Van: Burgerinitiatief “Bunschoterstraat Leefbaar: Bunschoterstraat 60”
omwonendenbunschoterstraat@gmail.com

Aan: Provinciale Staten van de Provincie Utrecht
t.a.v. Commissie Milieu & Mobiliteit
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Hoogland, 11 November 2021

Onderwerp: Zorgen Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u weet worden er rond de ontwikkeling van het Netwerkperspectief een aantal maatschappelijke expertsessies georganiseerd. Met burgerinitiatief “Bunschoterstraat leefbaar: Bunschoterstraat 60” vertegenwoordigen wij op basis van schriftelijke steunbetuigingen meer dan 100 huishoudens.

Hoewel wij de communicatie in dit traject als prettig ervaren is duidelijk dat het vooral om voorlichting en uitleg gaat. De Bunschoterstraat stevent zo af op behoud van 80 km/uur als maximum snelheid. Deze onterechte uitkomst zou het gevolg zijn van een aantal onjuiste beoordelingen, onterechte beperkingen en misvattingen. Middels deze brief leggen we onze zorgen graag aan uw commissie voor.

Situatie Bunschoterstraat

De N199 - Bunschoterstraat in Amersfoort is een brede provinciale weg (2 rijstroken per richting) die direct langs de bebouwde kom loopt. Enerzijds is de stad er tegenaan gegroeid, anderzijds is de weg in de loop van de tijd drukker geworden. De bebouwing bestaat vooral uit voormalige dorpshuizen en woonwijken uit de jaren 70 en 80 (zie illustraties in annex 1). Deze woningen zijn niet ontworpen op geluidsisolatie. Een aantal liggen slechts zo’n 15 meter vanaf de hoofdrijbaan. Vele woningen liggen met de tuin- en slaapkant naar de weg toe. Doordat de mogelijkheden om geluidswering landschappelijk in te passen zijn beperkter dan elders is aanpassing naar 60 als bronmaatregel hier zeer waardevol. Desondanks is de kans dat de snelheid op de Bunschoterstraat in verlengde van het netwerkperspectief naar 60 zal worden aangepast op de huidige route zeer klein. Hoe kan dit?

Sterke basis voor leefbaarheid

Volgens de grondwet moet de overheid het leefmilieu beschermen[1]. Er staat niets in de grondwet over mobiliteit of reistijden: deze zaken zijn juist onderdeel van de druk waartegen de grondwet de burgers beoogt te beschermen.

[1] Artikel 21 (nederlandsegrondrechten.nl)

De WHO heeft in haar meest recente richtlijnen op het gebied van geluid[2] de maximale geluidsbelasting van verkeerslawaai naar beneden bijgesteld. Dit is gedaan op grond van kwalitatief hoge bewijslast ten aanzien van ernstige consequenties (een significante respons op coronaire hartziekten). De richtlijn van 53db is volgens de WHO dan ook geen streefwaarde (zoals vaak – ook door de provincie[3] – gehanteerd) maar een absoluut maximum waarin alle compromissen en overwegingen van hoge realisatiekosten al meegenomen zijn.

Met aannemen van de "motie Schonis" heeft de regering zich duidelijk uitgesproken voor het nastreven van vermindering van de negatieve gezondheidseffecten van geluid[4]. Concrete uitkomst hiervan is RIVM rapport 2019-0227 met als veelzeggende onder titel "Het doel heiligt de middelen"[5]. In grote lijnen bevestigt dit de bevindingen van de WHO, en ook dat het nemen van actie de moeite waard is. Het RIVM adviseert beleidsmatig niet alleen verslechtering te voorkomen maar ook verbetering ten opzichte van de huidige situatie na te streven[6].

De wet geluidshinder beschrijft een voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerlawaai van 48db. Hoewel dit een streefwaarde is (beargumenteerde uitzonderingen mogelijk) stelt de wetgever hier wel een duidelijk doel, dat zeker in lange-termijn plannen aandacht verdient.

