

Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	6-11-2018	REFERENTIE	Kreuger/Hondelink
ONS NUMMER	81DEB2CA	DOORKIESNUMMER	030-2583117
NUMMER PS	2018MME220	E-MAILADRES	Susan.kreuger@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	1 rapport RHDV	PORTEFEUILLEHOUDER	Pennarts-Pouw

**Onderwerp Statenbrief: onderzoeken motie 74: Gezonde leefomgeving voor bewoners langs de Zuilense Ring**

**Voorgestelde behandeling:**  
ter informatie

Geachte dames en heren,

**Inleiding**

In motie 074 "Gezonde leefomgeving bewoners Zuilense Ring" heeft u gevraagd om te onderzoeken hoe de geluidshinder en luchtkwaliteit in de wijken rond de Zuilense Ring zich naar verwachting zullen ontwikkelen tot 2030, inclusief de effecten van de geplande opwaardering van de NRU. Daarnaast vroeg u om een verkenning uit te voeren van mogelijke maatregelen om het geluidsniveau voor omwonenden terug te brengen en/of de luchtkwaliteit te verbeteren, inclusief een globale inschatting van de kosten.

Ook was het verzoek om de bewonersgroep Zuilense Ring hier actief bij te betrekken.

**Proces**

In overleg met de Bewonersgroep "Buren van de Zuilense Ring" is op 5 maart 2018 gestart met een informatiebijeenkomst, waarin deskundigen hebben uitgelegd hoe geluid- en luchtonderzoek, conform de daarvoor vastgestelde regelgeving, moet worden uitgevoerd. Voor deze bijeenkomst waren ook de leden van Provinciale Staten uitgenodigd.

Daarna zijn, voorafgaande aan het onderzoek, met de Buren nog gesprekken met de gedeputeerden geweest: 26 april en 4 juni met mevrouw Pennarts en 17 mei een kennismakingsgesprek met de heer Straat. Bij het eerste gesprek is gesproken over varianten die onderzocht moeten worden (situatie bij 80 km/h, situatie met geluidsreducerend asfalt, geluidschermen e.d.). In het tweede gesprek is gesproken over de uitgangspunten van het onderzoek. De uitgangspunten van dit onderzoek komen overeen met de onderzoeken die de gemeente Utrecht heeft laten uitvoeren ten behoeve van de opwaardering van de NRU. Dat wil zeggen dat er gebruik is gemaakt van hetzelfde geactualiseerde verkeersmodel, dezelfde geluid- en luchtmodellen en dezelfde peiljaren. Daarnaast zijn bij het onderzoek ook de effecten van de wijziging in de aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 meegenomen.

Het onderzoeksrapport is inmiddels afgerond en op 29 oktober jl uitgebreid toegelicht aan "Buren van de Zuilense Ring" en de gemeente De Stichtse Vecht. De Buren van de Zuilense Ring hebben gevraagd om minimaal 6 weken tijd om het rapport te bestuderen en voor te leggen aan deskundigen. Honorering van dit verzoek betekent dat de behandeling van de motie in januari 2019 kan plaatsvinden.

## **Resultaten onderzoek (zonder maatregelen)**

### *Geluid*

De toename van de geluidsbelasting als gevolg van de openstelling van de NRU – zonder maatregelen aan de Zuilense Ring – is 10 jaar na de opwaardering van de NRU op geen enkele woning meer dan 1,5 dB. Bovendien is er geen sprake van een wijziging aan de weg. Ook de aangepaste aansluiting van de Zuilense Ring op de A2 leidt niet tot een toename van meer dan 1,5 dB. Er is dan ook geen wettelijke plicht tot het treffen van maatregelen. Wanneer de effecten van beide maatregelen worden beschouwd, dan is er op een beperkt aantal woningen een geluidstoename van 1,6 dB te verwachten. Het aantal woningen met een geluidsbelasting van 61 dB of meer als gevolg van de opwaardering van de NRU neemt toe van 6 naar 22 woningen. Echter, omdat de opwaardering van de NRU en de aanpassing van de aansluiting N230 en A2 twee afzonderlijke projecten zijn, is er geen sprake van een wettelijke verplichting tot het nemen van maatregelen.

