

Beantwoording raadsvraag

Onderwerp	Geluidsoverlast N270 n.a.v. Brief bewoners Houtenhoek-Vlier-noord		
Datum	20 december 2010	Nummer	RV-1076
Steller vraag	Evert van Kampen	Fractie	CDA
Portefeuillehouder	N. Lemlijn	Steller	P. Verheijen
Datum afdoening	13 januari 2011		

Vraag

Op de N 270 is al veel jaren een geluidsprobleem. Een groot gedeelte is inmiddels aangepast. De provincie heeft verschillende bijeenkomsten gehouden en problemen aangehoord. Met name de bewoners van de Houtenhoek en Vlier-Noord trekken nu voor de zoveelste keer aan de bel. Daarom stelt het CDA de volgende vragen:

1. Wanneer wordt de N270 bij dit gedeelte aangepast?
2. Zijn er voor zover bekend toezeggingen door gemeente en/of provincie gedaan richting de bewoners van Houtenhoek/Vlier-Noord en zo ja welke?
3. Tot hoever gaat de verantwoordelijkheid van de gemeente over de N270 en hoever van de provincie?
4. We weten als er minder snel gereden wordt ook minder geluid geproduceerd wordt. Omdat het ook nog onbekend is of en wanneer er een rotonde komt bij het viaduct in de Walsberg, die snelheidsbeperkend werkt, is het dan mogelijk om als voorlopige oplossing een snelheidsbeperking voor dit weggedeelte op te leggen?

Antwoord

Ad 1. Wanneer wordt de N270 bij dit gedeelte aangepast?

Op dit moment is niet precies aan te geven wanneer dit weggedeelte wordt aangepast.

Verkenning N270.

Het betreffende weggedeelte maakt onderdeel uit van de provinciale weg N270. Voor het gedeelte van de N270 tussen de Walsberg en Helmond is door de provincie in 2009 een Verkenning uitgevoerd. Doel van deze verkennende studie is een compleet overzicht te presenteren van knelpunten en problemen voor het verkeer op en rond de N270 tussen de aansluiting van de N279 bij Helmond en de Walsberg. Het gaat hierbij om inzicht te geven in drie relevante disciplines die invloed hebben op de verkeerssituatie:

- verkeer en vervoer (o.a. verkeersafwikkeling, veiligheid, oversteekbaarheid, langzaam verkeer, landbouwverkeer)
- milieukundig (o.a. geluid, lucht, water, natuur, externe veiligheid)
- ruimtelijk en planologisch (ruimtelijke ontwikkelingen, landbouw, recreatie)

Tevens geldt als belangrijk doel een duurzaam veilige inrichting van de weg met een goede parallelstructuur (voor landbouwverkeer) en een attractief fietsnetwerk.

In de vervolgstudie (de planstudie) zullen maatregelen onderzocht moeten worden die de geconstateerde knelpunten oplossen en toekomstvast zijn.

Samengevat moet de vervolgstudie oplossingen bieden voor de **lange termijn** voor:

- De capaciteit van het wegvak tussen de N279 en Deurne op basis van de geprognosticeerde intensiteiten in 2020.
- De verschijningsvorm van het wegprofiel; inrichting conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de provinciale essentiële herkenbaarheidskenmerken.
- De verkeersafwikkeling op de kruispunten:
 - N270- N279 (na verdubbeling N279)
 - N270- Raktseweg
 - N270 - Binderendreef
- Het landbouwverkeer dat nu op de N270 rijdt.
- Het fietsverkeer en verdere realisatie van het regionaal fietsnetwerk
- De geluidshinder voor omwonenden van o.a. de tunnelbak Bakelseweg-Houtenhoekweg.
- De trillingshinder door zwaar vrachtverkeer.

In de rapportage is de ontwikkeling van het Mob-complex en de Groene Peelvallei opgenomen (evenals een studie van een nieuw stadion bij Berkendonk). Dit zal ook worden meegenomen in de planstudie. Ook de geplande verdubbeling van de N279 zal in de planstudie worden meegenomen.

Vervolgstudie (planstudie).

Zoals gezegd is het vervolg op de verkenning een planstudie. Onlangs is het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) vastgesteld waarin onder meer alle provinciale planstudies zijn opgenomen. Ook de N270 (Helmondsingel en Langstraat) is terug te vinden in dit programma.