Het coalitieakkoord van de provincie Utrecht[7] spreekt zich duidelijk uit voor leefbaarheid, waarbij expliciet snelheidsverlaging nabij woonwijken genoemd wordt.

De studie waar het netwerkperspectief deel van uitmaakt beoogt te onderzoeken hoe de snelheid verlaagd kan worden[8], waarbij juiste weginrichting onderzocht moet worden.

Geluidsbelasting volgens de omgevingswet

Tot nog toe gold voor provinciale wegen de wet geluidshinder met daarin voorkeursgrenswaarden (zie "Sterke basis voor Leefbaarheid" hier boven). Met de introductie van de omgevingswet wordt het concept van geluidsplafonds uitgebreid van de rijkswegen naar de provinciale wegen. Het standaard geluidsplafond ligt op 50 Lden. Overschrijding van dit plafond is mogelijk, maar onder strikte voorwaarden, waaronder het zoveel mogelijk beperken van de overschrijding[9]. Daar zijn dan weer uitzonderingen op mogelijk maar de bedoeling is duidelijk. Bovendien ligt er een absoluut plafond op 65 db, dat bij aantal woningen rond de Bunschoterstraat overschreden wordt.

Met de introductie van de omgevingswet gaan op provinciale wegen geluidsplafonds in plaats van streefwaarden gelden. Deze kunnen in grote mate volgens de letter en in elk geval naar de geest van het besluit kwaliteit woonomgeving niet zomaar overschreden worden. Het is zelfs maar de vraag of bewust handhaven van 80 in deze context niet strijdig is met de nieuwe omgevingswet.

---

[2] https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018
[3] coalitieakkoord_2019-2023_nieuwe_energie_voor_utrecht.pdf (provincie-utrecht.nl), pagina 8
[4] Kamerstuk 35000-A, nr. 60 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
[5] Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) : Het doel heiligt de middelen | RIVM
[6] WHOrichtlijn geluid027-029_GEL03_ART10_.pdf (rivm.nl)
[7] coalitieakkoord_2019-2023_nieuwe_energie_voor_utrecht.pdf (provincie-utrecht.nl)
[8] Snelheidsverlaging nodig voor mobiliteitstransitie | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl)
[9] https://iplo.nl/publish/pages/191119/besluit-kwaliteit-leefomgeving-stb-versie-geconsolideerd.pdf, artikel 3.35, punt 5 (pagina 28)

Leefbaarheid op de Bunschoterstraat onterecht geen kernprobleem

De leefbaarheid rond de Bunschoterstraat staat onder druk van verkeerslawaai, zo is de ervaring van de omwonenden. De geluidscurves[10] laten zien dat een groot aantal woningen blootgesteld wordt aan (veel) teveel geluid:

- Volgens de WHO-richtlijn en de RIVM adviezen
- Volgens voorkeursgrenswaarde in de wet geluidshinder
- Volgens de plafondwaarde in de omgevingswet

In de media[11] en in andere trajecten van de provincie wordt de Bunschoterstraat als problematisch op gebied van geluid beschreven[12]. Desondanks ziet de probleem analyse in het kader van het netwerkperspectief hier geen knelpunt qua leefbaarheid. Hoe leefbaarheidsscore bepaald is, is voor ons op moment van schrijven niet na te gaan (kaarten van provincie zijn nog niet publiek gemaakt), maar duidelijk is dat het resultaat niet strookt met de werkelijkheid.

In het vervolg van de ontwikkeling van het netwerkperspectief zou leefbaarheid voor de Bunschoterstraat wel als kernprobleem beschouwd moeten worden, in elk geval voor het deel waar ze direct langs de beschreven bebouwde kom loopt.