### *Luchtkwaliteit*

In 2018 wordt overal in het studiegebied voldaan aan de wettelijke grenswaarden Stikstofdioxide NO<sub>2</sub>, fijn stof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>). Voor PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> wordt nergens in het studiegebied voldaan aan de WHO-advieswaarden die lager liggen dan de wettelijke grenswaarden.

In 2030 is ondanks de opwaardering van de NRU de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, en Roet (EC) lager dan in 2018. Er vindt in 2030 nergens ter hoogte van de woningen overschrijding plaats van de WHO-advieswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. De gevolgen van de aangepaste aansluiting op de A2 van de Zuilense Ring is niet onderscheidend op het gebied van luchtkwaliteit.

## **Wettelijk en beleidsmatig kader**

### *Geluid*

#### **-Wettelijke verplichting**

Indien er wat aan een weg wordt gewijzigd moeten er op basis van de Wet geluidhinder maatregelen worden getroffen indien er sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB. Dit omdat een toename tot en met 1,5 dB niet of nauwelijks hoorbaar is.

#### **Provinciaal beleid**

Op basis van het Mobiliteitsplan en het (provinciale) Actieplan Geluid komen woningen met een geluidsbelasting van 61 dB of meer in aanmerking voor maatregelen. Deze maatregelen zijn in beeld als op weggedeelten groot onderhoud plaatsvindt of indien er sprake is van een reconstructie. Maatregelen worden alleen getroffen als deze doelmatig en uitvoerbaar zijn.

### *Lucht*

Wij streven er samen met onze partners naar dat de lucht in de provincie Utrecht op lange termijn schoon is, vanwege de belangen van een gezonde leefomgeving en van de natuur. De provincie heeft in de Samenwerkingsagenda Schone Lucht en de Uitvoeringsagenda Schone Lucht het provinciale beleid vastgelegd. Hierin zijn onder het Thema Mobiliteit maatregelen genoemd als doorstroming, lagere snelheden, vergelijk met WHO-advieswaarden en gezondheidseffecten. De provincie heeft de ambitie om uiterlijk in 2030 te voldoen aan de WHO-advieswaarden.

## **Mogelijke Maatregelen**

In de motie wordt gevraagd mogelijke maatregelen te verkennen waarmee de geluidsbelasting en luchtverontreiniging voor de bewoners langs de Zuilense Ring teruggebracht kan worden.

### *Lucht:*

Het onderzoek laat zien dat in 2030 ter hoogte van de woningen aan de WHO grenswaarden wordt voldaan. Dit leidt er toe dat er geen maatregelen aan of langs de Zuilense Ring nodig zijn om de ambities op het gebied van luchtkwaliteit te realiseren.

### *Geluid:*

Grofweg zijn twee maatregelen mogelijk, het verlagen van de snelheid en het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt en/of geluidsschermen.

1. Verlaging snelheid van 100 km/u naar 80 km/u

*Resultaat:* Dit leidt tot een lagere geluidsbelasting en een lagere intensiteit op de Zuilense Ring. Een deel van het verkeer gaat rijden over de A2 – A12 – A27 en een deel gaat via andere (onderliggende) wegen naar de bestemming.

Dit betekent dat de toename van de geluidhinder als gevolg van de groei van het verkeer veroorzaakt door de opwaardering van de NRU kan worden weggenomen door een snelheidsverlaging naar 80km/u.

