

**ONTWERP**

# Actieplan Geluid Utrecht

## Colofon

### Uitgave

**Gemeente Utrecht,**  
Sector Milieu & Mobiliteit, Afdeling Expertise Milieu

### Auteur

**Reinier Balkema**

### Projectnaam

Actieplan Geluid

### Datum

24 juni 2014

### Meer informatie

**Adres** Ravellaan 96, Postbus 8408, 3503 RK Utrecht

**Telefoon** 030 - 286 2864139

**E-Mail** milieu@utrecht.nl

**www**.utrecht.nl/milieu

# Inhoudsopgave

1.	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
2.	<b>Grenzen aan geluid</b>	<b>7</b>
2.1.	<b>"Plandrempels"</b>	<b>7</b>
2.2.	<b>Knelpunten</b>	<b>8</b>
3.	<b>Mogelijkheden voor maatregelen</b>	<b>10</b>
4.	<b>Actuele maatregelen</b>	<b>13</b>
4.1.	<b>Maatregelen rijkswegen</b>	<b>13</b>
4.1.1.	Landtunnel A2	13
4.1.2.	Dubbellaags ZOAB A27 bij Voordorp	13
4.1.3.	Geluidsscherm knooppunt Lunetten	14
4.2.	<b>Maatregelen spoor</b>	<b>14</b>
4.3.	<b>Maatregelen stad Utrecht</b>	<b>14</b>
4.3.1.	Maatregelen geluid 2012	14
4.3.2.	Vergroening van de stad	14
4.3.3.	Utrecht Elektrisch	15
4.3.4.	Snelheidsverlaging Kardinaal de Jongweg	16
4.3.5.	(Stil) asfalt voor klinkers	16
4.3.6.	Stillere bussen	16
5.	<b>Toekomstige maatregelen</b>	<b>17</b>
5.1.	<b>Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar</b>	<b>17</b>
5.1.1.	Stimulering fietsgebruik	18
5.2.	<b>Gezonde Lucht voor Utrecht</b>	<b>18</b>
5.3.	<b>Stil asfalt</b>	<b>19</b>
5.4.	<b>Gevelisolatie</b>	<b>19</b>
5.5.	<b>Geluidsmaatregelen spoor</b>	<b>19</b>
6.	<b>Stille gebieden</b>	<b>21</b>
6.1.	<b>Stiltewandelingen</b>	<b>21</b>
6.2.	<b>Nieuwe stille gebieden</b>	<b>22</b>
7.	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>23</b>

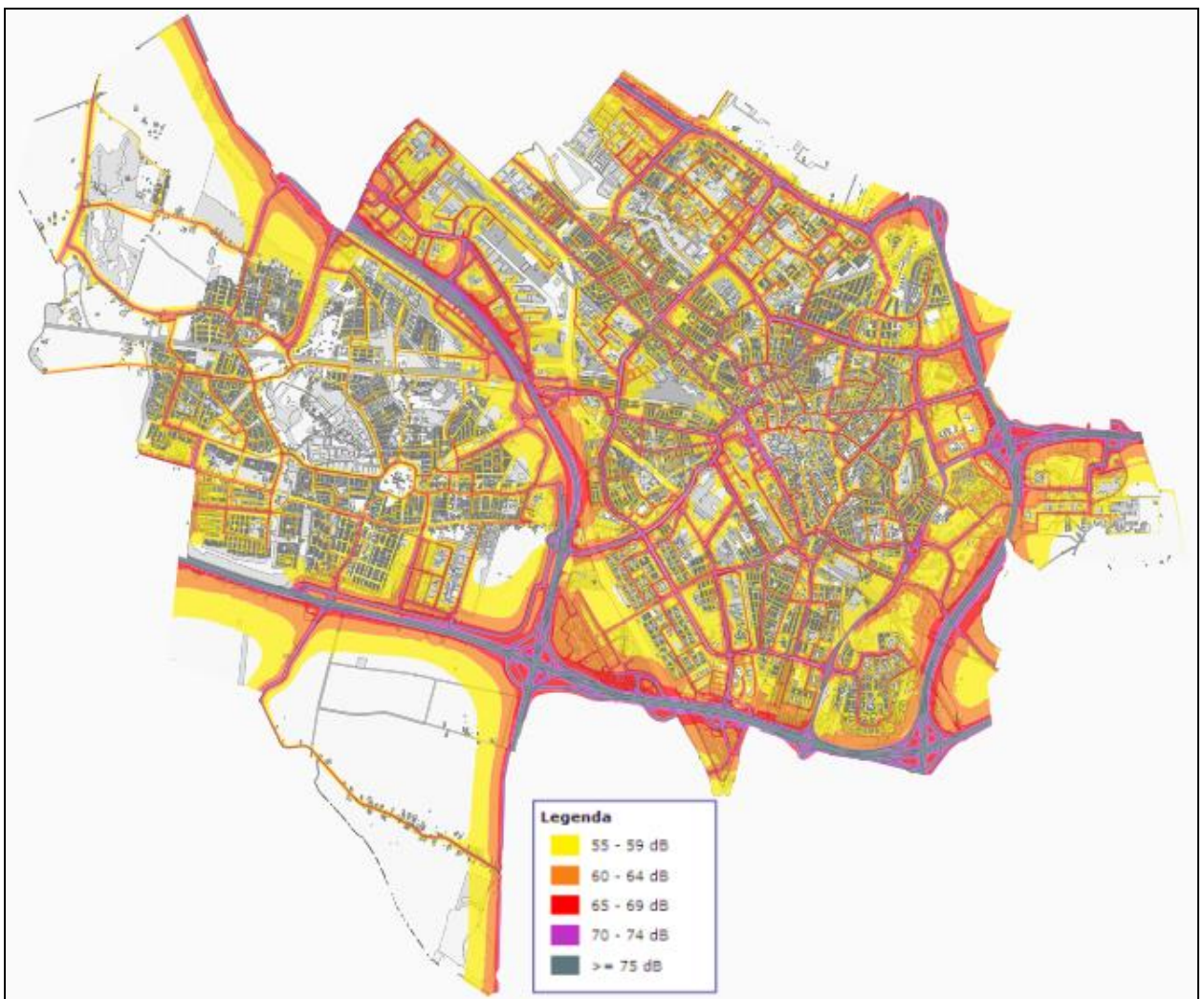
# Bijlagen

Bijlage 1	Tabellen EU geluidskartering Utrecht 2011
Bijlage 2	Stedelijk hoofdwegennet Utrecht
Bijlage 3	Inspraak

## 1. Inleiding

Geluid is van grote invloed op de gezondheid. Na luchtverontreiniging komt geluidsoverlast op de tweede plaats als milieufactor die de gezondheid schaadt. Ernstige geluidshinder kan via aanhoudende stress tot lichamelijke klachten leiden. Slaapverstoring is van invloed op het herstelmechanisme van het lichaam en op het functioneren overdag (leren, productiviteit, veilig werken). Ook kan een hoog geluidsniveau de kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten vergroten.

In 2012 heeft de gemeente Utrecht daarom het geluid als gevolg van industrie, weg- en railverkeer in de stad in kaart gebracht<sup>1</sup>. De gekleurde contouren op de kaarten laten zien waar op basis van berekeningen geluidsniveaus heersen boven de 55 dB. Omgekeerd laten de niet gekleurde gebieden zien waar het stiller is dan 55 dB.



Figuur 1: Geluidscontouren wegverkeerslawaai boven 55 dB

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. Als

<sup>1</sup> Het kader is de EU Richtlijn Omgevingslawaai

gevolg van het verkeerslawaaï heeft 3% van de inwoners last van slaapverstoring. In bijlage 1 zijn de tabellen met aantallen geluidsbelaste woningen in Utrecht terug te vinden.

