

# 9 LEEFBAARHEID

Hoewel het BRU wettelijk geen taken heeft op het gebied van milieubeleid streeft het binnen haar andere taken naar het terugdringen van de negatieve invloed van het verkeer op leefkwaliteit en milieu. Voorbeelden zijn de concessievoorwaarden voor het openbaar vervoer, waarin eisen gesteld worden aan de leeftijd van het materieel.

In zijn functie van subsidieverstrekker aan infrastructuurprojecten ziet het BRU erop toe dat nieuwe infrastructuur voldoet aan milieunormen. Indien inpassing van infrastructuur specifieke aanvullende voorzieningen vereist dan is het BRU bereid deze voorzieningen mee te subsidiëren.

Vanwege de toekomstige aanscherping van de normen is het BRU voorstander van het ontwikkelen van een regionale verkeersmilieukaart ten behoeve van de gemeenten.

## 9.1 ANALYSE EN ONTWIKKELINGEN

### 9.1.1 KNELPUNTEN LEEFBAARHEID

De leefbaarheidsknelpunten - voor zover die samenhangen met het verkeer - zijn er vele:

- ◆ Sluipverkeer over het onderliggend wegennet vanwege ontoereikende capaciteit van het hoofdwegennet.
- ◆ Geluidhinder langs drukke wegen en spoorlijnen.
- ◆ Hoge emissie langs drukke wegen (m.n. NO<sub>x</sub>, roet en (zeer) fijn stof).
- ◆ Versnippering van de natuur en het ontbreken van faunapassages.
- ◆ Risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen.



### 9.1.2 NORMERING

Het milieubeleid is in de afgelopen tijd uitgewerkt in vele normen en richtlijnen. Deze normen hebben veelal een wettelijke basis. Dat betekent dat de overheden aan de normen moeten voldoen. In tabel 9.1 is een globaal overzicht van een aantal milieunormen opgenomen.

ONDERWERP	TOELICHTING
Geluidhinder	De maximale wettelijke grens voor geluidhinder is 65 dB(A). Momenteel heeft circa 6% van de inwoners van de provincie te maken met geluidhinder boven deze norm. Overigens heeft het rijk aangegeven het beleid rond geluidhinder te willen decentraliseren, vooral naar de gemeenten.
Uitstoot van schadelijke stoffen	Deze uitstoot is gebonden aan wettelijke normen. Knelpunten doen zich voor langs wegen met hoge intensiteit in de stedelijke omgeving. De verwachting is dat de EU de normen in de toekomst aanscherpt en dat ze bepalend worden voor de inrichting en het gebruik van de wegen. Bussen, vooral oude bussen, zijn nogal vervuilend.
Uitstoot van broeikasgassen	In de provincie is het verkeer verantwoordelijk voor bijna 30% van de uitstoot van broeikasgassen. Volgens de prognoses neemt deze uitstoot toe. Internationaal is afgesproken dat Nederland de emissies van broeikasgassen moet terugbrengen. Ook het verkeer moet hieraan zijn bijdrage leveren.
Geur	Maximaal 0,5% tot 1% van de inwoners mag ernstig gehinderd zijn door geur.
Bodem- en waterverontreiniging	Door uitstoot van schadelijke stoffen of door calamiteiten kan de bodem of het oppervlaktewater worden vervuild.
Energiegebruik	De schaarste van energiebronnen wordt niet meer gezien als een probleem. Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001) stelt dat "de voorraden olie, steenkool en aardgas voldoende groot zijn voor honderden jaren intensief energiegebruik... Het is veeleer de vraag of ze schoon, veilig, betaalbaar en tijdig kunnen worden ingezet".
Lichtverstoring	Dit vindt plaats door de verlichting van wegen. Daarnaast zorgt het autoverkeer voor het zogenaamde zwerflicht. Lichtverstoring in natuurgebieden wordt, binnen randvoorwaarden van (sociale) veiligheid, tegengegaan.
Versnippering	Dit is het gevolg van infrastructurele doorsnijdingen van natuurgebieden. Door de aanleg van faunapassages wordt dit gecompenseerd.
Sociale onveiligheid	Dit wordt niet veroorzaakt door het verkeer, maar door de medemens. Vooral het openbaar vervoer en fietsroutes die niet goed zichtbaar zijn, ervaren de gebruikers als onveilig.
Leefkwaliteit	De sociale leefkwaliteit wordt beïnvloed door de aanwezigheid van verbindingen en de eventuele overlast van het verkeer (barrièrewerking).
Externe veiligheid	Risico's op ongevallen met ernstige gevolgen. Hiervoor zijn normen geformuleerd (maximaal toelaatbare risico's). Deze worden op een aantal locaties in de regio overschreden, bijvoorbeeld langs de Oosterspoorbaan in Utrecht, de A27 bij Rijnsweerd en de A28 bij Zeist.