*Haalbaarheid:* Bij een snelheidsverlaging naar 80 km/u moet als kanttekening worden geplaatst dat op de Zuilense Ring trajectcontrole op basis van een snelheid van 100 km/u wordt voorbereid. Hiermee wordt bereikt dat het aantal snelheidsovertredingen drastisch wordt verlaagd. De realisatie van de trajectcontrole door het Openbaar Ministerie is inmiddels met instemming van de provincie gestart en plaatsing is gepland begin 2019. Deze locatie wordt gerealiseerd op basis van de condities zoals die nu gelden. Dus met een limiet van 100 km/uur, de bijbehorende weginrichting en het verkeersonveiligheidsbeeld. De provincie kan hier niet eenzijdig van afwijken. Er zal een nieuwe integrale afweging moeten worden gemaakt, waarbij ook de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet wordt betrokken. Het Openbaar Ministerie heeft aangegeven dat bij een wijziging van de maximumsnelheid naar 80 km/u de trajectcontrole niet doorgaat en zal verzoeken om een vergoeding van de gemaakte kosten voor het trajectcontrolesysteem en voor de kosten die samenhangen met de verplaatsing ervan. Na realisatie van de trajectcontrole bij de limiet van 100 km/uur verbetert de naleving van de maximumsnelheid sterk, waardoor de geluidsproductie daalt.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de Zuilense Ring leidt er ook toe dat er meer verkeer gebruik gaat maken van het onderliggend wegennet zoals de Gageldijk en de wegen langs de Vecht. Hierdoor komt er meer verkeer op wegen die daarvoor niet geschikt zijn en waardoor de overlast toeneemt.

2a Extra geluidsschermen en geluid reducerend asfalt.

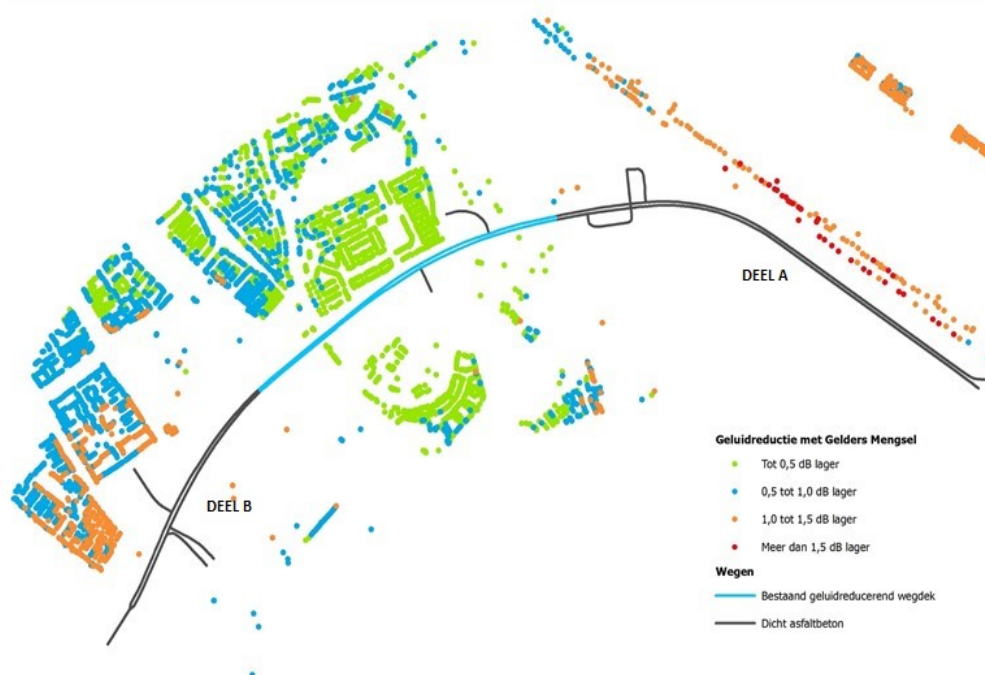
*Resultaat:* Met het verhogen van het bestaande scherm met 1 m ter plaatse van Zandweg-Oostwaard, het aanbrengen van een geluidsscherm aan de zuidkant ter hoogte van de wijk Op Buren, en het aanbrengen van geluidsreducerend wegdek op de NRU over ca 3,5 km kan de toename van de geluidsbelastingen vrijwel geheel worden weggenomen.

