidbelasting bij de nieuwe asfaltsoorten?

Antwoord 7

Zoals beschreven in het antwoord op vraag 2 zijn volgens planning de eindresultaten van de proeven in 2018 bekend. Uw Kamer zal dan over de resultaten worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen