

R A A D S I N F O R M A T I E B R I E F

De leden van de raad

Postbus 200
2920 AE KRIMPEN AAN DEN IJSSEL

Datum: 13-3-2018
Zaaknummer: ZK18001151
Afdeling: BMO
Contactpersoon: P.M. van Dokkum
Uw brief van: 10 februari
Onderwerp: Vragen Stem van Krimpen

Geachte leden van de raad,

Op 12 februari heeft de fractie van de Stem van Krimpen, onder verwijzing naar artikel 42 van het Reglement van Orde van de raad, schriftelijk vragen gesteld over geluidshinder Rotterdamseweg. In deze brief schetsen we een aantal algemene zaken rondom het subsidietraject sanering verkeerslawaaï en beantwoorden wij de vragen.

Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en het streven naar een goed akoestisch woon- en leefklimaat zijn langs een aantal wegen in Krimpen aan den IJssel maatregelen tegen verkeerslawaaï noodzakelijk. Het betreft met name verkeerslawaaï veroorzaakt op (delen van) onder meer de Lekdijk, de IJsseldijk, de Nieuwe Tiendweg en de C.G. Roosweg. Om een juist beeld te krijgen van de noodzakelijke maatregelen hebben wij aan de DCMR opdracht gegeven om hier een (subsidie)project voor op te starten.

Een subsidieproject begint met het aanvragen van een subsidie voor de kosten van voorbereiding, begeleiding en toezicht op de uitvoering van een saneringsprogramma, kortweg aangeduid als VBT-subsidie. Die aanvraag is ingediend en toegewezen. Met de VBT-subsidie wordt onze gemeente in staat gesteld om een saneringsprogramma op te stellen.

Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) voert namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de geluidssanering van gemeentelijke en provinciale infrastructuur uit. Gemeenten en provincies kunnen met hun saneringsplannen bij BSV terecht. BSV adviseert, toetst, geeft beschikkingen af en verleent subsidies. Op die manier stelt BSV andere overheden in staat hun saneringsprojecten optimaal uit te voeren.

Met de VBT-subsidie (fase I) bereidt de DCMR op dit moment een saneringsprogramma voor de verschillende weg(del)en voor. Op het opstellen van een saneringsprogramma is de voorbereidingsprocedure conform artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent dat wij het programma eerst in ontwerp moeten vaststellen en ter inzage moeten leggen. Belanghebbenden kunnen hun zienswijze daarop indienen.

Daarna kunnen wij met het definitieve saneringsprogramma bij BSV een uitvoeringssubsidie (fase 2) aanvragen voor het daadwerkelijk uitvoeren (fase 3) van de saneringsmaatregelen.

Gelet op uw specifieke vragen over de woningen aan de Rotterdamseweg gaan wij hierna verder alleen op dit onderdeel van het hiervoor omschreven bredere subsidieproject in.

Beantwoording van de vragen

1. Kunt u aangeven of de subsidie aanvraag kansrijk is?

Antwoord:

Wij hebben nog geen aanvraag voor een uitvoeringssubsidie kunnen doen. Een dergelijke aanvraag is echter zonder meer kansrijk.

2. Kunt u aangeven in welke fase de subsidie aanvraag zich bevindt en is er een tijdlijn beschikbaar tot aan de eventuele toekenning van de subsidie?

Antwoord:

Eerst zeer recent hebben wij een (aangepast) akoestisch onderzoek van de DCMR ontvangen. Op basis daarvan verwachten wij nu op korte termijn een saneringsprogramma in ontwerp te kunnen vaststellen. Wij hebben nu nog geen zicht op een verdere tijdlijn.

3. Mocht de aanvraag niet toegekend worden door BSV, welke alternatieven heeft het college voor ogen?

Antwoord:

Als er geen subsidie wordt toegekend, hebben wij vooralsnog een financieel dekkingsprobleem. Als BSV het vastgestelde saneringsprogramma afwijst, dan zullen wij andere maatregelen in het programma moeten opnemen.