*Haalbaarheid:* Het verhogen van het bestaande scherm met een meter heeft grote gevolgen voor onder andere de windbelasting en is niet zonder meer mogelijk op de bestaande rand van de brug. Een geluidsscherm aan de zuidzijde moet op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal geplaatst worden. Hiervan kan niet op voorhand worden gezegd dat dit een haalbare optie is. Daarnaast zijn de kosten van deze extra geluidsschermen dermate hoog, vergeleken met het aantal hoogbelaste woningen, dat deze schermen niet doelmatig zijn.

2b Alleen geluidsreducerend asfalt aanbrengen

*Resultaat:* Ter hoogte van de wijk Zandweg-Oostwaard ligt al zeer stil asfalt. Het aanbrengen van alleen geluidsreducerend asfalt ten oosten van deze wijk van de Zuilense Ring neemt voor de woningen langs deel A (zie onderstaand figuur) van de weg de toename als gevolg van de opwaardering van de Zuilense Ring vrijwel geheel weg. Voor het westelijk deel, deel B van de genoemde woonwijk ligt dit anders. Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op het stuk voor de aansluiting op de A 2 heeft veel "wringend" verkeer en daardoor is het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt geen reële maatregel. Aan het overige deel van de N230 liggen zijn geen woningen met een geluidsbelasting van meer dan 61 dB en past het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt niet in het provinciaal beleid. De geluidsbelasting langs dat deel van de weg neemt zelfs af met 1 dB ten opzichte van 2020.

Figuur: geluidreductie met geluidsreducerend asfalt (Gelders mengsel)



Onderstaande tabel geeft inzicht in het aantal woningen langs de Zuilense Ring en de effecten van de verschillende maatregelen.

Tabel 1 Verdeling van de woningen langs de Zuilense Ring per geluidbelasting klasse

	Huidig 2020	Autonoom 2035	Toekomst: prognose 2035 DDI + NRU			
			Zonder maatregelen	80 km/u	Stil wegdek + 100km/u	Stil wegdek met scherm + 100 km/u
51 t/m 55 dB	871	972	1088	606	923	876
56 t/m 60 dB	216	238	314	110	245	190
61 t/m 65 dB	5	5	20	4	9	6
66 t/m 70 dB	1	1	2	0	1	0
<b>Totaal &gt; 50 dB</b>	<b>1093</b>	<b>1216</b>	<b>1424</b>	<b>720</b>	<b>1178</b>	<b>1072</b>
<i>Aantal 61 dB of meer</i>	6	6	22	4	10	6

### Kosten

Maatregel	Effect	Kosten
Verlaging max snelheid van 100 km naar 80 km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lagere geluidsproductie en 10 % minder verkeer</li> <li>- Geluidsbelasting in 2035 wordt lager dan in huidige situatie (afname max 2,5 dB)</li> <li>- Geen trajectcontrole, waardoor er feitelijk harder wordt gereden dan de max. snelheid,</li> </ul>	PM

	<p>bij trajectcontrole op 100 km/uur verbetert de naleving van de maximumsnelheid sterk waardoor de geluidsproductie daalt</p> <p>- Aantal woningen <math>\geq</math> 61 dB: 4</p>	
<p>Geluidschermen ter hoogte van Zandweg Oostwaard (vervanging bestaand scherm over 800 met 1 m hoger scherm) en nieuw scherm 1400 m thv wijk Op Buren</p>	<p>Afname geluid op vrijwel alle plekken ter plaatse van Zandweg Oostwaard tot niveau 2020 of lager. (geluidsreducerend asfalt is al aanwezig)</p>	<p>Minimaal 2,4 miljoen excl. btw en bijkomende kosten uitvoering, grondverwerving en kosten bouwen scherm op brug.</p>
<p>a. Geluidsreducerend wegdek op N 230 op oostelijk deel t.o.v. wijk Zandweg-Oostwaard,) over lengte van 2,3km</p> <p>b. geluidsreducerend wegdek ten westen van wijk Zandweg-Oostwaard over lengte van 1500 m</p>	<p>a. Geluidsbelasting neemt vrijwel niet toe 2035 t.o.v. 2020. Hierdoor komen 12 van de 22 woningen onder de 61 dB. In totaal profiteren 77 woningen met een geluidsbelasting van nu nog 56 dB en hoger.</p> <p>b. Geluidsbelasting neemt vrijwel niet toe in 2035 tv 2020. Deze maatregel is voor een deel uitvoerbaar, Op het laatste stuk van de N230 kan – vanwege de aanwezigheid van veel “wringend”verkeer – geen geluidsreducerend asfalt worden aangebracht. Aan het wegdeel, waar het wel kan worden neergelegd, zijn geen woningen aanwezig met een geluidsbelasting van 61 dB of meer. Daarmee past deze maatregel niet in het provinciaal beleid.</p>	<p>a. Ca € 500.000 excl. btw, mits uitgevoerd binnen het regulier onderhoudstraject</p> <p>b. Ca 250.000 excl. btw (mits uitvoerbaar)</p>

