Ontwerp Actieplan Geluid

Zienswijze van het Kracht van Utrecht initiatief

15 april 2014

Aan: Burgemeester en wethouders van Utrecht
t.a.v. Afdeling Expertise Milieu, Postbus 8406, 3503 RK AA Utrecht

Utrecht is voor bewoners en bedrijven een aantrekkelijke stad, maar nog geen gezonde stad. Zonder maatregelen van de Gemeente Utrecht zou de geluidsoverlast, gezondheidsschade en hinder almaar blijven groeien.

Wij verlangen van de gemeente dat zij met een concreet actieplan het verkeerslawaai in de stad aanpakken. Dat komt nog onvoldoende tot uitdrukking in het voorliggende Actieplan Geluid.

De overlast is aanzienlijk. De hoofdconclusie van het Actieplan: "Uit de berekeningen volgt dat ruim de helft (62%) van het totale aantal woningen een geluidsbelasting heeft van 55 dB of meer als gevolg van het wegverkeer. Ongeveer 18% van de Utrechtse inwoners ondervindt hinder van het verkeerslawaai; 8% zelfs ernstige hinder (Ontwerp Actieplan Geluid)."

2.2. Knelpunten

Uitgaande van deze plandrempels vinden we knelpunten langs de volgende wegen:

Primaire assen

Niveau	Locaties
> 71 dB	St. Josephlaan, A2

Secundaire assen

Niveau	Locaties
> 68 dB	Weerdsingel WZ, Oudenoord, Draaiweg, Spinozaweg, Pijperlaan, Amsterdamsestraatweg N, Vleutenseweg, Atoomweg

Overige wegen

Niveau	Locaties
> 65 dB	Voorstraat, Predikherenkerkhof, Lange Janssstraat, Nobelstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat, Wilhelminapark, Lange Smeestraat, Springweg, Oudenoord N, Herenweg, Kaatsstraat, Hopakker, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Pieter Nieuwlandstraat, Catherijnesingel, Bleekstraat, Ledig Erf, Tolsteegsingel, Maliesingel, Oosterstraat, Amsterdamsestraatweg Z, Royaards van den Hamkade, Acaciastraat, Omloop, Ahornstraat, Laan van Chartroise, Anton Geesinkstraat, Loevenhoutsedijk, Adriaan van Bergenstraat, Pionstraat, Prinses Irenelaan, De Lessepstraat, C. Smeenkstraat, Kapteynlaan, Sartreweg, Wittevrouwensingel, Biltstraat, Griftstraat, Poortstraat, Laan van Nieuw Guinea, J.P. Coenstraat, Kanaalstraat, Albatrosstraat, Gansstraat, Koningsweg, Adriaan van Ostadelaan, Jan van Scorelstraat, Rijnlaan, Constant Erzeijstraat, W.A. Vultostraat, Briljantlaan, Lunettenbaan, Admiraal Helfrichlaan, v. Heuven Goedhartlaan, Trumanlaan, Rio Brancodreef, Nijldreef, Oranjerivierdreef, Burgemeester Verderlaan, Meerndijk, Wilhelminalaan, Dorpsstraat, Schoolstraat, Hindersteinlaan

Leidsche Rijn, Vleuterweide, Veldhuizen

Niveau	Locaties
> 63 dB	Melissekade, Klifrakplantsoen, Jean Gilbertlaan, Burchtwal, Kruisberg,

Het actieplan geeft helder aan in welke straten de lawaai-overlast (te) hoog is. De grootste knelpunten op de primaire assen zijn de St. Josephlaan en de A2. Op de secondaire assen vinden we bekende straten als Weerdsingel WZ, Oudenoord, Draaiweg, Vleutenseweg en Amsterdamsestraatweg. Onder de knelpunten op overige wegen (ongeveer 70) vallen bijv. nauwe en drukke straten als de Voorstraat, Nobelstraat, Willem van Noortstraat en Kanaalstraat.

Geluid en gezondheid

De kaarten met geluidhinder in Utrecht laten zoals de wet voorschrijft 24-uurs gemiddelden zien. Dat betekent dat de hinder tijdens ochtend- en avondspits nog een stuk groter is. Over de gevolgen van een te hoge geluidsbelasting is tegenwoordig veel bekend. Mensen krijgen in toenemende mate last van bijvoorbeeld hart- en vaatziekten, veroorzaakt door toegenomen stress (Jan Fransen, Natuur & Milieu[1]).