Binnen het proces van saneringen van woningen op de B-lijst zijn er verschillende maatregelen mogelijk. Maatregelen aan de bron (vb. stiller asfalt), maatregelen in het overgangsgebied (vb. schermen), en maatregelen aan de woning (vb. gevelisolatie). Om de woningen te saneren heeft de gemeente de voorkeur voor maatregelen in het overgangsgebied: het effect is dan breder dan alleen de woningen zelf, maar heeft ook effect op de buitenomgeving van omwonenden. Indien uit de subsidie aanvraag blijkt dat dit niet doelmatig is (wat wij niet verwachten), is het alternatief maatregelen treffen aan de 'ontvangende kant' namelijk de woningen zelf.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ook na het treffen van overdrachtsmaatregelen bij bijna alle saneringswoningen nog niet wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Dit betekent dat (te zijner tijd) nader bouwakoestisch onderzoek naar geluidwerende gevelmaatregelen nodig is om te bepalen of kan worden voldaan aan de grenswaarden voor het binnenniveau, zoals deze worden gesteld in de Wet geluidhinder.

4. Kan het college een indicatie geven van de kosten van geluidswerende maatregelen zoals een geluidscherm?

Antwoord:

Nee, op dit moment is dat nog niet mogelijk. In principe is de subsidie voldoende om de werkelijk gemaakte kosten te dekken. Wij gaan nu, wanneer (voor ons) binnenkort duidelijk is wat de te treffen maatregelen inhouden, de verdere uitwerking ter hand nemen en bezien wat de daarmee samenhangende kosten zouden kunnen gaan zijn. Het

BSV toetst in de procedure primair de doelmatigheid en proportionaliteit van de maatregelen en of deze dus subsidiabel zijn vanuit de landelijke regeling.

5. Kan het college aangeven wat het aanvullende frequentie onderzoek heeft opgeleverd en welke conclusies er op basis van de resultaten gemaakt kunnen worden?

Antwoord:

Bij verkeerslawaaï wordt er gerekend met de geluidbelasting over een etmaal (Lden). De toename van de dilataties wordt in de modellering uitgesmeerd over een etmaal. De geluidbijdrage van de dilataties zijn in het model maximaal 1,8 dB, terwijl de (feitelijke) hinder die ontstaat door dilataties door bewoners als (zeer) hinderlijk ervaren kan worden doordat er een toename van 12 dB vastgesteld wordt in het zogenaamde Lmax-niveau.

Dat is een behoorlijk complicerende factor bij de aanpak van de problematiek. Vandaar dat wij er vorig jaar voor hebben gekozen om met behulp van proefopstellingen beter zicht te krijgen op de wijze waarop we uiteindelijk op de beste manier een goed akoestisch woon- en leefklimaat langs de C.G. Roosweg kunnen realiseren.

Daarbij is een algemene trend waar te nemen wanneer er wordt gekeken naar de geluidbelasting op de gevel. Het plaatsen van schermen aan weerszijde van de N210 zorgt voor een lagere geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen. Logischerwijs leiden hogere schermen tot een lagere geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen. Het betreft in alle gevallen een geluidreductie in Lden, die óók voor de Lmax-geluidniveaus kan worden gerealiseerd.

De geluidbelasting op de gevels van de eerstelijns bebouwing in een scenario waarin een scherm van 2,8 meter hoogte wordt geplaatst aan de randen van het viaduct, met maximaal 14 dB afnemen aan de noordoostzijde van de N210.

Schermen van 2,8 meter hoogte kunnen echter negatieve effecten hebben voor de verkeersveiligheid op de aanbrug naar de Algerabrug. En verder is of lijkt dit scenario kostentechnisch en constructief niet of nauwelijks haalbaar.

Uit het vervolgonderzoek is duidelijk geworden dat een scherm van 1,3 meter hoogte voor een geluidreductie in de eerstelijns bebouwing zorgt die varieert van 1 dB tot en met 9 dB. Op locaties waar de woningen op de kortste afstand van de N210 aanwezig zijn, dus waar de geluidbelasting het hoogst is, moet een deel van het scherm wellicht hoger worden uitgevoerd (bijvoorbeeld circa 1,8 meter).

Inmiddels heeft de DCMR de resultaten van het vervolgonderzoek verwerkt. Uit het akoestisch saneringsprogramma van de DCMR blijkt dat geluidsschermen tot 1,80 meter, in het kader van de subsidiëring, als doelmatig beschouwd worden. De door de gemeente gewenste geluidsschermen van 1,3 meter hoog zijn daarmee eveneens doelmatig.

Kunt u deze aanname bevestigen?

Antwoord:

Uw aanname is niet correct. Het onderzoek had als doel te bepalen wat het effect is van geluidbeperkende maatregelen. Hiervoor is onder andere gekeken naar het aantal dB dat de voegen toevoegen aan de geluidsproductie.

6. Kunt u aangeven waarom deze maatregel maar zo kort gewerkt heeft en wat er sindsdien is gedaan om tot een permanente oplossing te komen?

Antwoord:

Voordat de maatregel is toegepast is aan het comité aangegeven dat het niet gebruikelijk is de voegen op te vullen (voegen moeten flexibel zijn om zettingen op te kunnen vangen). Aangegeven is dat het nadrukkelijk een pilot betreft en het effect niet gegarandeerd kan worden. Tegelijkertijd hebben wij aangegeven de maatregel al of niet in aangepaste vorm te herhalen wanneer nodig. De toegepaste maatregel heeft maar kort gewerkt omdat de vulling is losgelaten. Dit kan meerdere oorzaken hebben. De hoeveelheid en zwaarte van voertuigen, het type van de vulling of de condities waaronder deze aangebracht is. Aangezien omwonenden aangaven veel minder hinder te ervaren is er voor gekozen om nogmaals, met een ander type vulling de voegen te gaan vullen. Hierbij wordt ook gekeken naar optimale weercondities om dit te doen. In principe zou na de vorstperiode van recent de aanpassing op korte termijn plaatsvinden, waartoe we contact met de bewoners onderhouden.

7. Wat zijn de mogelijkheden voor een alternatieve oplossing, is er een plan van aanpak en is dit gecommuniceerd met het comité Rotterdamseweg?

Antwoord:

Er is geen plan van aanpak voor alternatieve oplossingen. Wij concentreren ons in deze fase vooral op het huidige proces: het vervangen van de opvulling van de voegopvulling, zo nodig en zo mogelijk met andere materialen of toepassingen, als ook het proces om te komen tot de subsidieaanvraag bij het BSV met betrekking tot een te realiseren geluidscherm.

8. Is er voor het vinden van een permanente oplossing ook om een second opinion gevraagd?

Antwoord;

Nee, wel is een second opinion gedaan om te kijken of de keus voor de gebruikte voegen een goede is geweest. De huidige voegen zijn conform de aanleg uit 1958 gerealiseerd. De bouwkundige constructie is hierbij leidend geweest. Andere alternatieven hebben direct invloed op de betonconstructie zelf. In de second opinion zijn verschillende voegen opnieuw bekeken. De huidige voegen zijn daarbij als meest optimaal gebleken. Indien slechts geluidsreductie een criterium zou zijn geweest had er mogelijk voor een ander type voeg gekozen kunnen worden, met alle onzekerheden van dien.

9. Is het college het met onze fractie eens dat geluid reducerende maatregelen meegenomen hadden moeten worden in de kaders van de aanbesteding?

Antwoord:

Nee, de sanering van verkeerslawaaï maakte al onderdeel uit van een ander traject. Daarnaast waren er geen klachten met betrekking tot de voegen bekend.