Als vervolg op de kartering is een actieplan gemaakt waarin we op zoek gaan naar de mogelijkheden om de geluidsoverlast in de stad aan te pakken. De focus ligt op wegverkeerslawaaï van gemeentelijke wegen. Geluid van industrie is relatief gezien geen groot probleem in Utrecht – in orde grootte 0.5 % van het totale aantal door geluid gehinderden. Voor het geluid van het spoor en de snelwegen hebben het Rijkswaterstaat en ProRail een eigen actieplan gemaakt. In het rapport *Ontwerp Actieplan omgevingslawaaï van rijkswegen – periode 2013–2018* (d.d. mei 2013) wordt aangegeven dat er op de A28 ter hoogte van Utrecht geluidsreducerend ZOAB zal worden aangelegd. Het rapport *Ontwerp Actieplan omgevingslawaaï voor drukbereden spoorwegen periode 2013 –2018* (d.d. 30 mei 2013) geeft aan dat in het kader van geluidssanering en spoorverbetering de komende jaren stillere spoorconstructies, geluidschermen en raildempers zullen worden geplaatst.

In de volgende hoofdstukken wordt aangegeven waar zich de grootste knelpunten in Utrecht voordoen en welke mogelijkheden én moeilijkheden er zijn om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van maatregelen die al in gang zijn gezet of binnenkort worden uitgevoerd.

## 2. Grenzen aan geluid

### 2.1. "Plandrempels"

De EU-Richtlijn Omgevingslawaai schrijft voor dat een actieplan geluid moet gaan over het verbeteren van knelpuntsituaties. Een knelpunt wordt gedefinieerd aan de hand van overschrijding van gekozen plandrempelwaarden. In 2009 heeft de gemeente Utrecht de plandrempelwaarden gedefinieerd. Bij deze waarden, die hieronder verder uiteen worden gezet, wordt ook nu weer aangesloten.

Het wil echter niet zeggen dat een niveau onder de plandrempel geen verbetering behoeft. In feite is elke geluidsbelasting boven de 55 dB ongewenst en zal waar mogelijk worden aangepakt. Aangezien dit meer dan de helft van het aantal woningen in Utrecht betreft, is het gezien de beperkte technische en financiële middelen niet realistisch om deze waarde overal in de stad te halen. Door onderstaande keuze van plandrempels krijgen we een beeld van de locaties waar een bijzondere aandacht voor geluid op zijn plaats is.

#### Wegverkeer

Utrecht kiest er al vele jaren voor om het autoverkeer zo veel mogelijk te bundelen over een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen. De bundeling zorgt er voor dat er grote relatief rustige woonwijken zijn gecreëerd. Aan de andere kant komen er langs de hoofdwegen hoge geluidsniveaus voor. Veel woningen langs de drukke wegen hebben de afgelopen jaren extra geluidsisolatie aan de gevel gekregen en daar gaan we mee door.

Zoals eerder door het college in haar actieplan van 2009 is beschreven, leidt de keuze voor bundeling van autoverkeer ertoe dat we ter plaatse van de gevels van woningen langs hoofdwegen een wat hoger gemiddeld geluidsniveau accepteren dan in de tussenliggende woongebieden. De stedelijke wegen hebben in 2009 op basis van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van 2005 (zie kaart in bijlage 2) de volgende gemeentelijke plandrempel gekregen:

Primaire assen:	71 dB
Secundaire assen:	68 dB
Overige wegen:	65 dB

Deze plandrempels zullen ook nu nog worden gehanteerd. Maar wel worden verschillende wegen de komende jaren heringericht conform de ambitie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar van juni 2012 (zie 5.1). Zo verandert de functie van (en dus de verkeersdruk op) de verdeelring – die stadsboulevard wordt – en van de centrumontsluitingsroutes – uitgezonderd de route M.L. Kinglaan, Weg der VN, Graadt van Roggenweg. Hierdoor zullen veel wegen die in het GVVP als primaire as zijn aangemerkt, secundaire assen worden. Op die wegen zal dan de plandrempel veranderen van 71 dB naar 68 dB.

De middelste waarde van 68 dB is gelijk aan het hoogste niveau waarbij volgens de Wet geluidhinder nog nieuwe woningen mogen worden gebouwd. Het verschil van 3 dB daarboven en daaronder komt overeen met een verandering van het geluid bij respectievelijk een verdubbeling of halvering van de hoeveelheid verkeer. Voor de uitlegebieden Leidsche Rijn, Veldhuizen en Vleuterweide geldt een aparte plandrempel. In deze wijken is vanaf het begin preventief rekening gehouden met het beperkt houden van de geluidshinder. De hier geldende lagere wettelijke grenswaarde van 63 dB wordt dan ook als plandrempel gehanteerd om deze goede geluidskwaliteit te behouden.

Voor de nachtperiode wordt voor alle wegen een 10 dB lagere plandrempel gehanteerd.

Industrie

Gemeente en provincie hebben voor bepaalde individuele bedrijven en voor industrieterreinen grenswaarden voor geluid vastgelegd. De hoogst mogelijke grenswaarde is 60 dB en wordt daarom als plandrempel voor industrielawaai gekozen. De grenswaarden bewaken we door middel van milieuvergunningen en handhaving. Uit de geluidskaarten blijkt dat het geluid afkomstig van de industrie in Utrecht niet boven de plandrempel van 60 dB uitkomt. Extra maatregelen om geluidshinder van de industrie te beperken zijn daarom niet nodig.

## 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 Matthaesuslaan, Pieter Nieuwlandstraat, Noorderstraat, Wijde Begijnsetraat, Koekoekstraat, 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. Vultostaat, 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,

In de volgende figuren zijn bovengenoemde locaties terug te vinden. De eerste kaart laat zien welke plandrempel wordt overschreden; de tweede kaart geeft inzicht in de hoogte van de geluidsbelasting.





Knelpuntlocaties



Geluidsniveau bij knelpunten

### 3. Mogelijkheden voor maatregelen

Welke maatregelen zijn er nu voorhanden om wat aan de geluidssituatie in de stad te doen? Aan welke knoppen kan de gemeente draaien om de hinder te beperken? Wat levert nu daadwerkelijk een lager geluidsniveau op en wat is wellicht te duur of te ingrijpend? Om hier een antwoord op te kunnen geven is het eerst noodzakelijk om vast te stellen welke factoren van belang zijn voor de hoogte van het geluidsniveau.

Het meeste geluid in de stad is afkomstig van het wegverkeer. De hoogte van het geluidsniveau bij een woning of ander geluidsgevoelig object (scholen en zorginstellingen) wordt bepaald door:

- geluidsproductie van de voertuigen
- verkeersintensiteit
- verkeerssamenstelling (personenauto's/vrachtverkeer)
- snelheid
- wegdekverharding
- geluidsafscherming
- absorberende en of reflecterende objecten
- afstand tot de weg

Sommige factoren hebben maar een klein effect op de totale geluidssituatie in de stad. Maar door de maatregelen te richten op zoveel mogelijk verschillende aspecten en deze te combineren, kan toch een significante reductie worden behaald. Hieronder zal elk van bovenstaande factoren apart worden behandeld. Daar waar relevant zal worden aangegeven of hiervoor landelijk of Europees beleid is vastgesteld. In de hierna volgende hoofdstukken zullen verschillende aspecten weer terugkeren.

#### Geluidsproductie van een voertuig

Motoren van (vracht-)auto's zijn de laatste jaren stiller geworden. Dit effect wordt echter weer teniet gedaan door de toename van het aandeel zwaardere auto's en dieselmotoren. Vanuit de EU wordt gewerkt aan richtlijnen om het geluid van auto's in de toekomst te verminderen. Dit gaat echter met kleine stapjes en vergt een lange adem: 2,6 dB reductie in 2027.

De belangrijkste bron van het wegverkeerslawaai wordt bij hogere snelheden gevormd door het band-wegdek contact. Boven ongeveer 40 km/u overstemt dit rolgeluid van de banden het motorgeluid. Het gebruik van elektrische vervoersmiddelen is daarom alleen bij lagere snelheden stiller. Het geluid kan bij hogere snelheden wel worden verminderd door het gebruik van stillere banden. Er zijn tot 5 dB stillere banden op de markt en de Europese normen voor geluidsemissie van banden worden over enkele jaren iets aangescherpt. Het effect van stille banden is pas merkbaar als een meerderheid van de voertuigen hiermee is uitgerust. De landelijke overheid probeert daarom via campagnes consumenten over te halen om betere banden aan te schaffen. Deze banden zijn niet alleen stiller, ze zijn door de lagere rolweerstand ook energiezuiniger en hebben een beter remgedrag op nat wegdek waardoor de veiligheid toeneemt.