Overwaardering reistijd automobilisten in MKBA

In de tussenresultaten van het netwerkperspectief is de waarde van reistijd van automobilisten de alles overheersende factor. Dit blijkt voor vrijwel elke MBKA studie op gebied van mobiliteit zo te zijn. Onder gebruikers van het model lijkt het beeld te bestaan dat de waarden waarmee het MKBA-model rekent van goede kwaliteit zijn. Niets is minder waar, zo blijkt uit de achterliggende KiM-studie[13]. De gebruikte waarde van reistijd is de waarde die automobilisten zelf aan hun tijd toekennen. Dit is bepaald door via een enquête telkens twee alternatieven voor te leggen (langere reisduur voor lagere prijs of kortere reisduur voor hogere prijs). Dit is een methode waarbij de vraagstelling en geboden alternatieven grote invloed op uitkomst hebben[14]. Het overgrote deel van de slechts 2400 enquêtes is afgenomen als betaalde internet-enquête via Panelclix: “Geef je mening, spaar punten en wissel je punten in voor geld!”. Naast deze twijfelachtige basis gaat de benadering van burgers als zijnde consumenten mank. Burgers verwachten van de overheid een andere keuze en prioriteiten, met minder nadruk op reistijd[15]. Dat dit extreme gevolgen kan hebben blijkt wel uit het feit dat een uur reistijd in MKBA meer waard is dan een uur leven dat als gevolg van een dodelijk ongeval verloren gaat.

MKBA kent waarschijnlijk een te hoge waarde toe aan de reistijd van automobilisten. Voor zover reistijd van automobilisten überhaupt in de economische totaalberekening meegewogen moet worden (zie volgende punt) moet de uitkomst niet met een korrel maar met een schep zout genomen worden.

---

[10] Kaarten | Atlas Leefomgeving
[11] Miljoenen voor bescherming woningen tegen lawaai van wegen | Amersfoort | AD.nl
[12] Actieplan geluid / omgevingslawaai | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl)
[13] Values of time and reliability in passenger and freight transport in The Netherlands | Rapport | RWSeconomie.nl
[14] Zo blijkt de waarde van tijd – in feite dezelfde verloren reistijd – voor een vliegreis vele malen hoger ingeschat te worden dan bij auto reizen
[15] Individuen maken andere afweging tussen reistijd en veiligheid als consument en burger (mkba-informatie.nl)

Onderwaardering leefbaarheid in MKBA

De waarde die burgers toekennen aan geluidsoverlast is een stuk hoger dan die waar het MKBA mee rekent[16]. Waar dit meestal lastig kwantitatief te maken is gaf de ondertunneling van Maastricht door de A2 een unieke mogelijkheid om dit achteraf te controleren. Wat bleek: de geconstateerde waarde van leefbaarheid ligt bijna 20x zo hoog als de MKBA-berekening vooraf liet zien[17].

De waarde die het MKBA toekent aan leefbaarheid is veel te laag, waarschijnlijk vele malen te laag. Zodoende schetst het een onjuist beeld van de gevolgen van de politieke keuzes die in het kielzog van het netwerkperspectief gemaakt moeten worden.

MKBA steunt politieke keuzes rond bereikbaarheid op langere termijn niet, maar vertroebelt juist het beeld

Niet reisafstand maar reistijd is de constante factor[18] en snellere verbindingen faciliteren vooral meer mobiliteit. Het MKBA kent een positieve waarde toe aan het voorkomen van reistijd van automobilisten. De kortere reistijd die positief gewaardeerd wordt ontstaat in geval van de studie voor het netwerkperspectief door snellere verkeerstroming, niet door vermindering van het aantal gereden kilometers: dat neemt juist toe. Meer asfalt om lange woon-werk afstanden per auto te faciliteren of toch niet? Dit zou een politieke keuze moeten zijn, maar het MKBA sorteert wat betreft de economische uitkomst consistent voor op meer asfalt.

Door de huidige waardering van reistijd van automobilisten sorteert de economische berekening van het MKBA voor op het faciliteren van groei van automobiliteit. De uitkomst geeft een vertekend beeld waarbij de andere effecten van keuzes (niet-reistijd) ondergesneeuwd kunnen raken.

