

# AdviesNota



Gemeente Brummen

AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS		OPENBAAR
		Datum : 2-6-2015
Afdeling	: Beleid en Bedrijfsvoering	Casnr. : BWZ15.0247
Adviseur	: M. Bos MB/2 03	Doc.nr. : BW15.0416
Medeadviseur(s)	: A. Noordermeer	
Portefeuillehouder(s)	: L. Tuiten	
Portefeuille(s)	: Verkeer en vervoer	
Burgerparticipatie	: Niet van toepassing	
Onderwerp	: overlast N348	
VOORSTEL/ADVIES		
Besluiten om:		
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bewoners omgeving Adelaarstraat met bijgaande brief laten weten dat niet is gebleken dat er overschrijdingen van vastgesteld beleid aanwezig zijn</li><li>2. Gedeputeerde Staten te verzoeken zowel op kortere termijn als bij het formuleren van nieuw beleid extra aandacht te besteden aan de geluidproblematiek rond de N348 ter hoogte van Brummen</li><li>3. Het besluit ter kennisneming te sturen naar de raad.</li></ol>		
COLLEGEBSLUIT		
Datum	Besluit	Vervolgprocedure
16/06/2015	Conform advies  drs. E.V. Schmitz secretaris	Raad: t.k.n.  OR:

## Inleiding

Op 18 december 2014 heeft de gemeenteraad door middel van een motie uw college opgeroepen, zo snel als mogelijk de provincie op de hoogte te brengen van de al meerdere jaren aanhoudende klachten over het verkeerslawaaï afkomstig van de N348. Ook werd opgeroepen de provincie te wijzen op haar zorgplicht en nu daadwerkelijk actie te ondernemen om de overlast van het geluid van de N348 sterk te reduceren.

Deze klachten komen voornamelijk uit de omgeving Adelaarstraat / Dwarsweg in Brummen. In 2012 heeft de provincie naar aanleiding van deze klachten een verkenning uitgevoerd naar de effecten van een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/u op de geluidsoverlast en de verkeersveiligheid ter plaatse. Conclusie toen was dat een snelheidsverlaging nauwelijks effect sorteert. Ook werd aangegeven dat er op basis van het Actieplan Geluid geen mogelijkheid bestaat om geluidsreducerend asfalt op het betreffende weggedeelte aan te brengen.

Op 23 december 2014 is een brief met de strekking van de oproep aan het college aan provincie verzonden. Op 13 februari 2015 heeft de provincie (namens Gedeputeerde Staten) aangegeven dat geen redenen aanwezig zijn om aan te nemen dat, sinds de verkenning uit 2012, de omstandigheden zodanig zijn gewijzigd dat een nader onderzoek zal leiden tot andere conclusies. Ook werd aangegeven dat voor het aanpassen van de maximumsnelheid naar 80 km/u een aanpassing van het wegprofiel nodig zou zijn. Dit zou volgens de provincie niet kosteneffectief zijn.

Ook is aangegeven dat pas bij het eerstvolgende groot onderhoud aan dit wegvak (2023) zal worden afgewogen welke maatregelen mogelijk kunnen worden genomen om de geluidsoverlast ter plaatse te verminderen.

Dit moment is zo ver in de tijd gelegen, dat besloten is opdracht te geven voor het uitvoeren van een breder ingezet aanvullend onderzoek, waarin meerdere scenario's worden onderzocht en ook verzocht is de gezondheidseffecten te beoordelen.

De uitkomsten van dit breed uitgevoerde onderzoek in samenhang met het vastgestelde provinciale beleid geven echter geen aanleiding Gedeputeerde Staten alsnog te verzoeken op dit moment nadere voorzieningen te treffen.

## **Argumenten**

### *1.1 de Wet geluidhinder biedt geen oplossing*

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing op nieuwe situaties (nieuwbouw van gevoelige bestemmingen), saneringssituaties en bij wijzigingen of aanleg van gezoneerde wegen.

Daar het hier gaat om een bestaande weg en een bestaande woonomgeving biedt de Wet geluidhinder geen oplossing voor de ondervonden overlast.

### *1.2 het Actieplan geluid laat geen mogelijkheden voor het treffen van voorzieningen*

In april 2013 is door Gedeputeerde Staten (GS) van Gelderland het Actieplan Geluid 2013-2017 vastgesteld. In dit plan is ondermeer een grenswaarde (plandrempel) opgenomen van 63 dB. Als deze geluidbelasting wordt overschreden worden maatregelen overwogen en zo mogelijk genomen.

Nu ook uit het aanvullend uitgevoerde onderzoek is gebleken dat de berekende waarden bij de maximaal toegestane snelheden tussen de 60 en 62 dB liggen, laat het Actieplan geluid geen mogelijkheden voor het treffen van voorzieningen.

### *1.3 snelheidsverlaging zal niet, tot beperkt, waarneembaar zijn*

Uit de berekeningen is naar voren gekomen dat een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/uur zal leiden tot een geringe geluidreductie van circa 1,5 dB. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat het (motor)geluid van het vrachtverkeer overheersend is waardoor een snelheidsverlaging weinig tot geen effect zal hebben.