#### Verkeersintensiteit

Algemeen kan worden gesteld dat elke maatregel die leidt tot een afname van de verkeersintensiteit ook gunstig is voor geluid. Wel moet daarbij de aantekening worden gemaakt dat er een aanzienlijke reductie van de hoeveelheid verkeer nodig is om enig merkbaar effect te hebben op het geluidsniveau. Om een reductie van 1 dB te halen moet de verkeersintensiteit met ruim 20% worden verminderd. Voor 2 dB is dit al 40%. Een halvering van de verkeersstroom (50%) levert 3 dB winst op. Bij 60% vermindering is de reductie 4 dB. Het stimuleren van de fiets, openbaar vervoer en het gebruik van P+R's draagt bij aan het reduceren van het verkeer maar

de afname is beperkt in relatie tot de resterende hoeveelheid verkeer. Het effect van alléén deze maatregelen op de geluidsemissie is dus gering.

#### Verkeerssamenstelling

Vrachtwagens veroorzaken meer lawaai dan personenwagens. Het weren van vrachtwagens zou dus een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de geluidssituatie. Dit heeft echter alleen effect als de vrachtwagens een substantieel deel van het totale wegverkeersgeluid veroorzaken.

Als het vrachtverkeer (inclusief bussen) 5% van het totale verkeer uitmaakt, zal het weren van deze wagens een geluidswinst opleveren van circa 1 dB. Is het aandeel vrachtverkeer maar 3% (zoals op veel hoofdwegen in Utrecht), dan is de winst nog maar 0,5 dB. Bovendien is het verbieden van vrachtverkeer op hoofdwegen om verkeerskundige redenen ongewenst: juist vrachtverkeer willen we bundelen op de hoofdwegen, om te voorkomen dat dit door de woongebieden gaat. Een gedeeltelijke vermindering van de hoeveelheid vrachtverkeer heeft akoestisch gezien nauwelijks effect.

#### Snelheid

Een verlaging van de rijsnelheid zal in het algemeen een verlaging van de geluidsemissie tot gevolg hebben. Een verlaging van de snelheid van 70 naar 50 km/u of van 50 naar 30 km/u zal resulteren in een significante afname van het geluid met circa 2 dB. Het invoeren van 30 km/u gebieden en een snelheidsreductie op 70 km/u wegen is daarom een goede geluidsmaatregel. Wel moeten de eventuele overige effecten nauwkeurig in beeld worden gebracht; een verplaatsing van verkeer naar andere wegen (sluipverkeer) moet worden vermeden.

#### Wegdekverharding

Naast het gebruik van stillere banden is ook de toepassing van geluidsreducerend asfalt een methode om het geluid dat afkomstig is van het band-wegdek contact te verminderen. Een wegdekverharding met een dunne geluidsreducerende deklaag kan bij 50 km/u tot circa 4 dB reductie zorgen. Dat komt overeen met 60% afname in verkeersintensiteit. Recente voorbeelden zijn de NRU en op een deel van de Majellaknoop.

'Stil' asfalt is helaas lang niet overal tegen acceptabele (onderhouds)kosten toepasbaar. Vooral op of nabij kruisingen en andere locaties met wringend verkeer is dit problematisch. Door optrekken, afremmen en draaien (wringen) van verkeer gaat het wegdek eerder kapot. Het asfalt is iets duurder in aanleg en onderhoud en moet vaker worden vervangen dan regulier asfalt (met opgebroken/afgesloten wegen tot gevolg). Stil asfalt blijft echter een van de weinige effectieve bronmaatregelen in de stad om het geluidsniveau veroorzaakt door wegverkeer fors te verminderen. Bij het ontwerpen en inrichten van wegen moet daarom rekening met deze factoren worden gehouden zodat stille wegdekken vaker en makkelijker kunnen worden toegepast (brede wegen, geen langsparkeren, locatie bushaltes, minder zijstraten).

Het is een landelijke ontwikkeling dat asfaltproducenten proberen nieuwe, meer robuuste wegdekken te ontwikkelen die wellicht iets minder geluidsreductie geven (3 dB) maar wel langer mee gaan.

#### Geluidsafscherming

In zijn algemeenheid geldt dat een geluidsscherm het beste werkt wanneer het zo lang en zo hoog mogelijk is. De locatie van het scherm is ook van belang: een scherm staat bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de geluidsbron óf zo dicht mogelijk bij de woning (denk aan een vliesgevel). Een extreme maatregel om geluid af te schermen, is het "inpakken" of ondertunnelen van een weg (zoals is gebeurd bij de landtunnel van de A2). Het plaatsen van geluidsschermen langs stedelijke (hoofd)wegen past niet bij de kwaliteitsambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar – het leidt niet tot de gewenste ruimtelijke kwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid – en is daarom ongewenst, zo niet onmogelijk. Langs enkele primaire wegen kunnen geluidsschermen mogelijk wél bespreekbaar zijn. Wél een goede ruimtelijke oplossing is

het afschermen door middel van geluidongevoelige gebouwen zoals kantoren. Een mooi voorbeeld is het pand van Burgerzaken/Belastingdienst die het geluid van het spoor en busbaan afschermen voor de achterliggende woningen.

#### Absorberende en of reflecterende objecten

Bij harde oppervlakken zoals water, wordt het geluid gereflecteerd en waardoor het verder draagt. Een "zachte" bodem zoals een grasveld absorbeert een deel van het geluid. Grasstroken langs de weg, groene middenbermen, plantsoenen en parken hebben daarom een reducerend effect op de geluidsbelasting bij woningen. Groene daken kunnen helpen bij het verminderen van de deken van geluid die op sommige plaatsen in de stad te horen is.

Gebouwen kunnen het geluid ook reflecteren waardoor het op bepaalde locaties luider wordt. De toename van het geluid als gevolg van reflecties in nieuwe gebouwen wordt bij ruimtelijke plannen zoveel mogelijk vermeden.

#### Afstand

Een twee maal zo grote afstand tussen weg en woning leidt tot een afname van het geluid met 3 dB. Vooral bij het ontwerpen van nieuwe woonwijken kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld is de Heldammersingel in de wijk Veldhuizen. Maar ook bij reconstructies van wegen kan dit aspect meegenomen – mits er ruimte is om een weg verder van de woningen af aan te leggen.