10. Is er geluid reducerend asfalt gebruikt bij de renovatie?

Antwoord:

Nee, De Rotterdamseweg (en Noorderstraat) liggen beide in de invloedssfeer van de Algerabrug en de zogeheten aanbrug. Deze is in 2016 voorzien van een nieuwe asfaltlaag (DAB). Economisch gezien was het niet rendabel om een stiller wegdek toe te

passen. De levensduur zou minder lang zijn. Ook gezien de vitale functie (ontsluiting Krimpenerwaard) van de brug dient het asfalt een zo lang mogelijke levensduur te hebben.

Overigens zou de geluidreductie ook beperkt zijn, omdat een deel van het geluid geproduceerd wordt door de voegovergangen (dilataties) in de brugdelen. De dilataties die tussen de wegdelen van de aanbrug zitten, zorgen voor een hogere geluidbelasting dan een situatie zonder dilataties.

11. Kan het college aangeven wat de overweging is geweest om de aanbesteding en uitvoering van de renovatie geen geluidsreductie op te nemen in de criterium?

Antwoord:

De sanering van het verkeerslawaaï en de renovatie van de aanbrug zijn twee verschillende trajecten. Beide trajecten kenden een eigen tijdspad gebaseerd op urgentie en mogelijkheden. De urgentie van de renovatie was hoog. Het subsidietraject zou een langere looptijd vergen en onze invloed om dit te bespoedigen zou beperkt zijn. Een parallel verloop van beide trajecten was daarmee niet haalbaar. Daarnaast is er in het verleden door omwonenden wel geklaagd over geluidhinder vanwege verkeer maar niet vanwege de voegen. Het stiller maken van de voegen is daarom niet in de afwegingen opgenomen.

12. Kan het college aangeven welke kosten zijn gemaakt voor onderzoek en werkzaamheden in het geluidshinder dossier aanbrug sinds de renovatie van juli 2016 tot heden?

Antwoord:

Er zijn sinds de renovatie kosten gemaakt voor diverse geluidsonderzoeken ten behoeve van een vergelijk van verkeerslawaaï voor en na de renovatie. Daarna zijn er nog onderzoeken gedaan om te bepalen welke maatregelen er in het kader van de subsidie sanering verkeerslawaaï het meest effectief zijn. Dit is in overleg met het comité Rotterdamseweg gebeurd. Ten slotte zijn er nog kosten gemaakt voor de pilot van het vullen van de voegen. Al deze kosten zijn uit reguliere budgetten bekostigd.

13. Kunt u aangeven wat de effecten zijn van deze maatregel en of het college voornemens hiervan een permanente maatregel te maken?

Antwoord:

De effecten van de smiley's zijn niet meetbaar. Wij hebben geen overzicht van het verschil tussen hoe hard automobilisten hadden willen rijden en hoe hard ze vanwege de smiley's daadwerkelijk hebben gereden. Wij gaan er echter vanuit dat automobilisten bij het oplichten van het display hun snelheid hebben aangepast indien zij een te hoge snelheid hadden. We zijn niet voornemens om de smiley's permanent op te hangen. Dit omdat er dan gewenning optreedt en het effect afneemt. De smiley's zullen daarom rouleren tussen verschillende plekken in onze gemeente. Dit hebben we ook afgesproken met het bewonerscomité.

14. Kan het college een datum aangeven waarop er een duurzame oplossing voor de piekgeluidhinder veroorzaakt voor de voegovergangen gevonden is en daadwerkelijk toegepast gaat worden?

Antwoord:

Nee, dat is niet mogelijk. Dit hangt mede af van het subsidie traject sanering verkeerslawaaï. Onzerzijds zullen wij datgene doen wat bijdraagt aan het bespoedigen van het proces, maar tegelijkertijd zullen wij daarbij de vereiste zorgvuldigheid voorop blijven stellen: dat met name is in het belang van omwonenden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Krimpen aan den IJssel,
De secretaris, De burgemeester,