Bestaande standaard wegtypes onterecht als beperkend beschouwd

Op een van de eerste slides in de presentatie bij de expertsessie in Juli worden de bestaande wegtypes aangegeven, met toelichting dat dit een beperking vormt voor het netwerkperspectief. Dit is onjuist. De standaard voor wegtypes betreft een richtlijn. Het is de taak van de ontwerper om het ontwerp passend te maken voor een specifieke situatie. Deze richtlijnen zijn dus niet bindend: als de fysieke ruimte, het budget of de maatschappelijke acceptatie ontbreken, mag de ontwerper 'gemotiveerd afwijken' van de richtlijnen[19].

Vanuit het coalitie akkoord en de beschrijving van de studie spreekt wilskracht om aan het "hoe" van de weginrichting invulling te geven. Hoewel de richtlijnen daarbij natuurlijk serieus meegewogen moeten worden is het belangrijk in gedachten te houden dat de wet- en regelgeving op gebied van geluid en leefbaarheid zeker niet minder bindend is dan de ontwerprichtlijnen voor wegen. De bestaande GOW-50 binnen de bebouwde kom toont bovendien aan dat een combinatie van hoge capaciteit en lagere snelheid prima mogelijk is.

Nog los van de ontwerpvrijheid kan een bestaande richtlijn geen beperkende factor zijn bij het bepalen van een lange termijn visie. Deze visie stekt immers tot 2040, terwijl de richtlijnen aan

---

[16] Mouter et al. (2017) Nieuwe inzichten in de maatschappelijke waarde van natuur, milieu en reistijd :: Maatschappelijke kosten- en batenanalyse (mkba-informatie.nl)
[17] 220 miljoen euro leefbaarheidsbaten bij A2 Maastricht - COB
[18] BREVER-wet - Wikipedia
[19] Richtlijnen voor wegontwerp tegen het licht gehouden | SWOV, pagina 11

ontwikkeling onderhevig zijn (zie tevens volgende punt “nieuwe inzichten Duurzaam Veilig”. Gezien de toenemende verkeersdrukte en woonmissie komt leefbaarheid steeds verder in de knel en zal de vraag om een standaard die hoge capaciteit met een lagere snelheid combineert toenemen.

Bij de beoordeling welke wegen in het kader van het netwerkperspectief 2040 naar 60 gaan zouden de huidige beschikbare wegtypes niet als beperkend moeten worden beschouwd. Met maatwerk kan het gemis opgevangen worden. Interprovinciaal overleg en lobby voor nieuwe standaarden kan bijdragen aan structurele verbetering, elders in het land en in Utrecht aan de provinciegrenzen.

Stap naar nieuws speerpunten “Duurzaam Veilig” ontbreekt

De ontwikkeling van nieuwe wegtypes volgt - en loopt daardoor noodzakelijkerwijs achter - op de ontwikkeling van de visie op veiligheid die er aan ten grondslag ligt. Bij het netwerkperspectief als lange termijn visie zouden de meest recente ontwikkeling en trends in Duurzaam Veilig (DV3) daarom leidend moeten zijn.

Waar eerdere versies van Duurzaam Veilig “Herkenbaarheid van wegen” als één van de speerpunten hadden, schittert dit door afwezigheid in de meest recente versie:

Tabel 3 De verkeersveiligheidsprincipes in de verschillende versies van Duurzaam Veilig.

Naar een duurzaam veilig wegverkeer (1992-2010)	Door met Duurzaam Veilig (2005-2020)	Duurzaam Veilig Wegverkeer – DV3 (2018-2030)
Functionaliteit van wegen	Functionaliteit van wegen	**Functionaliteit** van wegen
Homogeniteit in massa, snelheid en richting	Homogeniteit in massa, snelheid en richting	**(Bio)mechanica**: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer
	Fysieke vergevingsgezindheid Sociale vergevingsgezindheid	
Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar weggedrag	Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaar wegverloop en weggedrag	**Psychologica**: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers
	Statusonderkenning	Effectief belegde **verantwoordelijkheid**
		Leren en innoveren in het verkeerssysteem