In het Brabants MIT staat dat voor het weggedeelte N270 Helmond-Deurne de planstudie naar verwachting in 2011 zal worden gestart. Voor de tunnel Houtenhoek wordt in 2011 een planstudie opgeleverd. Mede naar aanleiding van klachten van bewoners wordt de tunnelconstructie onderzocht. Afgelopen september zijn de voegen in de tunnel (wederom) hersteld om de geluidsoverlast te verminderen. Om dit echter op een goed manier op te lossen zijn ingrijpende maatregelen nodig.

Ad 2. Zijn er voor zover bekend toezeggingen door gemeente en/of provincie gedaan richting de bewoners van Houtenhoek/Vlier-Noord en zo ja welke?

Mede naar aanleiding gehouden informatieavond over de Verkenning N270 heeft de portefeuillehouder een aantal keren overleg gehad met een afvaardiging van de wijken Houtenhoek en Vlier-Noord over de geluidshinder van de N270. Bij één van deze overleggen was ook de provincie aanwezig. Met name de voegen in de betonnen rijbaan en de overgang bij het viaduct Houtenhoek leidt tot hinder bij de aanwonenden. Dit is ook opgenomen in de verkenning als ernstig knelpunt en zal bij de planstudie in de oplossingen worden meegenomen. Daarbij kan gedacht worden aan stil asfalt, hogere wal en/of een (hoger)topscherp.

Voor de korte termijn is door de provincie in het overleg (van 11 december 2009) met de bewoners toegezegd dat ze een onderzoek zullen doen of het mogelijk is om de geluidsoverlast van de voegen op korte termijn op te lossen. Afgelopen september zijn de voegen (weer) hersteld. Daarbij is gebleken dat ingrijpend constructief onderhoud nodig is.

Ad 3. Tot hoever gaat de verantwoordelijkheid van de gemeente over de N270 en hoever van de provincie?

De N270 is een provinciale weg. De provincie is wegbeheerder en draagt de verantwoordelijkheid over deze weg.

Ten tijde van de aanleg van de beide woonwijken is aan het gestelde in de Wet geluidhinder voldaan. Als gevolg van de autonome groei is de geluidbelasting in de loop der jaren toegenomen. Op dit moment hebben de provincie en de gemeente geen wettelijke verplichting om de geluidbelasting te verlagen. Dit wordt het zogenaamde handhavingsgat genoemd.

Echter in het kader van de 1^e tranche van EU-richtlijn omgevingslawaai (2008-2013) hebben Gedeputeerde Staten een actieplan opgesteld. Hierin hebben Gedeputeerde Staten voor zichzelf aangegeven vanaf welke geluidbelasting (>65 dB)) men vindt dat maatregelen moeten worden onderzocht om de geluidbelasting te verlagen. Deze grens wordt de plandrempel genoemd. Het weggedeelte ten westen van de tunnelbak valt onder deze 1^e tranche. Uitgaande van de huidige geluidbelasting wordt de plandrempel niet overschreden en zouden er op grond van het actieplan geen maatregelen noodzakelijk zijn. Het gedeelte ten oosten van de tunnelbak zal in de 2^e tranche (2013-2018) worden bezien.

In het kader van het onderhoudsprogramma aan wegen zal op de N270 op bepaalde stukken stil asfalt worden gelegd. Ondanks deze maatregel blijft mede als gevolg van de autonome groei een grote hoeveelheid (ernstig) gehinderden langs deze weg aanwezig. De geluidsbelastingen op de woningen zullen echter niet hoger zijn dan 70 dB. Uitgaande van het beleidsvoornemen in deze periode (2008-2013) slechts maatregelen te treffen voor woningen met een geluidbelasting boven de 70 dB, zal in de volgende periode (2013-2018) worden gekeken of het aanbrengen van stil asfalt en/of andere geluidreducerende maatregelen zoals het verhogen van de aanwezige geluidswallen/-schermen tot de mogelijkheden behoort zodat ook dit knelpunt is opgeheven.

Ad 4. We weten als er minder snel gereden wordt ook minder geluid geproduceerd wordt. Omdat het ook nog onbekend is of en wanneer er een rotonde komt bij het viaduct in de Walsberg, die snelheidsbeperkend werkt, is het dan mogelijk om als voorlopige oplossing een snelheidsbeperking voor dit weggedeelte op te leggen?

In het overleg met bewoners en provincie is ook een mogelijke snelheidsverlaging aan de orde gesteld. Daarbij heeft de provincie destijds aangegeven dat dit niet aan de orde omdat enerzijds een snelheidsverlaging geluidstechnisch niet merkbaar zal zijn (je merkt het verschil niet) en anderzijds is een lagere snelheid ter plekke niet handhaafbaar.