

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	16 juli 2013	REFERENTIE	Kreuger
ONS NUMMER	80E66674	DOORKIESNUMMER	030-2583117
NUMMER PS	2013MME117	E-MAILADRES	susan.kreugerprovincie- utrecht@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-		

Onderwerp Statenbrief: vaststelling EU-actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen 2013-2018

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

In de vergadering van de commissie MME van 24 juni jl. is het ontwerp van het actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen Utrecht 2013-2018 behandeld. Inmiddels hebben wij in onze vergadering van 16 juli 2013 het actieplan vastgesteld. Tijdens de behandeling in de commissie waren er nog vragen over financiën en mogelijke maatregelen in verband met geluidhinder van provinciale wegen. Hierop wordt schriftelijk teruggekomen.

Aanleiding

De aanleiding van deze brief is enerzijds de vragen die tijdens de behandeling van het ontwerp-actieplan in de commissie MME van 24 juni jl. zijn gesteld; anderzijds de mededeling dat wij het actieplan hebben vastgesteld.

Voorgeschiedenis

Op 12 juni 2012 zijn door onsde geluidsbelastingskaarten van de provinciale wegen vastgesteld. Op basis van deze kaarten is het actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen Utrecht opgesteld.

Op 14 mei 2013 hebben wij besloten tot de ter inzagelegging van het actieplan.

Essentie / samenvatting:

Tijdens de behandeling van het ontwerp actieplan omgevingslawaaï in de commissie MME van 24 juni jl. waren er nog vragen omtrent de financiën en mogelijke maatregelen.

Financiën:

Ten behoeve van de uitvoering van het actieplan is € 3,5 miljoen beschikbaar . De looptijd van het actieplan is 5 jaar. In de tekst van het actieplan is een bedrag van 20 miljoen genoemd. Dit bedrag is berekend op basis van de normkosten. Ook is rekening gehouden met de aanleg en vervanging van de bestaande deklagen. Het betreft de vervanging van zowel bestaande Dunne Geluidsreducerend Asphalt Deklagen (DGDA's), als Dicht Asphalt Betond (DAB), dat daarvoor in aanmerking komt, door DGAD's. Het gaat dan om een doorlooptijd van 15 jaar. Als het huidige beleid wordt voortgezet (plandrempel 61 dB Lden) wordt er volgens het uitvoeringsprogramma 25 kilometer GRA (ingeschatte situatie 2011) nieuw aangelegd plus de vervanging van de bestaande DGAD's tegen totale kosten van gemiddeld ca €1,4 miljoen per jaar, in totaal ca € 20 miljoen (tot 2028). Dit betreft de extra kosten van het onderhoud van GRA en de extra kosten van vervanging.

Recentelijk is een nieuw mengsel op de markt verschenen dat een duidelijke kwaliteitsverbetering is ten opzichte van het tot nu toe toegepaste DGDA's. Dit heeft een langere levensduur, en daarmee een gunstig effect heeft op de kosten. Dit zal dan ook de komende periode zoveel mogelijk worden toegepast. Hierdoor is € 3,5 miljoen toereikend.

Het uiteindelijke resultaat na vijf jaar blijft gelijk, namelijk ca 300 woningen minder met een geluidbelasting van 61 dB of meer en ca 2000 woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB. Deze laatste krijgen eveneens een reductie van ca 3 à 4 dB.

In de tekst van het actieplan is een en ander verduidelijkt. Ook is de passage over de kosten ondergebracht bij het kopje 5.6 "Kosten".

Mogelijke maatregelen.

Maatregelen die in beeld komen zijn bron- overdracht en gevelmaatregelen.

Bronmaatregelen

Hiertoe wordt het gebruik van DGDA gerekend maar ook verlaging van de snelheid. Ten aanzien van de opmerkingen over snelheidsbeperkingen: het gros van de provinciale wegen zijn gebiedsontsluitingswegen. Dit zijn wegen die overwegend bedoeld zijn om woonkernen van enige omvang met elkaar en met het snelwegennet (stroomwegen) te verbinden (buiten de bebouwde kom) of wijken of stadsdelen met elkaar te verbinden (binnen de bebouwde kom). De hoeveelheden verkeer op deze wegen zijn redelijk groot (meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal). De maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen is buiten de bebouwde kom 80 km/u, binnen de bebouwde kom 50 km/u. Deze snelheden zijn afgestemd op het hoge verkeersaanbod en omdat het niet gewenst is dat dit verkeer gebruik gaat maken van parallelle routes die daarvoor ongeschikt zijn (woonstraten en landweggetjes. Alleen in gevallen waar de verkeersveiligheid ernstig in het geding is, bijvoorbeeld wanneer er geen ruimte is voor fietspaden, willen we een plaatselijke verlaging van de maximumsnelheid nog wel eens in overweging nemen. Dit is echter uitzonderlijk in de provincie. Daarnaast vereist het verlagen van de max snelheid tot 30 km/u aanpassingen aan de weg die voor wegen met hoge intensiteiten niet gewenst zijn. Vanwege de hoge verkeersaantallen is het niet mogelijk om de weg te versmallen. Het toepassen van verkeersdrempels of plateaus kent als nadeel dat wanneer deze in de buurt van woningen worden aangelegd ze trillings- en geluidshinder opleveren. Daarnaast zijn drempels en plateaus oncomfortabel voor buschauffeurs- en passagiers. Tenslotte moeten drempels en plateaus omwille van de berijdbaarheid door zware voertuigen (vrachtauto's en bussen) dusdanig ontworpen worden dat het snelheidsremmend effect op personenauto's vrij beperkt is.

Conclusie: Het verlagen van de maximum snelheid is dus geen voor de hand liggende oplossing.

Overdrachtsmaatregelen.

Ook overdrachtsmaatregelen (geluidwallen- en schermen) zijn maatregelen die niet voor de hand liggen bij provinciale wegen. Reden hiervoor zijn de vele aan- en uitritten van omwonenden, waardoor de afscherming veelal niet aaneengesloten kan zijn, de ruimte in binnenstedelijke situaties en de landschappelijke inpasbaarheid van de schermen.

Gevelmaatregelen

Het Rijk heeft aan de gemeenten geld ter beschikking gesteld voor de "sanering" ten behoeve van het aanbrengen maatregelen aan de gevel van woningen met een hoge gevelbelasting, die op 1986 (in werkingtreding van dit onderdeel van de Wet geluidhinder) aanwezig waren. De provincie heeft hierin geen taak, en krijgt ook geen middelen voor woningen langs provinciale wegen. In het kader van de toekomstige wetgeving wordt er aan gedacht hierin verandering te brengen. Gevelmaatregelen zijn overigens bij hoge geluidsbelastingen kostbaar.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het actieplan 2008-2013 heeft geleid tot een afname van het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 61 dB L_{den} van 4.260 naar 3.370. Het actieplan 2013-2018 levert een extra vermindering op van 290 woningen met een geluidsbelasting van 61 dB. Van de te treffen maatregelen zullen in totaal ca 1000 woningen minder geluidhinder ondervinden als gevolg van provinciale wegen. Dit past binnen één van de vier prioriteiten uit de kadernota Bodem-, water -en Milieubeleid.

Vervolgprocedure/voortgang

Wij hebben conform het bepaalde in artikel 11.12 van de Wet milieubeheer het actieplan vastgesteld.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,