Met introductie van speerpunt “Psychologica” is het roer weliswaar niet 180 graden om, maar wordt wel een gigantische nuancering en ruimte voor alternatieven gegeven:

> *“Om fouten van verkeersdeelnemers te voorkomen, is de inrichting van het verkeerssysteem goed afgestemd op de competenties van met name oudere verkeersdeelnemers. Dit betekent dat informatie vanuit de weginrichting, wegomgeving, verkeersborden en regelgeving, en vanuit het voertuig voor hen waarneembaar, begrijpelijk, geloofwaardig, relevant en uitvoerbaar is voor ouderen en daarmee voor (vrijwel) alle verkeersdeelnemers.”.*

> *“Uniformiteit in het verkeer zou volgens sommigen betekenen dat alles er hetzelfde uit moet zien. De essentie van uniformiteit in een duurzaam veilig wegverkeer is echter dat mensen de juiste context voor hun handelen herkennen; dit wordt niet bevorderd door telkens een heel andere vormgeving aan te bieden. Dat wil niet zeggen dat kleine variaties altijd*

problematisch zijn. Variaties binnen een bepaald type verkeersomgeving zijn geen groot probleem, zolang de verschillen tussen verschillende situaties maar groot genoeg zijn."

Het nieuwe kernpunt "(bio)mechanica" laat geen enkele twijfel bestaan over de manier waarop een veilige snelheid bepaald moeten worden:

> *"Niet de wegfunctie is daarbij zo zeer leidend voor de snelheidslimiet maar de potentiële conflicten die op kunnen treden gegeven het gebruik en inrichting van de weg. Een 'veilige snelheid' is die maximale snelheid waarbij aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan."* [20]:

Eén van de voorwaarden waar een weg aan moet voldoen is een obstakelvrije zone. Waar de obstakelvrije zone bij 60km-wegen minimaal 2,5 meter moet zijn, is dit bij 80 km-wegen minimaal 6 meter. Een dergelijke zone bestaat bij de Bunschoterstraat op dit moment niet, zodat volgens DV3 60 de juiste maximumsnelheid is. Aangenomen dat de weg het huidige aantal rijstroken (capaciteit) zal behouden is het maar zeer de vraag of er binnen de beschikbare ruimte wel een duurzaam veilige 80-inrichting past. Dit gaat in elk geval niet zonder vele bomen te kappen en geleiderails te plaatsen, waarmee de weg juist nog meer de uitstraling van een snelweg krijgt (en daarmee niet aan de filosofie van duurzaam veilig voldoet).

Door de beperkende focus op de nu beschikbare weginrichtingen gaat de aanpak van de ontwikkeling van het netwerkperspectief voorbij aan de ontwikkelingen van Duurzaam Veilig 3. Vaste wegtypes zijn niet langer een harde eis en een snelheid die past bij een fysiek veilige inrichting voor die snelheid juist wel. Uit DV3 volgt dat 60 km/uur de veilige snelheid is voor de Bunschoterstraat.

Ongewenste snelheidsovergangen

Uit overleg met de gemeente Amersfoort kwam naar voren dat de gemeente waarde hecht aan een geloofwaardige snelheidsafbouw tussen de snelweg en de bebouwde kom. Een groot voordeel hiervan is dat het de naleving van de maximumsnelheid op alle wegen ten goede komt, ook binnen de bebouwde kom. Op dit moment gaat de Bunschoterstraat met 80 direct over in een aantal wegen binnen de bebouwde kom waar 50 geldt. Deze stap is volgens Duurzaam Veilig en de daar van afgeleide CROW richtlijn voor wegontwerp ongewenst[21]: dit zou via een stuk met 60 km/uur moeten lopen. Hoewel de Bunschoterstraat zelf niet als ETW-60 ingericht kan worden, kan er met een maximumsnelheid van 60 wel aan het principe voor gewenste snelheidsovergangen voldaan worden.