### *1.4 er zijn ook effecten met hogere snelheden doorgerekend*

Omdat in de dagelijkse praktijk de maximaal toegelaten snelheid meerdere malen zal worden overschreden, is ook doorgerekend wat de geluidbelasting op de woningen zou zijn bij snelheden van 120, 90 en 90 km/uur voor respectievelijk lichte, middelzware en zware motorvoertuigen. Uit deze berekeningen is gebleken dat de geluidbelasting dan circa 1,4 dB zal toenemen. De geluidbelasting zal bij deze snelheden maximaal 63 dB bedragen. Ook bij dergelijke snelheden wordt de plandrempel van 63 dB uit het Actieplan Geluid niet overschreden. Verder wordt een verschil van 1,4 dB, landelijk gezien, niet als een hoorbare toename beschouwd.

### *1.5 berekening met de sinds 1993 hoogst vastgestelde intensiteit geeft geen overschrijdingen te zien*

Omdat verkeersintensiteiten jaarlijks kunnen wisselen en er in de afgelopen jaren hogere intensiteiten zijn waargenomen dan de laatst bekende intensiteiten uit 2014, waarmee de berekeningen hebben plaatsgevonden, zijn ook berekeningen uitgevoerd met de hoogst bekende intensiteit sinds 1993.

Hierbij bleek de geluidbelasting 0,5 dB hoger te worden. De maximale geluidbelasting bij deze intensiteit was 62 dB.

### *2.1 er heeft een gezondheidseffectscreening plaatsgevonden*

Geluidshinder kan leiden tot slaapverstoring met effecten als vermoeidheid, humeur en verminderd prestatievermogen. Ook kan geluidshinder leiden tot lichamelijke stressreacties welke zich kunnen uiten in verhoogde kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Verder zoude lichamelijke stressreacties negatieve effecten kunnen hebben op de leerprestaties van kinderen, zoals het korte termijn geheugen, het vasthouden van aandacht en begrijpend lezen. Daar deze mogelijke effecten serieuze zaken betreffen is ook besloten de berekende geluidbelasting op de woningen te beoordelen op grond van de GES (Gezondheidseffectscreening Stad en Milieu, juli 2010) in relatie tot het wegverkeerslawaai. Uit deze screening is duidelijk geworden dat de aanwezige gezondheidskwalificatie op grond van de GES bij circa 34 woningen als 'zeer matig' moet worden beschouwd. Ten opzichte van het totale aantal woningen in Gelderland is dit aantal echter gering (minder dan 1%). Hiermee is niet gezegd dat de bewoners geen hinder ondervinden.

## *2.2 aanbrengen stil asfalt of afscherming brengen aanzienlijke kosten met zich mee*

Het aanbrengen van stil asfalt en/of afscherming tussen de weg en de woningen kan wel een substantiële reductie van 1 tot 10 dB opleveren. De kosten hiervoor lopen gezien de lengte van het traject echter zodanig op dat dit niet binnen het huidige Actieplan Geluid van de provincie past.

## *2.3 een nieuw op te stellen Actieplan geluid is een moment van heroverweging*

Nu het door GS vastgestelde Actieplan Geluid (2013-2017) geen mogelijkheden geeft om maatregelen te treffen, is het van belang om GS te verzoeken bij het formuleren van nieuwe beleidsdoelstellingen mogelijkheden te laten om overlastsituatie zoals deze nu in Brummen worden ondervonden op te kunnen lossen.

## *2.4 op kortere termijn kan het plaatsen van extra attentieborden voor vermindering van overlast zorgen*

De klachten uit de omgeving richten zich ook op de overlast welke wordt ondervonden door te hard rijdende motoren en andere voertuigen. Daar in een aantal gevallen is gebleken dat het attenderen op de verkeerssnelheid deze overlast terug kan dringen, wordt de provincie verzocht (semi) permanente signalerings- of matrixborden te plaatsen.

### **Kanttekeningen**

Daar de situatie voor langere tijd ongewijzigd zal blijven zullen de klachten uit de omgeving niet veranderen. Hiermee blijft ook voor de gemeente een onbevredigende situatie bestaan waarvoor zonder grote investeringen echter geen oplossing kan worden gevonden.

### **Burgerparticipatie**

N.v.t.

### **Advies adviesorganen**

N.v.t.

### **Communicatie**

De klagers en de wijkraden Oliemolen en Brummen centraal worden actief geïnformeerd.

### **Financiële toelichting**

N.v.t.

### **Juridische grondslag**

Wet geluidhinder, artikel 74.

### **Inkoop en aanbesteding**

N.v.t.

### **Uitvoering**

Bewoners op de hoogte stellen van uw bevindingen door middel van bijgevoegde brief. Gedeputeerde Staten doormiddel van bijgevoegde brief verzoeken bij het formuleren van nieuw beleid extra aandacht te besteden aan de geluidproblematiek rond de N348 ter hoogte van Brummen.

### **Stukken ter vaststelling**

1. Brief aan provincie (U15.02227)
2. Inlichtingenbrief bewoners (U15.02306)
3. Brief wijkraad Oliemolen (U15.02228)
4. Brief wijkraad Brummen Centraal (U15.02303)

### **Bijlage(n) ter informatie**

5. Motie van de raad d.d. 18 december 2014 (RD14.0449)
6. Brief aan provincie d.d. 23 december 2014 (U14.06519)
7. Beantwoording provincie d.d. 13 februari (15.001345)

8. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N348 te Brummen (15.004560)