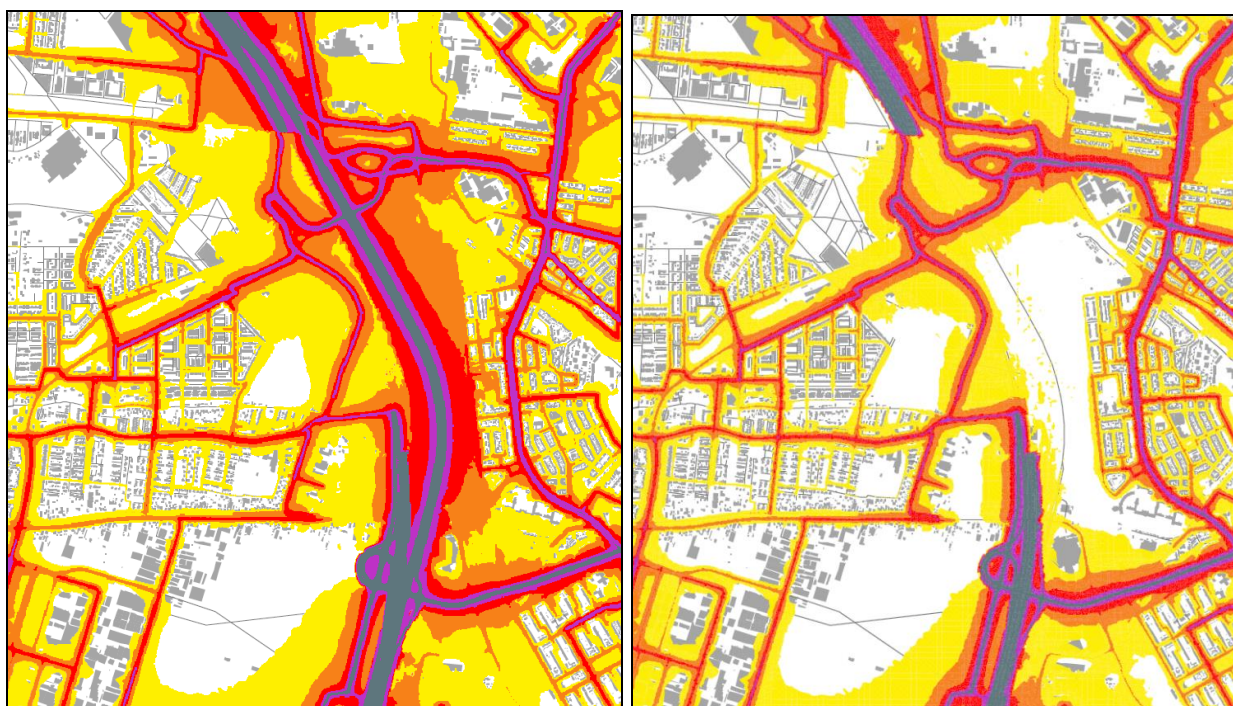
## 4. Actuele maatregelen

Een aantal maatregelen is de afgelopen jaren al uitgevoerd of staat op de rol om binnenkort te worden uitgevoerd. Dit hoofdstuk geeft hiervan een overzicht.

### 4.1. Maatregelen rijkswegen

#### 4.1.1. Landtunnel A2

Ten tijde van de geluidskartering (2011) was de tunnel van de A2 nog maar deels in gebruik. Een deel van het verkeer reed nog ten oosten van de in aanbouw zijnde tunnel langs. Op de geluidkaart is het geluid van de A2 in Oog in Al dan ook goed te zien. Sinds 2012 is de landtunnel geheel voor het verkeer opengesteld en is ook geluidsafschermende bebouwing in Leidsche Rijn Centrum Noord gerealiseerd. In het kader van dit actieplan is een berekening gemaakt van de invloed van deze maatregel. Onderstaande kaarten laten de berekende situatie in 2011 en 2012 zien.



Ten opzichte van de kartering uit 2011 is berekend dat er nu 229 minder gehinderden (waarvan 93 ernstig gehinderd) zijn. De afname is voornamelijk te zien in de wijk in Oog en Al maar ook in Leidsche Rijn. Het volledig in gebruik nemen van de tunnel heeft ook geleid tot een afname van 30 mensen die ernstig in hun slaap worden gestoord.

#### 4.1.2. Dubbellaags ZOAB A27 bij Voordorp

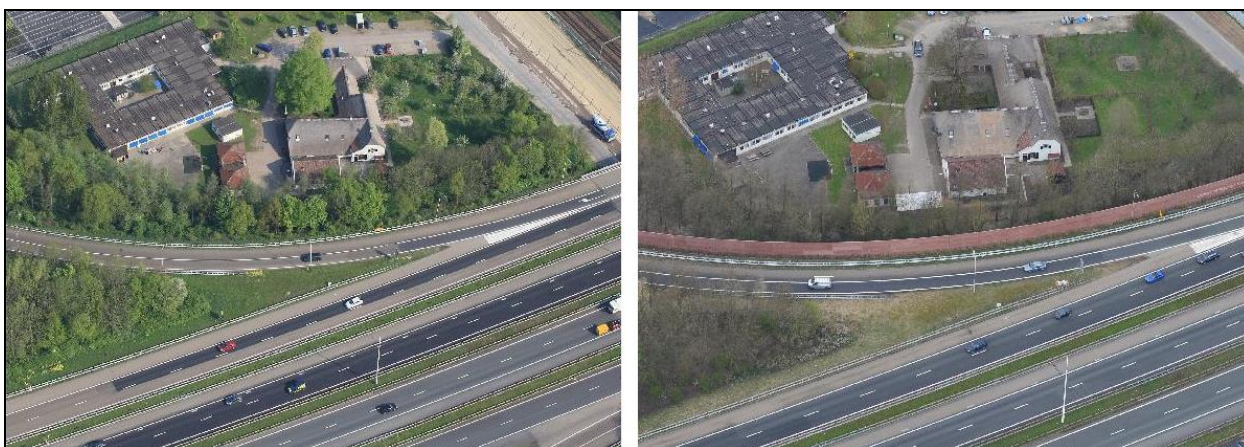
Het asfalt op de A27 bij Voordorp is in 2012/2013 door Rijkswaterstaat vervangen. Het oude enkellaags ZOAB was van een dusdanig slechte kwaliteit dat er in plaats van een reductie van het geluid sprake was van een situatie waar meer geluid werd geproduceerd dan met standaard asfalt. Metingen die de bewoners in Voordorp hebben laten uitvoeren bevestigden het beeld dat er in de wijk meer geluid was dan de kartering liet zien.

Toen Rijkswaterstaat besloot om het asfalt te vervangen, is met een financiële bijdrage van de Provincie Utrecht en de gemeente Utrecht gezorgd voor de aanleg van dubbellaags ZOAB. Ten

opzichte van enkellaags ZOAB heeft dit geleid tot 40 minder gehinderde personen (waarvan 16 ernstig gehinderd). Deze maatregel heeft, statistisch gezien, ook geleid tot een afname van 2 mensen die ernstig in hun slaap werden gestoord.

#### 4.1.3. Geluidsscherm knooppunt Lunetten

Bij knooppunt Lunetten is een 300 meter lang geluidsscherm aangelegd zodat "Het Blauwe Huis" beter beschermd is tegen het geluid van de A12.



## 4.2. Maatregelen spoor

Het geluidsscherm langs de Cremerstraat is in 2012 aangepast waardoor deze nu beter geluiddicht is.

Tussen Utrecht Cs en Lunetten zijn de werkzaamheden van de spoorverbreding nog in volle gang. Een onderdeel van deze werkzaamheden is het plaatsen van geluidsschermen. Met name in de Tolsteegbuurt en omgeving leidt dit tot een forse afname van het spoorweglawaai. De vervanging van de stalen spoorbruggen door betonnen exemplaren zorgt bij de Bleekstraat en Albatrosstraat voor een forse afname van de geluidsoverlast.

## 4.3. Maatregelen stad Utrecht

#### 4.3.1. Maatregelen geluid 2012

Met de brief van 8 mei 2012 heeft het college de gemeenteraad geïnformeerd over de aanpak van de geluidshinder in de stad. Deze aanpak betrof meer dan alleen het aspect van verkeerslawaai. Naast de aanleg van geluidsreducerend wegdek op de Langerakbaan en de Amsterdamsestraatweg is er ook aandacht geschonken aan stillere elektrische bladblazers. Enkele voorgenomen maatregelen zijn op dit moment nog niet uitgevoerd (stille klinkers in de Madridstraat in Leidsche Rijn Centrum) of bleken na nader onderzoek niet realiseerbaar of om andere redenen ongewenst (geluidsscherm in St. Josephlaan).

#### 4.3.2. Vergroening van de stad

In een harde, stenige omgeving kan geluid door reflecties ver dragen. Een groene omgeving heeft een dempende werking omdat de bodem het geluid voor een deel absorbeert.

De gemeente Utrecht hecht veel waarde aan het vergroenen van de stad. Er zijn subsidiemogelijkheden voor geveltuinen en groene daken. Verder worden vanuit wijkgroenplannen geasfalteerde (midden)bermen op veel plaatsen vervangen voor groene

plantenstroken. Dat levert een geluidsverlaging op van enkele tienden van een dB. Een voorbeeld is de Cartesiusweg waar de vangrails zijn vervangen voor planten en groen in de middenberm.