De gangbare principes voor veilige snelheidsovergangen dicteren dat 60 km/uur op de Bunschoterstraat wenselijk is, terwijl bij 80 een onwenselijke snelheidsovergang bestaat. De transitie naar (meer) 30 binnen de bebouwde kom maakt geloofwaardige snelheidsafbouw meer dan ooit belangrijk voor de naleving.

---

[20] DV3 – Achtergronden en uitwerking van de verkeersveiligheidsvisie | SWOV, pagina 52

[21] Bijvoorbeeld b_NL.IMRO.1916.Landelijk-ON01_tb61.pdf (planviewer.nl), pagina 87

Sluipverkeer en de transitie naar 30 binnen de bebouwde kom

Eén van de zorgen over de invoering van 60 en mede aanleiding voor de opdracht voor de ontwikkeling van het netwerkperspectief betreft sluipverkeer. Aandacht voor dit onderwerp is zonder meer terecht. Essentieel is dat daarbij de juiste situatie beschouwd wordt. Op dit moment worden voor de ontwikkeling van het netwerkperspectief slechts die wegen als 30 km/uur aangemerkt waarvoor dit door de betreffende gemeente aan de provincie is doorgegeven. Vraag is of deze aanpak juist is.

De MKBA-leidraad[22] geeft aan alle maatregelen waartoe besloten is meegenomen moeten worden, ook als ze nog niet van kracht zijn. Zelfs voorgenomen maatregelen moeten worden meegenomen: "waarvoor de besluitvorming zodanig ver is gevorderd dat invoering in zekere mate onontkoombaar is".

Met aannemen van de motie-Kroger[23] heeft de regering er voor gekozen dat 30 km/u in de bebouwde kom het uitgangspunt wordt, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden. Zeker gezien de horizon van het netwerkperspectief (2040) is de vraag niet waar het 30 wordt, maar waar het 50 zou kunnen blijven. Wachten op doorgeven van daadwerkelijke wijziging door de gemeentes (die de grote relevantie hiervan voor het netwerkperspectief waarschijnlijk helemaal niet zullen beseffen) lijkt in elk geval onvoldoende, maar is nu wel de bij het netwerkperspectief gevolgde aanpak.

De situatie bij de Bunschoterstraat laat goed zien hoe belangrijk dit punt is. Al vooruitlopend op de landelijke politiek heeft de gemeenteraad zich in September 2020 uitgesproken vóór 30 binnen de bebouwde kom[24]. In lijn met Duurzaam Veilig worden situaties waar geen vrijliggende fietspaden gerealiseerd kunnen worden geduid als plek waar 30 moet gaan gelden, zodat een meest aannemelijke invulling goed bepaalbaar is. Voor de Bunschoterstraat is vooral de Zevenhuizerstraat relevant voor wat betreft het risico op sluipverkeer. Voor deze straat heeft de gemeenteraad op 25 Mei gekozen voor invoering van 30 km/uur op het deel dat heringericht gaat worden[25]. Met (direct deels en in de toekomst onvermijdelijk geheel) 30 op de Zevenhuizerstraat is de reistijd via deze "sluiproute" bijna het dubbel van de reistijd over de Bunschoterstraat. Door hieraan voorbij te gaan laat de studie van het netwerkperspectief voor 60 op de Bunschoterstraat een verslechtering van de leefbaarheid bij de Zevenhuizerstraat zien (en wordt waarschijnlijk ook de veiligheid negatief beïnvloed), terwijl dit in werkelijkheid niet aan de orde is.

Landelijk, specifiek voor Amersfoort en meer specifiek voor de relevant omgeving van de Bunschoterstraat (namelijk de Zevenhuizerstraat) heeft de politiek zich uitgesproken voor 30 als nieuwe standaard binnen de bebouwde kom. De huidige invulling van het netwerkperspectief beperkt zich tot die wegen waarvoor de gemeentes hebben aangegeven dat ze naar 30 gaan, maar de gemeentes zijn nog niet zo ver en kennen de grote relevantie voor het netwerkperspectief niet. Voor juiste beoordeling van sluipverkeer en de gevolgen daarvan voor leefbaarheid en veiligheid moet een zo goed mogelijke inschatting gemaakt worden van welke wegen in het licht van de keuze voor 30 binnen de bebouwde kom nog 50 zouden kunnen blijven, en welke onherroepelijk naar 30 zullen gaan.

