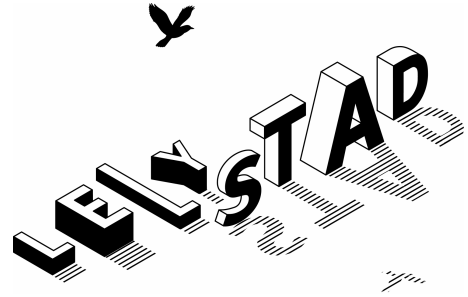


## Voorstel aan de raad



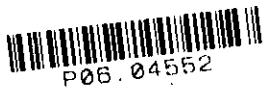
2006

Nr. P06.04552-1

Punt 16 van de agenda voor de vergadering van 20 april 2006.

### **Onderwerp**

Initiatiefvoorstel van de fractie van de STADS-Partij inzake verhoging van de maximum snelheid op de Houtribdreef en Westerdreef naar 70 km/uur..



Griffioen

# HET INITIATIEFVOORSTEL

**Datum:** 3 april 2006  
**Steller:** Cok Homan  
**Onderwerp:** initiatiefvoorstel inzake:  
maximum snelheid op de Houtrib- en de Westerdreef

|                    |            |    |
|--------------------|------------|----|
| GEMEENTE LELYSTAD  |            |    |
| ing. - 7 APR. 2006 |            |    |
| no.                |            | GR |
| b & w - A          | kopie aan: |    |
| b & w - B          |            |    |
| raad               |            |    |
| cie                |            |    |
| AFDOENING voor:    |            |    |

## Aan de voorzitter van de raad.

Vorgenomen besluit:  
Bring de maximum snelheid op de Houtrib- en de Westerdreef terug naar 70 km per uur.

### Inhoud

#### Aanleiding

Het vrij algemene ongenoegen van de autogebruikende inwoners van Lelystad met de huidige (te lage ) maximum snelheid van 50 km per uur.

#### Wettelijk kader of beleidskader

#### Gedachtegang

1. De beide dreven vormen de route Noordwest van de buitenring (van Houtribdreef naar Larserdreef)
2. Op beide dreven gelden verschillende maximum snelheden: 50 km per uur en 70 km per uur
3. De verschillende maximum snelheden werken verwarrend op de automobilisten
4. Doorstroming op de genoemde dreven wordt belemmerd door de lagere snelheid 50 i.p.v. 70 km/u (vergelijk hierbij het (zeer recente) gegeven van de identieke situatie op de 80 km zones op de rijkswegen waar de verlaging van 100 naar 80 km ook leidt tot mindere doorstroming)
5. Automobilisten die zich aan de voorgeschreven snelheid houden, worden veel ingehaald door harder rijdende automobilisten, hetgeen nadelig is voor de verkeersveiligheid ..

#### Overwegingen die leiden tot het voorgenomen besluit

1. Indien op de gehele buitenring dezelfde maximum snelheid van kracht is (70 km) dan is dat een duidelijk gegeven voor de gebruikers
2. Een duidelijk uniform snelheidsregime (80 km) op de hele buitenring bevordert het veilig verkeersgedrag van de gebruikers
3. Een hogere snelheid dan 50 km per uur bevordert de doorstroming (vgl de 80 km per uur snelheid op de Rijkswegen)
4. De beloofde geluidsreductie is reeds verkregen door de aanleg van het geluidsreducerend asfalt of is alsnog te verkrijgen door het plaatsen van geluidswallen, schanskorven of geluidsschermen of een combinatie van voorzieningen
5. Indien het noodzakelijk is nu extra geluidsreducerende maatregelen (zie 4) te treffen voorkomt dat het eventueel binnen afzienbare tijd vernieuwd aanbrengen van zeer kostbaar geluidsreducerend asfalt.

In relatie met:

Bijlage(n) (onderdeel uitmakend van het besluit):

Achterliggende documenten:

Notitie geluidsreducerend asfalt ZOAB (=zeer open asfalt beton).

Dit initiatiefvoorstel is ingedijnd door: Cok Homan fractie STADS-Partij.

Ondertekening:

## Notitie: geluidreducerend asfalt ZOAB (= zeer open asfalt beton)

### 1. Huidige situatie

In veel steden en dus ook in Lelystad heeft de bevolking te maken met verkeersgeluid. De moderne auto heeft een motor die niet of nauwelijks lawaai produceert. Het meeste geluid wordt veroorzaakt door de banden. Bewoners van woningen, die dicht langs de wegen staan waar veel verkeer over rijdt, hebben als gevolg daarvan te maken met dit verkeersgeluid.

### 2. De wet:

- Voor woningen die gebouwd zijn vóór 1985 hoeven er volgens de wet geluidshinder geen maatregelen genomen te worden.
- Dat hoeft ook niet voor woningen gebouwd ná 1985 met een geluidsbelasting van max. 50 dB(A).
- Voor nieuwbouw geldt 50 dB(A).
- Als een nieuwe weg wordt aangelegd dan geldt een maximum van 55 dB(A).
- Bij groot onderhoud geldt geen grens.
- Daar waar de geluidsintensiteit met meer dan 2 dB(A) toeneemt, moeten wel maatregelen worden genomen.