Waar mogelijk worden rijbanen versmald waardoor er meer ruimte ontstaat voor groene bermen. Dit gebeurt mede in het kader van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

#### 4.3.3. Utrecht Elektrisch

Het college van burgemeester en wethouders wil een aantrekkelijk en bereikbaar Utrecht. Daarom stimuleren wij het gebruik van elektrisch vervoer voor een schonere en stillere stad. Elektrisch vervoer zorgt voor: het terugdringen van CO2 uitstoot, geluidshinder en verbetering van de luchtkwaliteit. Kortom: zo min mogelijk kilometers met gemotoriseerd vervoer in de stad en als dat toch gebeurt, zo schoon mogelijk.

We stimuleren het elektrisch vervoer:

- door het creëren van een logisch netwerk van oplaadpunten;
- door samen te werken met bedrijfsleven en bewoners;
- door ons eigen wagenpark te verschonen.

Inmiddels zijn er 89 openbare oplaadpunten in Utrecht. De verwachting is de gemeente de 100<sup>e</sup> openbare oplaadlocatie binnen enkele maanden in gebruik neemt. Het oplaadpunt aan de Mariaplaats was net als in 2012 ook in 2013 het landelijk meest gebruikte oplaadpunt van de stichting E-laad.

Door middel van een stimuleringsmaatregel kunnen bezorgdiensten (pizzakoeriers e.d.) sinds begin 2013 overstappen op elektrische bezorgscooters. Na een uitdagende opstartfase met veel koud en vochtig weer en bijbehorende technische problemen en bewoners en berijders die moesten wennen aan dit nieuwe geluidloze fenomeen, neemt het enthousiasme toe. Een groot deel van de vijftien bedrijven van het eerste uur is inmiddels volledig overgestapt op elektrische scooters. Ze blijken betrouwbaar, voordelig in gebruik en een mooi gebaar naar omwonenden. Inmiddels rijden er een kleine 70 e-scooters vanuit meer dan 25 locaties en het einde van de groei is nog niet in zicht want verschillende andere bedrijven testen momenteel of elektrisch vervoer voldoet aan hun eisen!

Ook het eigen wagenpark is vanuit het actieplan 'Schoon Vervoer 2010-2014' inmiddels uitgerust met elektrische voertuigen. De handhavers rijden al rond op elektrische scooters en ook een flink aantal werkvoertuigen zijn volledig elektrisch. Voor het college is een elektrische dienstauto aangeschaft en de drie bestelauto's van de bodedienst zijn vervangen door elektrische voertuigen. Andere voorbeelden van elektrisch vervoer zijn de bierboot, de ecoboot, de cargohopper en andere distributiebedrijven met elektrische vrachtwagens en busjes.





#### 4.3.4. Snelheidsverlaging Kardinaal de Jongweg

Op de Kardinaal de Jongweg is de maximum snelheid teruggebracht van 70 naar 50 km/u. Deze snelheidsverlaging leidt tot circa 2 dB lagere geluidsniveaus bij de woningen langs deze weg.

#### 4.3.5. (Stil) asfalt voor klinkers

Op de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk is de klinkerbestrating gewijzigd in een asfaltverharding. Op de Loevenhoutsedijk is vanwege de nieuwbouwwoningen een stil wegdek aangelegd.

#### 4.3.6. Stillere bussen

Bij de aanbesteding van het stadsvervoer hebben we stevige eisen gesteld aan de geluidsproductie van het nieuwe materieel. We kunnen nu duidelijk merken dat de nieuwe bussen een stuk stiller zijn dan de oude exemplaren. In de binnenstad rijden zelfs enkele elektrische bussen rond. Hiermee is Utrecht op veel plaatsen weer een stukje rustiger geworden.



## 5. Toekomstige maatregelen

Om de (groei van de) hoeveelheid autoverkeer in de stad terug te dringen, zijn verschillende programma's en maatregelen uitgewerkt. Kernpunt van het beleid is de stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets.

### 5.1. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar

Met het door de gemeenteraad vastgestelde ambitiesdocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar koerst Utrecht aan op een duurzaam bereikbare en aantrekkelijke stad, waarbij de bereikbaarheid van de economische kerngebieden gegarandeerd wordt. Het ambitiesdocument kent zeven hoofdkeuzes.

- I. De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid
- II. Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen
- III. Levendige centra op knooppunten
- IV. De plaats bepaalt de mobiliteitskeuze
- V. Randstadspoor en HOV (tram) als basis van het OV-systeem
- VI. De fiets als primair vervoersmiddel in de stad
- VII. De stedelijke verdeelring wordt stadsboulevard

Deze hoofdkeuzes worden uitgewerkt in verschillende vervolgtrajecten. De Nota Stallen en Parkeren is een uitwerking van de ambities voor fiets- en autoparkeren. Ook willen we van Utrecht dé fiets- en OV-stad van Nederland maken door de realisatie van een doorfietsnet en fietsenstallingen en door te onderzoeken hoe we het tramnet kunnen uitbouwen. Verder besteden we veel aandacht aan de inpassing van het (auto)verkeer in de openbare ruimte. Door de verdeelring te herbestemmen tot een stedelijke boulevard, waarop alleen plaats is voor lokaal autoverkeer, verbeteren we hier de ruimtelijke kwaliteit. Rijbanen kunnen worden versmald doordat de autoverkeersdruk afneemt. En er ontstaat ruimte voor (geluidsdempend) groen. De plannen voor de stadsboulevard Utrecht-West zijn hiervan een voorbeeld. Ook verbeteren we het verkeersmanagement, waarbij doorgaand verkeer door de (binnen)stad zo veel mogelijk wordt gestimuleerd andere routes te kiezen en herkomst en bestemmingsverkeer van/naar buiten de stad wordt gestimuleerd via de kortste route naar de Ring Utrecht te rijden. In dit kader wordt ook onderzocht of op stedelijke hoofdwegen die nu nog een maximumsnelheid van 70 km/uur hebben, de snelheid kan worden verlaagd naar 50 km/uur (uitgezonderd de Noordelijke Randweg Utrecht).



### 5.1.1. Stimulering fietsgebruik

Utrecht is een echte fietsstad; een kwart van alle verplaatsingen in Utrecht gaat met de fiets. Alleen al tussen 07:00 en 19:00 uur rijden er dagelijks 90.000 fietsers van en naar de binnenstad. Maar het kan nog beter. Wanneer we het fietsen nog aantrekkelijker maken, zal dit leiden tot een afname van het autogebruik.

De afgelopen jaren is er al veel gedaan aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur in de stad. Hieronder volgt een bloemlezing van verschillende maatregelen en projecten.

Utrecht stopt miljoenen euro's in de fietsinfrastructuur zoals doorfietsnetwerken, een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, fietstunnels onder de Spinozabrug en onder het spoor bij Lunetten.



Het gaat soms ook om kleine aanpassingen zoals het verwijderen van hinderlijke obstakels (paaltjes in de weg) en het afvlakken van venijnige drempels. Het verminderen van de wachttijd bij verkeerslichten door middel van detectielussen en een betere afstelling is een andere belangrijk aandachtspunt. Daarnaast zijn we bezig om fietsstraten aan te leggen op de belangrijkste hoofd fietsroutes. Op fietsstraten hebben fietsers voorrang op auto's; deze zijn daar "te gast".

Al deze fietsen moeten natuurlijk ook ergens kunnen worden gestald. Utrecht investeert daarom veel in de aanleg van nieuwe overdekte fietsenstallingen. Naast stallingen op het Jaarbeursplein en bij de Knoopkazerne zal aan de oostzijde van het station de grootste fietsenstalling ter wereld gebouwd voor meer dan 12.000 fietsen.

## 5.2. Gezonde Lucht voor Utrecht

In het uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, dat aansluit bij de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, staan verschillende verkeerskundige maatregelen beschreven die ook effectief zijn voor het verbeteren van de geluidssituatie ter plaatse. De reconstructie van het knooppunt Paarendveld inclusief knip zal leiden tot minder verkeer op de Weerdsingel WZ en op het traject Oudenoord-Kaatstraat-Adelaarsstraat-Willem van Noortstraat waardoor een geluidsreductie van 3 tot 7 dB zal worden gerealiseerd.