Verlies focus 60 als bronmaatregel

[22] Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse | PBL Planbureau voor de Leefomgeving, pagina 85
[23] Kamerstuk 29398, nr. 862 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)
[24] FORMAT (SUB)AMENDEMENT (notubiz.nl)
[25] 2021-064 D66 Variant 3 zet de mens op 1 (notubiz.nl)

Uit onze besprekingen met de provincie is duidelijk geworden dat voor de Bunschoterstraat niet voor 60 in aanmerking komt maar wel voor afschermingsmaatregelen. Zoals aangegeven bij de locatiebeschrijving leent de situatie rond de Bunschoterstraat zich helemaal niet zo goed voor afschermingsmaatregelen. Bovendien gaat het netwerkperspectief niet over afschermingsmaatregelen maar om de vraag waar de snelheid naar 60 moet worden teruggebracht. Ook het coalitie akkoord noemt snelheidsreductie (en niet afschermen) als maatregel om leefbaarheid te verbeteren. Om een aantal redenen is focus op de snelheidsverlaging niet alleen passend voor dit traject, maar ook terecht:

- Snelheidsverlaging is een bronmaatregel: het neemt geluid weg. Geluidswallen weerkaatsen het geluid en buigen het af. Direct achter de wal geeft het een verbetering, elders (aan andere kant of verder achter de wal) geeft het een verslechtering. Dit is temeer relevant omdat het RIVM adviseert óók na de lagere geluidsbelastingen (verder van de weg) te kijken[26]. Daar is de absolute belasting minder maar worden meer mensen getroffen, zodat het effect toch significant is.
- Het besluit kwaliteit leefomgeving (onderdeel van de omgevingswet) stelt duidelijk dat geluidsbeperkende maatregelen bij voorkeur aan de bron worden getroffen[27].
- Geluid reducerend asfalt (ook een bronmaatregel) is op de Bunschoterstraat aanwezig (DBD type B) en heeft vooral als direct na verversen van de toplaag een positief effect. Met toenemende slijtage neemt het effect af en bij nat wegdek (regen) lijkt er geen effect te zijn, waarschijnlijk doordat de dempende poriën vol lopen. Onderzoek[28] laat zien dat stil asfalt bij lage snelheid (30 km/uur) iets minder effect heeft dan bij hogere snelheid (50-70 km/uur). Tussen 50 en 70 is het verschil nihil, zodat een snelheidsverlaging naar 60 uitstekend als bronmaatregel gezamenlijk met stil asfalt past.
- Geluidschermen zijn vaak lastig landschappelijk in te passen
- Bestaande huizen zijn vaak lastige effectief te isoleren en de leefbaarheid om het huis en in de directe leefomgeving wordt met isolatie niet verbeterd.
- Snelheidsverlaging is goedkoper dan afschermingsmaatregelen.
- Zowel de WHO als het RIVM geven als sterk advies zowel bronmaatregelen als maatregelen ter afscherming te nemen.
- Snelheidsverlaging geeft naast afname van geluid ook een afname van CO2- stikstof en fijnstof uitstoot: verbetering van milieu en leefbaarheid. Wellicht klein gezien de enorme schaal van het probleem, maar juist vanwege dit laatste toch zeer relevant. Afscherming van geluid kent voordelen niet.

De focus op snelheidsverlaging als middel om leefbaarheid te verbeteren die blijkt uit het coalitie akkoord en de missie "niet of maar hoe de snelheid verlagen" is gejustificeerd. Afschermende maatregelen kunnen waardevol zijn als aanvulling op een snelheidsverlaging, maar zijn geen alternatief hiervoor.