### 3. Om bewoners die veel klagen over het verkeersgeluid tegemoet te komen, ondanks de bovenstaande wettelijke gegevens, is het mogelijk dat de gemeente maatregelen neemt. Deze maatregelen kunnen bestaan uit snelheidverlaging, geluidwerende schermen, geluidswallen, geluidreducerend asfalt, subsidie t.b.v. geluidisolierende maatregelen aan de woning etc.

Bij nieuwbouw van woningen langs wegen, kunnen natuurlijk ook bouwkundige (=geluidwerende) aanpassingen aan die woningen toegepast worden.

### 4. Geluidreducerend asfalt

De bedoeling van het geluidreducerend asfalt is een vermindering van het verkeersgeluid te bewerkstelligen van meer dan 4 dba. Het ZOAB c.q. neemt geluid van het verkeer op door de open structuur van het asfalt. De asfaltlaag werkt als het ware geluidabsorberend. Hoe meer open het asfalt is, hoe meer het geluid wordt "opgenomen".

#### 4.1 De kosten van aanleg:

Bij aanleg van 100 m<sup>2</sup> wegdek van 40 mm dikte met een conventionele constructie zijn de kosten even groot als de kosten van aanleg van 72 ½ m<sup>2</sup> ZOAB: dat wil zeggen 27½ m<sup>2</sup> meter minder!

Bij ZOAB zijn de kosten 32 % hoger dan bij een conventionele constructie.

#### 4.2 Levensduur

Conventionele constructies hebben een levensduur van minimaal 20 jaar

De gemeente Lelystad gaat wat betreft ZOAB uit van een levensduur van 12 jaar.

*Rapporten van onderzoeken leveren hierover alarmerende resultaten.*

*De levensduur van ZOAB van 40 verschillende wegvlakken in 16*

*gemeenten blijken echter een gemiddelde levensduur van 7,1 jaar te hebben gehad.*

Zelfs als er desondanks wordt uitgegaan van een levensduur van 10 jaar zijn er na de eerste 10 jaar reconstructiemaatregelen noodzakelijk waardoor uiteindelijk de kosten bij ZOAB 80 % hoger zijn dan bij de conventionele constructie.

#### 4.3 Effect op termijn

Is de hele levensduur ook het geluidsreducerend effect aanwezig?

Na de aanleg bedraagt de geluidreductie gemiddeld 4,5 dB(A).

Rapporten hebben uitgewezen dat gemiddeld na  $\pm 3$  jaar reeds een achteruitgang van de geluidsreductie kan worden aangehouden van 2-3 dB(A). resultaat restant geluidsred: 1 ½ dB(A).

Na een gebruiksduur van 4 á 5 jaar zal de geluidreductie nog iets verder afnemen!

#### 4.4 Garantie

Hoe lang garandeert het bedrijf dat voor de aanleg van het geluidreducerend asfalt zorgdraagt, het geluidreducerend effect?

Is er ook een garantie afgegeven voor de levensduur?

Het antwoord op deze vragen is op zijn minst relevant.

#### 4.5 Onderhoud

De kosten van het onderhoud van geluidsreducerend asfalt zijn niet gering.

3 x per jaar moet het ZOAB worden gereinigd.

Indien dit niet wordt gedaan is het logische effect: minder geluidsreductie vanwege het in gewone omstandigheden "dicht" raken door zand en aarde van het ZOAB.

De kosten per 1 km weg (2 x 2 rijstroken) uitgaand van het 3 x per jaar onderhoud plegen bedragen  $\pm 6.000,-$

- 5 De kosten van gladheidsbestrijding zijn ook een punt van aandacht. Er moet rekening gehouden worden met het gegeven dat er pas effect van het strooien wordt verkregen indien er ten eerste preventief wordt gestrooid en vervolgens 2 x wordt gestrooid in tegenstelling tot dichte deklagen waar éénmaal strooien vaak voldoende is.

#### Conclusies:

- De kosten van ZOAB binnen de stad zijn exorbitant hoog t.o.v. conventioneel asfalt.
- Het rendement deze dure wegdekken is minder dan de helft van de zeer korte levensduur effectief
- Andere middelen om verkeersgeluid te verminderen zijn aanwezig.

Een vergelijking qua

- kosten
- effect en
- levensduur

lijkt op zijn minst op zijn plaats!

#### Tenslotte:

Indien er geen wettelijke verplichting is tot geluidsreducerende maatregelen is de vraag relevant of en hoe welke geluidreducerende maatregelen efficiënt en effectief genomen moeten worden.

Lelystad;

Karel Cocheret de la Morinière

Cok Homan<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Voor deze notitie is gebruik gemaakt van onderzoeksrapporten geschreven door:

Ir. M.J.Eijbersen secr. CROW-werkgroep gladheidsbestrijding tweelaags ZOAB

Ir. W.van Keulen, VANKEULEN Advies

Ir. J.H.Dijkink, Koninklijke wegenbouw Stevin bv

J.Doorschot en R.van Loon: M+P raadgevende ingenieurs BV, vakgroep Transport en infrastructuur