### **Voorgestelde maatregel**

Wij voorzien bij de eerstvolgende onderhoudsronde het deel van de Zuilense Ring ten oosten van de wijk Zandweg-Oostwaard, van geluidsreducerend asfalt. Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt neemt de extra geluidhinder als gevolg van de opgewaardeerde Noordelijke Randweg Utrecht en de aangepaste aansluiting van de Zuilense Ring op de A 2 voor woningen langs dat weggedeelte nagenoeg geheel weg. De geluidsbelasting langs de Zuilense Ring neemt met deze maatregel af met 1 dB ten opzichte van 2020. Deze maatregel voldoet aan het doelmatigheidsprincipe zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan en het (provinciale) Actieplan Geluid en past binnen het provinciaal beleid.

Hierdoor komen 12 van de 22 woningen onder de 61 dB. In totaal profiteren 77 woningen met een geluidsbelasting van 56 dB en hoger van deze maatregel.

Gedeputeerde Staten hebben, met het onderzoek en deze toezegging, voldaan aan de motie Gezonde leefomgeving bewoners Zuilense Ring en beschouwen deze als afgedaan.

### **Kanttekeningen**

1. Het aantal woningen langs de Zuilense Ring met hoge geluidsbelastingen is relatief gering (2020: 6 van de ca 3100 woningen in de provincie met een geluidsbelasting van  $\geq$ 61 dB of meer). Ruim 6000 woningen rond de Zuilense Ring zijn onderzocht.
2. In het Mobiliteitsprogramma is er voor 5 jaar 3,25 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen om de geluidhinder langs provinciale wegen te beperken. De kosten van het aanbrengen van geluidsreducerend

asfalt op de NRU over het gehele traject zijn begroot op 750.000,- Dit betekent dat er minder geld beschikbaar is voor maatregelen elders in de provincie, waar meer hoog belaste woningen zijn.

3. Recent heeft de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe Richtlijnen voor geluid gepubliceerd. Hierin wordt een advieswaarde voor wegverkeersgeluid van 53 dB genoemd. Gegeven de huidige mogelijkheden van geluidsreducerende maatregelen en de mobiliteitsontwikkelingen is het naleven van deze waarde is een enorme opgave. Dit geldt zeker voor bestaande bebouwing. Het door de provincie ingezette beleid om maatregelen te treffen voor de hoogstbelaste woningen is al een grote uitdaging om te realiseren, gegeven de middelen die hiervoor beschikbaar zijn en de technische mogelijkheden.

*Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Bijdrage aan gezonde en veilige leefomgeving: Verminderen van het aantal geluidbelaste woningen langs provinciale wegen boven de plandrempel.

*Wettelijke grondslag*

Artikel 158 Provinciewet: het uitvoeren van beslissingen van Provinciale Staten.

**Financiële consequenties**

Aanbrengen van geluidsreducerend asfalt past binnen het op 9 juli 2018 vastgestelde Mobiliteitsprogramma, onderdeel kwaliteit leefomgeving. Beschikbaar is € 650.000,- per jaar voor de gehele provincie.

**Vervolgprocedure/voortgang**

Geen.

**Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten**

Kennis nemen van de wijze van afhandeling van motie 74 Gezonde leefomgeving voor bewoners langs de Zuilense Ring.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,