Tabel 9.1. Milieu- en leefbaarheidsaspecten in relatie tot het verkeer.

### 9.1.3 AANSCHERPING VAN DE NORMEN

De EU heeft aangegeven de regelgeving voor de uitstoot van schadelijk stoffen aanzienlijk te willen aanscherpen. Dit heeft de nodige consequenties voor het verkeer in stedelijke gebieden. De uitstoot van CO<sub>2</sub> dient door het verdrag van Kyoto te worden teruggebracht teneinde de klimaatverandering tegen te gaan. De ontwikkelingen in Nederland gaan echter de andere kant op. Het verkeer is een belangrijke veroorzaker van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

Recentelijk is in het nieuws veel aandacht voor de schadelijke werking van (zeer) fijn stof op de gezondheid. Hieraan zouden veel mensen sterven. Het verkeer is één van de veroorzakers van fijn stof. Verwacht mag worden dat hier de nodige beleidslijnen en normen voor worden ontwikkeld.

## 9.2 BELEID

Het BRU streeft naar het terugdringen van de negatieve invloed van het verkeer op leefkwaliteit en milieu.

### 9.2.1 DE ROL VAN HET BRU

Volgens de Kaderwet heeft het BRU geen expliciete taken op het gebied van milieubeleid; die vallen toe aan de gemeenten, de provincie en het rijk. De verantwoordelijkheid om te voldoen aan de in 9.1.2 vermelde normen ligt bij de wegbeheerders. Voor het overige zijn de milieutaken voor het BRU ten aanzien van verkeer beperkt. Wel hebben de gemeenten op basis van een gemeenschappelijke regeling de verantwoordelijkheid voor de milieuhandhaving ondergebracht bij het BRU. Het BRU beschouwt het beleidsterrein in de eerste plaats als een taak van de wegbeheerders. Er is echter sprake van een aantal uitzonderingen.

### 9.2.2 MILIEU EN OPENBAAR-VERVOERCONCESSIES

Een belangrijke taak met milieu-implicaties is het opstellen van de concessievoorwaarden voor het openbaar vervoer. Daarin kunnen eisen worden gesteld aan de vervoerder. Bij het opstellen van de concessievoorwaarden treedt het BRU in overleg met de wegbeheerders over de vraag of er zich ten aanzien van het busvervoer milieuproblemen voordoen. Daarbij verdient de stad Utrecht bijzondere aandacht vanwege de grote hoeveelheid bussen op het stedelijke wegennet.

Deze vraag heeft geresulteerd in een analyse waaruit bleek dat, als de vervoerders de oudste voertuigen inruilen voor nieuwe, de milieunormen niet worden overschreden. Deze maatregel is daarom opgenomen in de concessievoorwaarden.

### 9.2.3 INFRASTRUCTUURSUBSIDIE EN MILIEUVOORZIENINGEN

Het BRU subsidieert infrastructuurprojecten van gemeenten en provincie in het BRU-gebied. Uiteraard dient nieuwe infrastructuur te voldoen aan milieunormen of vastgestelde beleidsuitgangspunten van hogere overheden. Daarnaast is de inpassing van infrastructuur van groot belang. Indien dit specifieke aanvullende voorzieningen vereist, zoals fluisterasfalt of wildpassages, dan is het BRU bereid ook deze voorzieningen mee te subsidiëren.



### 9.2.4 VERKEERSMILIEUKAART

Momenteel beschikken veel gemeenten over een eigen verkeersmilieukaart die niet aansluit op het verkeersmodel. Het belang van een regionale verkeersmilieukaart zal toenemen vanwege de toekomstige aanscherping van de normen. Het BRU is daarom een voorstander van het ontwikkelen van een regionale verkeersmilieukaart ten behoeve van de gemeenten. Hierover zal overleg met de gemeenten en de provincie worden gestart.

### 9.2.5 WATERBERGING

Door de verandering van het klimaat is de opvang van water een thema geworden dat aan belang wint. Door toename van oppervlakteverharding neemt ook de piekafvoer van water toe. Daarom dient bij de aanleg van nieuwe infrastructuur tegelijkertijd gezorgd te worden voor de opvang en afvoer van water door het treffen van compenserende maatregelen.