Momenteel worden de plannen voor de Weerdsingel WZ / Monicabrug aangepast conform het nieuwe collegeprogramma ("knippen in plaats van knippen"). Daarbij blijven de doelstellingen overeind dat het positieve effect voor het verkeer en de milieuaspecten (lucht en geluid), ongeveer gelijk moeten blijven en dat er geen sluipverkeer door de wijken ontstaat.

Het terugbrengen van de snelheid op de Kardinaal de Jongweg van 70 naar 50 km/u heeft inmiddels al geleid tot circa 2 dB lagere geluidsniveaus.

### 5.3. Stil asfalt

Zoals in hoofdstuk 2 al stond beschreven, is de aanleg van geluidsreducerend asfalt een van de meest effectieve maatregelen om wat aan een hoog geluidsniveau in de stad te doen. In het kader van dit actieplan zijn we dan ook op zoek gegaan naar geschikte locaties om stil asfalt aan te leggen. Daarbij zal vanuit kostenoverweging altijd worden aangesloten bij het bestaande onderhoudsprogramma.

De civieltechnische aspecten moeten echter niet uit het oog worden verloren. Een stil wegdek is minder robuust dan normaal asfalt, gaat daarom eerder stuk en is dus sneller aan vervanging toe. Voor de meerkosten voor een stil wegdek moet dan ook rekening worden gehouden met 30% bovenop het jaarlijks onderhoudsbudget voor gewoon asfalt. Op bepaalde wegvakken met veel zwaar en/of wringend verkeer (zoals bij verkeerslichten en krappe bochten) zijn stille wegdekken niet geschikt. Binnenkort zal in het kader van de wegaanpassing in ieder geval stil asfalt worden aangebracht op de Weg tot de Wetenschap. Verder zal onderzocht worden of de Waterlinieweg civieltechnisch geschikt is om van een stil wegdek voorzien te worden.

In de toekomst zal bij de jaarplanning van wegdekaanpassingen steeds een afweging worden gemaakt of er een stil wegdek kan worden aangelegd bij wegen waar de geluidsbelasting boven de 55 dB uitkomt. Bij deze afweging wordt ook gekeken naar het aantal geluidgehinderde bewoners dat hiervan kan profiteren.

De gemeente Utrecht heeft zelf een aantal zeer robuuste asfaltsoorten ontwikkeld. Uit metingen blijkt dat deze ook enige geluidsreductie (1.5–2 dB) geven ten opzichte van een gewone wegdekverharding. Om de geluidsreductie van deze wegdekken ook in de berekeningen te mogen verdisconteren, zal een certificeringstraject worden gestart. Daarnaast wordt gezocht naar toepassing van nieuwe generaties wegdekken die voldoende robuust zijn voor het zware verkeer in de stad en toch goede akoestische eigenschappen hebben.

### 5.4. Gevelisolatie

Woningen langs lawaaige wegen kunnen worden voorzien van extra gevelisolatie. Dat kan bestaan uit extra dik dubbel glas en geluidsdempende ventilatieroosters. Ook kan aan de binnenkant van schuine daken extra isolatie worden aangebracht. De afgelopen jaren zijn de woningen op de hoogst belaste plekken, de zogeheten A-lijst, aan de beurt geweest. Voor de aanpak van woningen op deze lijst was structurele subsidie vanuit het Rijk voorhanden. De A-lijst is in 2013 afgerond waardoor er nu wordt begonnen met de B-lijst waarop woningen met een iets lagere geluidsbelasting staan. Voor de aanpak van deze lijst is geen structurele subsidie voorhanden maar kan wel per apart project een rijksbijdrage worden aangevraagd. Voor de eerste projecten ligt de focus op woningen die ook voor energiebesparing worden geïsoleerd.

Vanwege de aanleg van de Dichtersbaan (busbaan Kruisvaart) zullen ruim 30 woningen langs de Vondellaan en de Raadwijk worden voorzien van extra gevelisolatie.

### 5.5. Geluidsmaatregelen spoor

Er zijn nog verscheidene locaties in Utrecht waar het geluid van het spoor ver boven een acceptabel niveau uitstijgt. De gemeente kan zelf geen maatregelen uitvoeren; Prorail en de Minister van Infrastructuur en Milieu zijn hiervoor verantwoordelijk. De gemeente oefent wel druk uit om deze partijen aan te zetten tot het treffen van de juiste maatregelen.

Een locatie waar veel geluidsoverlast van het spoor wordt ervaren is de Schepenbuurt. De stalen spoorbrug zorgt voor hoge geluidsniveaus. Helaas is de ontwikkeling van de voorgenomen spoorverbreding tussen Utrecht CS en het Amsterdam-Rijnkanaal de laatste jaren sterk vertraagd waardoor de beloofde maatregelen nog steeds niet zijn gerealiseerd. Er is nu echter wel zicht op uitvoering hoewel het nog steeds verscheidene jaren zal duren voordat de werkzaamheden zullen zijn afgerond.

## 6. Stille gebieden

Aandacht voor de lawaaige locaties in de stad is uiteraard belangrijk. Maar de plekken waar het (nog) stil of rustig is, moeten worden gekoesterd. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat een regelmatig verblijf in een stille omgeving de negatieve effecten van een langdurige blootstelling aan lawaai kan compenseren.

### 6.1. Stiltewandelingen

In het kader van het vorige actieplan is onderzoek gedaan naar de stille gebieden in Utrecht. Het blijkt dat er in Utrecht vele rustige parken en hofjes te vinden zijn. De gebieden zijn in kaart gebracht en er zijn 10 stiltewandelingen samengesteld. Deze zijn op de volgende website terug te vinden [www.utrecht.nl/stilte](http://www.utrecht.nl/stilte). Stille gebieden hoeven niet te worden beperkt tot alleen parken en hofjes; ook rustige woonwijken kunnen als "stil gebied" worden gezien.





## 6.2. Nieuwe stille gebieden

De nu nog besloten binnentuin van het Centraal Museum zal worden omgetoverd tot publiek toegankelijke stadstuin waar iedereen van de stilte kan gaan genieten.

In de noordzoom van de Voorveldsepolder is een geluidscherm aangelegd om de recreatieve functie van dit gebied ook qua geluid te versterken. Het scherm wordt beplant met klimop, kamperfoelie, bosrank en wilde wingerd.



Door een weloverwogen stedelijke planning van verkeersstromen en inrichting van woonwijken zorgen we er in Utrecht voor dat de nieuwe woongebieden zo veel mogelijk een prettig woon- en leefklimaat hebben. Bij het ontwerpen van nieuwe woonwijken wordt ook gekeken of er nieuwe intieme stille plekken kunnen worden gecreëerd. Het bouwen van buurten met hofjes-achtige structuren is een goede methode om nieuwe bewoners een stille plek dicht bij huis te geven. Zie onderstaand voorbeeld in Vleuterweide.



## 7. Conclusies en aanbevelingen

Uit de analyse van het verkeersgeluid in Utrecht blijkt dat er veel locaties zijn waar woningen een te hoge geluidsbelasting hebben. Een simpele en goedkope oplossing is niet voorhanden. Veel maatregelen hebben slechts een gering effect op de totale hoeveelheid geluid. Maar door het combineren van zo veel mogelijk verschillende maatregelen worden bepaalde knelpuntlocaties wel verbeterd.

Een belangrijke focus ligt op het stimuleren van fietsgebruik en OV. Hierdoor zal (de groei van) het autoverkeer stadsbreed verminderen. Ook wordt op verschillende wegen de (ruimtelijke) kwaliteit verhoogd, waarbij de ruimte voor het autoverkeer soms vermindert. Zo wordt de verdeelring op termijn heringericht tot stadsboulevard.

Lokale verbeteringen worden bereikt door het verlagen van de snelheid, het aanleggen van stil asfalt en het vergroenen van de openbare ruimte.