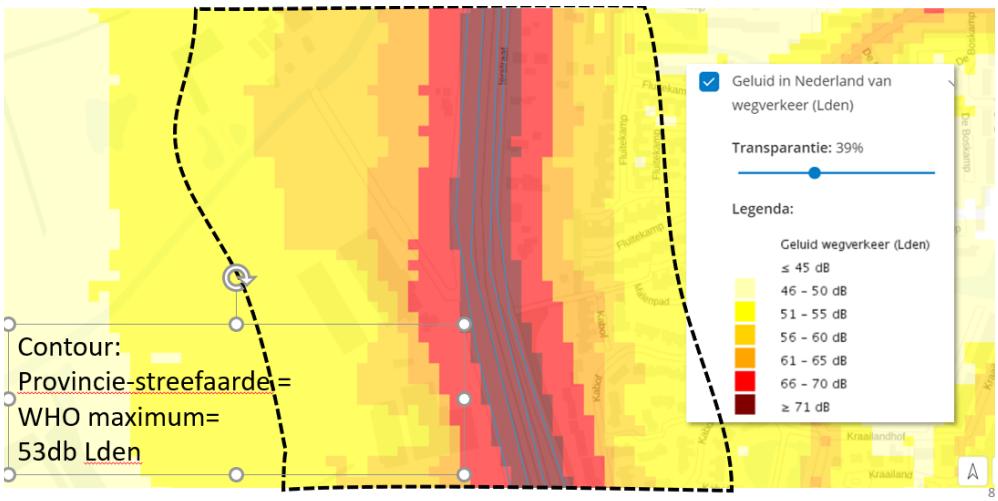
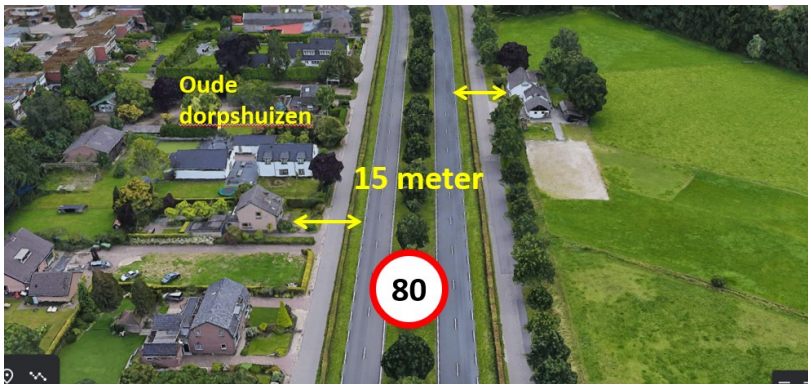
[26] WHOrichtlijn geluid027-029_GEL03_ART10_.pdf (rivm.nl)
[27] https://iplo.nl/publish/pages/191119/besluit-kwaliteit-leefomgeving-stb-versie-geconsolideerd.pdf, artikel 3.35, punt 5 (pagina 28)
[28] M+P - raadgevende ingenieurs (verkeerskunde.nl), pagina 10

Geachte commissie,

Waar de aanzet zeer hoopgevend was en de Bunschoterstraat op grond van coalitie akkoord en de communicatie over doelen van het netwerkperspectief bij uitstek in aanmerking zou moeten komen voor 60, sluit de uitwerking hier vooralsnog niet goed op aan en staat deze er op punten haaks op. Naar elk van de kritiekpunten die wij in deze brief beschrijven valt ambtelijk ook door een andere bril te kijken, zo weten we uit ervaring. Dan blijft het hier 80 op de Bunschoterstraat. Echter, alles bij elkaar gezien moet de conclusie zijn dat 60 hier de juiste snelheid is. We hopen dat u dit proces bij kan sturen of een politieke keuze wilt overwegen voor 60 op de Bunschoterstraat.

Hartelijk dank,
Vriendelijke groeten,

Namens burgerinitiatief “Bunschoterstraat Leefbaar: Bunschoterstraat 60”,

[redacted]

Annex 1: Situatie Bunschoterstraat