Geluid leidt ook tot (directe) fysieke gezondheidseffecten. Jan Fransen[2]: "Dit laatste is al het geval bij veel voorkomende geluidsniveaus: 60 dB wegverkeerslawaai voor verhoogde kans op hartaanval en 55 dB wegverkeerslawaai voor hogere bloeddruk en hart/vaatziekten. Verhoogd medicijngebruik is al bij nog lagere niveaus aan de orde. De stress door verkeerslawaai speelt daarbij een hoofdrol. In Nederland veroorzaakt de milieustressor lawaai, na fijnstof, de grootste sterfte en ziektelast."

Maatregel 1: snelheid verlagen - pak die dubbele winst in lucht en geluid

De meest effectieve maatregel is beperking van de maximumsnelheden in de stad van 70 naar 50 km/h en van 50 naar 30 km/h. Wij juichen dit initiatief toe vanwege de dubbele winst in geluidsoverlast en uitstoot van luchtvervuiling (roet / ultrafijnstof) die hier te behalen valt. Dat geldt zeker ook voor de andere maatregelen genoemd in het actieplan (OV en fiets, stillere/schonere bussen). In de meeste gevallen leiden de maatregelen tevens tot een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.

De dubbele winst is belangrijk bij het bepalen van (kosten)effectiviteit: Waar een maatregel minder effectief is op het beperken van geluid, is deze soms wél effectief in het beperken van de uitstoot van roet en ultrafijnstof en/of is er sprake van een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van openbare ruimte.

Dit missen wij in het Actieplan Geluid: Maak duidelijk waar een snelheidsverlaging noodzaak is om de geluidsoverlast binnen de perken te houden. Breng hiervoor de typologie terug die al gebruikt is in de jaren '90 (Nota Hoofdwegennet Verkeersstructuur Utrecht, 1993), waarbij per wegtype de (gewenste en/of maximale) verkeersbelasting en de passende snelheid staat aangegeven.

Maatregel 2: Beperken van autoverkeer

De knelpunten onderstrepen daarnaast de noodzaak om het autoverkeer te beperken in drukke straten, ook wegens de andere problemen (roetuitstoot, ruimtebeslag, enz.). De gemeente benoemt het terugdringen van (de groei van het) autoverkeer en het inzetten op OV en fiets heel concreet in het Actieplan Geluid. Dat

---

1 Bron: Radio 1 Journaal weblog "Altijd Zoeff..." over geluidhinder in Utrecht.
2 Jan Fransen in het vakblad "Milieu", september 2012.

zien wij als positief, maar het is nog onvoldoende concreet uitgewerkt. Een verwijzing naar een traject van verdere uitwerking had voor de hand gelegen.

Maar maak die ambitie concreet!

Belangrijk is daarom om die ambitie concreet te maken in een echt actieplan. Geef daarin aan wat de beleidskaders zijn. Bereken bij te ontwikkelen verkeersplannen wat de mogelijke effecten op gebied van geluid zijn en betrek de uitkomsten bij de oplossingsrichtingen. Wees helder over de financiën en stel prioriteiten vast aan de hand van een realistische begroting. Maak een planning, zodat voor burgers helder is wanneer de gemeente gaat werken aan maatregelen zoals een lagere snelheid of stiller wegdek.

Let ook op het zware verkeer in de straten met geluidsknelpunten. In sommige straten heeft zwaar verkeer een groot verkeersaandeel. Neem effecten op geluid-gebied mee bij het bedenken van een stadsbrede aanpak op het gebied van goederendistributie.

Zet effectief in op verminderen van autoverkeer door een schaalsprong op fiets- en OV-gebied en je krijgt er ruimte, schone lucht en minder geluid voor terug. Zet in op die dubbele winst.

Beleidskader: Roetreductieplan en gezondheid centraal

Maak een koppeling tussen het Actieplan Geluid, het beleid op luchtkwaliteit en alle verkeersplannen (Noordelijke Randweg Utrecht, Maatregelenpakket Utrecht West). Zorg dat alle ambities op één lijn zitten en zie waar de dubbele winst is te halen.

Beperking van maximumsnelheden in de stad past ook in de bredere ambitie voor de Gemeente Utrecht om gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving centraal te stellen. Blijf in dit kader stelling nemen tegen de verbredingsplannen voor de Ring Utrecht. Blijf ook pleiten in Den Haag voor een maximumsnelheid van 80 km/uur op de Utrechtse stadssnelwegen. Een dergelijke snelheidsverlaging op de Ring Utrecht zou in de stad een groot effect op de geluidhinder hebben, zeker in de wijken aan de randen van Utrecht.

Namens de Kracht van Utrecht,

Olivier Beens

Jos Kloppenborg

Jan Korff de Gidts

www.krachtvanutrecht-initiatief.nl