Wanneer we de ambitie nog verder willen verhogen, dan hoort daarbij een grootscheepse aanpak die vergelijkbaar is met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Daarvoor ontbreken voorsnog de financiële middelen.

## Bijlage 1 Tabellen EU geluidskartering Utrecht 2011

**L<sub>den</sub> wegverkeer:** gemiddelde geluidsniveau voor 24 uur

klasse	woningen	personen	gehinderden	waarvan ernstig gehinderd	aantal overige geluidsgevoelige gebouwen
55-59 dB	49.309 (34%)	113.400	23.814 (8%)	9.072 (3%)	408
60-64 dB	26.735 (19%)	61.500	18.450 (6%)	7.995 (3%)	196
65-69 dB	12.521 (9%)	28.800	11.808 (4%)	5.760 (2%)	80
70-74 dB	1253 (1%)	2.900	1.566 (0%)	870 (0%)	4
>= 75 dB	0 (0%)	0	0 (0%)	0 (0%)	0
<b>totaal &gt;= 55 dB</b>	<b>89.818 (62%)</b>	<b>206.600</b>	<b>55.638 (18%)</b>	<b>23.697 (8%)</b>	<b>688</b>
<b>totaal Utrecht</b>	<b>144.390 (100%)</b>	<b>313.800</b>			<b>1014</b>

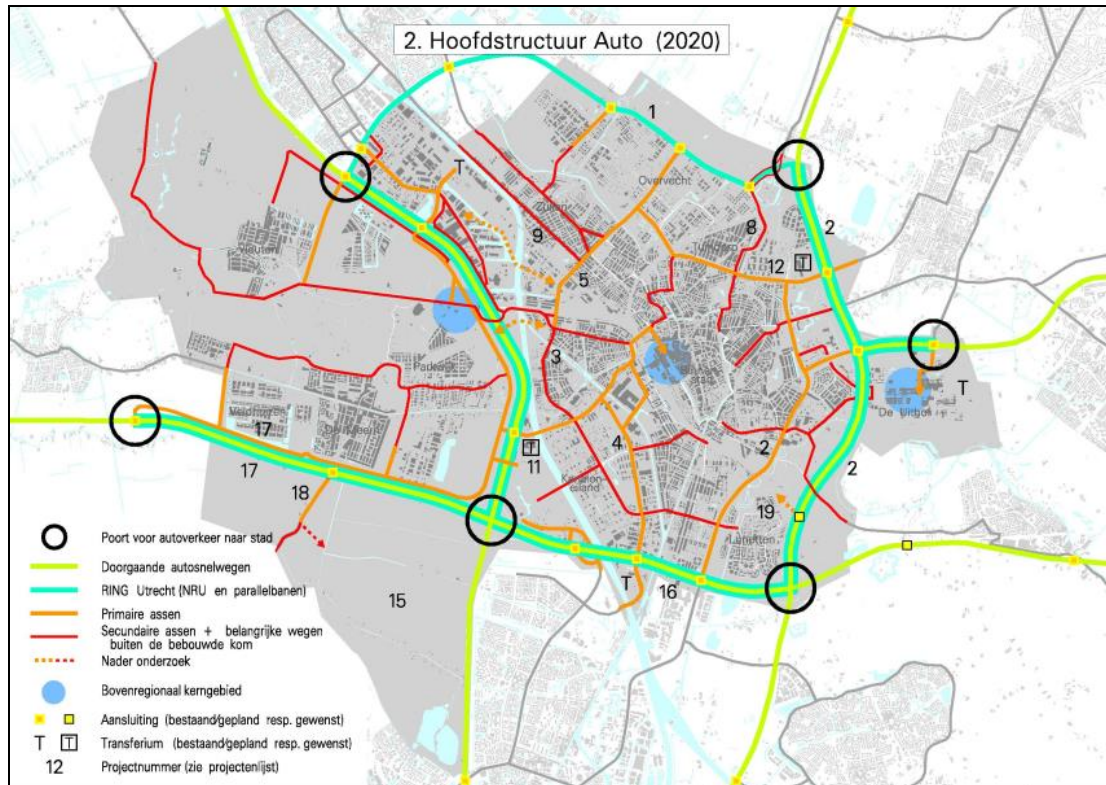
**L<sub>night</sub> :** gemiddelde geluidsniveau in de nacht (23:00 – 7:00)

klasse	woningen	personen	slaapverstoorden	aantal overige geluidsgevoelige gebouwen
50-54 dB	29.798 (21%)	68.500	4.795 (2%)	304
55-59 dB	15.661 (11%)	36.000	3.600 (1%)	108
60-64 dB	2.649 (2%)	6.100	793 (0%)	7
65-69 dB	0 (0%)	0	0 (0%)	0
>= 70 dB	0 (0%)	0	0 (0%)	0
<b>totaal &gt;= 50 dB</b>	<b>48.108 (33%)</b>	<b>110.600</b>	<b>9.188 (3%)</b>	<b>419</b>
<b>totaal Utrecht</b>	<b>144.390 (100%)</b>	<b>313.800</b>		<b>1014</b>



## Bijlage 2 Stedelijk hoofdwegennet Utrecht

Onderstaande kaart, uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van 2005, vormt de basis voor de knelpuntanalyse in dit Actieplan Geluid. Door herinrichting van wegen op basis van de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar zullen verschillende wegen wel van functie gaan veranderen. Met name krijgen veel primaire assen op termijn een functie die dichterbij de secundaire as ligt.



## Bijlage 3 Inspraak

Bij het opstellen van het actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Het ontwerp Actieplan Geluid Utrecht is op 25 februari 2014 vastgesteld door het college en vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp heeft gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen (van 5 maart tot 16 april) op alle wijkbureaus en bij de balie Bouwen, Wonen en Ondernemen.

Tijdens de inspraakperiode zijn 5 zienswijzen ingediend. De reactie op deze zienswijzen (het zogeheten tweekolommenstuk) is op 8 of uiterlijk 15 juli ter besluitvorming voorgelegd aan het college (zie hierna).

De raad heeft geen beslissingsbevoegdheid maar conform de regelgeving een “bijzondere vorm van inspraak”. Na deze inspraak zal het college het actieplan definitief moeten vaststellen.

### Integrale zienswijzen Actieplan Geluid Utrecht

	Zienswijze	Reactie
1	<p>Bijna 50% van de Amsterdamsestraatweg kent een geluidsniveau van meer dan 71 dB. Elk weldenkend mens kan concluderen dat het klimaat op de Amsterdamsestraatweg (zuid) als een van de eerste locaties opgepakt moet worden. Men is in 2012 begonnen met de aanleg van geluidsreducerend wegdek op de Amsterdamsestraatweg. Dit betreft wel een noordelijke stuk van de weg in Zuilen, welke geen knelpuntlocatie is. In het hele rapportage is vervolgens geen enkele concrete maatregel ter verbetering van geluidsklimaat op de Amsterdamsestraatweg – zuid genoemd. De maatregel knip bij de Monicabrug leidt tot minder verkeer op een ander traject. Zoals de gemeente in het uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht verder aangeeft, leidt deze maatregel ook tot waterbedeffect en sluipverkeer in Pijlsweerd en Ondiep en logischer wijze ook op de Amsterdamsestraatweg.</p> <p>We gaan ervan uit dat de intensiteiten op de knelpunten kaart berekend zijn en niet gemeten. Wat niet uit de kaart met de knelpunten valt af te lijden, is of deze berekeningen gebaseerd zijn op huidige intensiteiten of op de verkeerssituatie na doorvoering van maatregel knip bij de Monicabrug. In elk geval bewijst het kaartje, dat deze maatregel onwenselijk is voor de Amsterdamsestraatweg (zuid). In geval dat het kaartje gebaseerd is op</p>	<p>Uit de analyse blijkt dat de Amsterdamsestraatweg (zuid) inderdaad een van de grootste knelpunten vanuit geluid is. De berekeningen zijn gebaseerd op de huidige situatie (peiljaar 2011). In het kader van de aanpassing van het knooppunt Paardenveld is onderzocht wat de toekomstige situatie voor het geluid op de ASW zal worden. Daaruit volgt dat in combinatie met een knip bij de Monicabrug de verkeersintensiteit op de Amsterdamsestraatweg ongeveer halveert. Het doel is om het doorgaande verkeer door de woonwijken te weren en dat de route alleen voor bestemmingsverkeer wordt gebruikt.</p> <p>Momenteel worden de plannen voor de Weerdsingel WZ / Monicabrug aangepast (“knippen in plaats van knippen”). Daarbij blijven de doelstellingen overeind dat het positieve effect voor het verkeer en de milieuaspecten (lucht en geluid), ongeveer gelijk moeten blijven en dat er geen sluipverkeer door de wijken ontstaat. Ook de situatie op de Amsterdamsestraatweg wordt daar uiteraard bij betrokken.</p>

	Zienswijze	Reactie
	<p>huidige intensiteiten, kan men concluderen, dat deze weg geen verhoging van intensiteiten kan hebben. In geval dat het kaartje gebaseerd is op de verkeersintensiteit na doorvoering van maatregel knip bij de Monicabrug, kan men concluderen, dat deze weg niet op deze manier belast mag worden. Knip bij de Monicabrug, zal leiden tot extra verkeersdruk op de Amsterdamsestraatweg (zuid) en dus ongetwijfeld ook tot extra geluidsoverlast.</p> <p>In punt 7. Conclusies en aanbevelingen geeft u aan dat, wanneer u de ambitie nog verder wilt verhogen, dan hoort daarbij een grootscheepse aanpak die vergelijkbaar is met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Daarvoor ontbreken vooralsnog de financiële middelen. In onze beleving gaan de maatregelen voor luchtkwaliteit hand in hand met maatregelen tegen geluidshinder. Er zijn inderdaad al veel financiële middelen bemoeit met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. De geboekte resultaten zijn helaas (vooralsnog) ver te zoeken.</p>	
2	<p>Ik heb de indruk dat bij dit actieplan de Amsterdamsestraatweg Zuid is vergeten. Daar ondervinden we nu al geluidsoverlast van verkeer en dat zal toenemen met een eventuele knip Monicabrug. Kunt u aangeven hoe de ASW meegaat in het actieplan geluid?</p>	<p>Zie antwoord bij reactie 1.</p>
3	<p>In het actieplan wordt gesproken over een gemeentelijk onderzoek en aanpak in diverse wijken in de stad. Helaas ontbreekt het Liesbosspark, deel van Hoograven in dit plan. Terwijl de geluidsoverlast in het Liesbosspark aanzienlijk is.</p> <p>Op kaart 1, pagina 5 is goed zichtbaar dat het Liesbosspark naast de A12 een norm heeft die boven de 65 dB reikt. Het wegverkeerslawaai is hoog en merkbaar op de openbare sportvelden, speeltuin en woningen. Zoals op pagina 7 gemeld, is elke geluidsbelasting boven de 55 dB</p>	<p>We onderschrijven het feit dat de geluidskwaliteit in het Liesbosspark en bij de daaromheen liggende woningen in Hoograven-Zuid onder druk staat door het lawaai dat afkomstig is van de A12. Het Actieplan Geluid Utrecht heeft betrekking op de wegen waar we zelf wat aan kunnen doen: de binnenstedelijke wegen. Voor de rijkswegen is Rijkswaterstaat verantwoordelijk en zij hebben een eigen actieplan ontwikkeld. De locatie Hoograven wordt daar helaas niet in genoemd.</p> <p>Met een wijziging van de geluidwetgeving in 2012 is echter wel een opening geschapen om iets aan de geluidsoverlast in deze omgeving te doen: locaties waar sinds de invoering van de Wet geluidhinder een bovengemiddelde groei van het geluid heeft plaatsgevonden, hebben een speciale status gekregen. De A12 tussen knooppunten Oudenrijn en Lunetten hoort daarbij. Concreet betekent dit dat Rijkswaterstaat in het kader van project Ring Utrecht verplicht zal zijn tot aanpak van de geluidsoverlast op deze locatie (sanering). Volgens de planning van</p>

	Zienswijze	Reactie
	<p>ongewenst en zal waar nodig worden aangepakt. Wij vinden dit een zeer groot knelpunt.</p> <p>Wij pleiten voor een geluidsafscherming langs de A12 vergelijkbaar als in de wijk Lunetten.</p>	<p>Rijkswaterstaat zal de uitvoering plaats vinden in de periode tussen 2018–2026. De gemeente Utrecht heeft Rijkswaterstaat al aangeboden om in dat kader mee te willen denken aan oplossingen en te willen helpen met het zoeken naar mogelijke maatregelen.</p>
4	<p>Op de kaarten op pagina 9 van het Actieplan is te zien dat de geluidsdrempel in de Koekoekstraat wordt overschreden. De Koekoekstraat komt echter niet terug in het overzicht van knelpunten dat is vermeld onder Overige wegen op pagina 8.</p>	<p>Deze zienswijze is correct. Ook de Noorderstraat en de Wijde Begijnestraat is per abuis niet opgenomen in de lijst van knelpuntlocaties. Dit is aangepast.</p>
5	<p>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). 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. 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 zien wij als positief, maar het is nog onvoldoende concreet uitgewerkt. Een verwijzing naar een traject van verdere uitwerking had voor de hand gelegen.</p>	<p>Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) is het actuele kader van waaruit een typologie van wegen zal worden afgeleid. Het verlagen van de snelheid op wegen binnen de snelwegring – zoals bijvoorbeeld de Einsteindreef en de Beneluxlaan – past binnen de doelstellingen van UAB. In het uitvoeringsprogramma van UAB zal dan ook voor verschillende wegen een snelheidsverlaging worden voorgesteld. Het blijft wel een individuele afweging per wegvak, omdat snelheidsverlaging niet moet leiden tot ongewenste routevorming (bijv. sluijperverkeer).</p> <p>Het Actieplan Geluid zelf heeft geen uitvoeringsprogramma. Er wordt aangesloten bij andere programma's waarin het aspect geluid wordt ingebracht. Voor bijvoorbeeld de onderhoud van wegen geldt een eigen programma. Ook UAB is een van de kaders waarin geluid een rol speelt; bijvoorbeeld door het inzetten op OV- en fietsgebruik. In het collegeakkoord "Utrecht maken we samen" is aangegeven dat er binnen een half jaar een uitvoeringsagenda voor UAB wordt gepresenteerd.</p> <p>Bij het ontwikkelen van verkeersplannen wordt het aspect geluid altijd meegenomen. Dit is vanuit de Wet geluidhinder zelfs verplicht. Het staat ook expliciet genoemd in het lokale geluidbeleid (Geluidnota Utrecht).</p> <p>Vanuit het Actieplan Goederenvervoer worden projecten geïnitieerd die zich richten op efficiënter, schoner én stiller goederenvervoer in de stad. Bijvoorbeeld bij het bepalen van de meest geschikte routes voor vrachtverkeer speelt geluid een rol. Bij dagranddistributie is geluid zelfs één van de meest doorslaggevende aspecten.</p> <p>Zoals ook in het collegeprogramma staat constateren we dat er in de stad diepgaande weerstand bestaat tegen verbreding van de A27. Het college zal dan ook niet nalaten dit onder de aandacht te brengen van de bestuurlijke partners.</p>

Zienswijze	Reactie
<p>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.</p> <p>Let ook op het zware verkeer in de straten met geluidsknelpunten. In sommige straten heeft zwaar verkeer een groot verkeersaandeel. Neem effecten op geluidgebied mee bij het bedenken van een stadsbrede aanpak op het gebied van goederendistributie.</p> <p>Zet effectief in op verminderen van autoverkeer door een schaa sprong op fiets- en OV-gebied en je krijgt er ruimte, schone lucht en minder geluid voor terug. Zet in op die dubbele winst.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	

	<b>Zienswijze</b>	<b>Reactie</b>
	de randen van Utrecht.	