GELUIDSOVERLAST STEENBERGSEWEG, HALSTEREN

Onderwerp: ZB21006888

Aan:

- *Partijvoorzitters*
- *Fractie- en vicefractievoorzitters*
- *Alle leden van de gemeenteraad Bergen op Zoom*

INLEIDING

De raad heeft drie rollen: kaderstellen, controleren en het vertegenwoordigen van inwoners. Voor het uitvoeren van deze rollen heeft u als raad wettelijke instrumenten tot uw beschikking zoals het vragenrecht, het recht om moties en amendementen in te dienen en het recht om een initiatiefvoorstel in te dienen.

Daarbij dienen, ook raadsleden zich te houden aan de Awb *(Algemene wet bestuursrecht)* waarin o.a 'Vergaring van kennis - Zorgvuldigheid, Belangenafweging en het Motiveringsbeginsel zijn geregeld.

Art 3.47 van het Awb zegt QUOTE// *dat een besluit moet rusten op een draagkrachtige motivering. De motivering moet het besluit dragen en moet het besluit kunnen verklaren.* ***De feiten moeten kloppen*** *en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn.* // UNQUOTE

WELNU

Bewoners hebben middels Petitie te kennen gegeven ernstige overlast te ondervinden van verkeerslawaai op de Steenbergseweg, met name op het **ca 800 meter lange wegvak tussen de rotondes Vogelzang en Wouwseweg.**

Al wat de ca 80 bewoners *(uw kiezers)* hebben gevraagd is te beginnen met tegensprekelijke geluidsmetingen, in bijzijn van een vertegenwoordiger van bewoners door een orgaan dat hiervoor is geaccrediteerd. Meten is Weten en op basis daarvan kan besloten worden *OF* er maatregelen genomen moeten worden en zoja welke maatregelen uitvoerbaar zijn.

Tijdens een gesprek met (ex)wethouder Van der Velden (GBWP) werd dit verzoek ingewilligd en ondergetekende zou bericht krijgen.

ECHTER

Op de commissievergadering van 14 oktober stelde wethouder De Lange naar uw raad dat metingen aantonen dat er geen sprake is van overlast op de Steenbergseweg.

Als motivatie van deze stelling werden onder agendapunt 7 als bijlagen ingebracht **7A.1** zijnde een antwoordbrief van ARRIVA, **7A.2** een lijst van geluidssaneringen op Steenbergseweg en tot slot **7A.3** een opgave van verkeerstellingen door BASEC.

Echter, na aandachtig lezen van voorgelegde motiveringen blijkt ;

7A.1 ARRIVA is er niet voor om over de gehele Steenbergseweg de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Begrijpelijk en gegrond! De bewoners hebben echter met name hun beklag gedaan over het ca 800 m lange wegvak tussen de rotondes Vogelzang en Wouwseweg. Hier exploiteert ARRIVA liefst 3 halten en zal zij dus amper de 50 km/u halen. Daarnaast wordt het invoegen bij lagere snelheid makkelijker en veiliger. Het aangedragen bezwaar dat geldt voor de gehele weg wordt dan ook als **onheus en daarom ongegrond** beschouwd.

7A.2 De voorgelegde lijst van geluidssanering door het BSV geeft nergens een datum. Daarbij betreft het metingen ***in*** drie woningen nr. 15, 26 en 33 aan de noordkant van de weg ter hoogte van de Canadaweg op ca 3 km van de dorpskern. Nergens staan decibellen gemeten tegen de gevels vermeld. Nader beschouwd blijkt dit rapport daarom **niet representatief.**

7A.2 Tot slot werden verkeerstellingen door BASEC voorgelegd daterend van 2016 met als vermelde meetlocatie Lepelstraat, nagenoeg dezelfde locatie als bovengenoemde woningen, ca 3 km van de dorpskern Halsteren. Tellingen uit 2016 op aangegeven locatie kunnen **niet representatief** beschouwd worden.

De noties **1** Zorgvuldigheid - **2** Belangenafweging - **3** Draagkrachtige motivering die het besluit draagt en - **4** feiten moeten kloppen uit het Awb zijn hierbij ver te zoeken. Het heeft de bewoners verbaasd dat hier geen vragen vanuit de gemeenteraad op werden gesteld.

AFWIJZENDE REACTIE COLLEGE *(12 nov 2021 Kenmerk U21-010848)*
Tenslotte, mogelijk gesterkt door de gedachte dat de meerderheid van de raad zich niet actief bezig houdt met dit onderwerp en voorgelegde rapporten kennelijk klakkeloos en zonder controle aanneemt, heeft het college middels brief haar afwijzende standpunt op de Petitie voorgelegd.

Ook hierin worden rijsnelheid en geluid gemotiveerd op basis van metingen die in strijd met het Awb niet bijgevoegd worden.

Eerstens stelt het college dat het een gebiedsontsluitingsweg betreft met een rijsnelheid van 50 km/u die voldoet aan de eisen conform het CROW.

Om juist te zijn betreft het een gebiedsontsluitingsweg met twee rijbanen binnen de bebouwde kom gecategoriseerd als GOW type II weg. Enkel al door de bomen die pal langs de rand van de weg staan voldoet de weg **NIET** aan de CROW eis die een obstakelvrije zone van 4,5 m voorschrijft. *(Zie Bijl)* Daarnaast stelt het CROW dat er wel fietsers- maar geen voetgangersoversteekplaatsen worden toegepast en dat bushalten ongewenst zijn op GOW 50 wegen.
ERGO, **de aangedragen feiten kloppen niet** hetgeen in strijd is met het Awb.

Opnieuw stelt het college dat ARRIVA geen voorstander is van verlaging naar 30 km/u. Dit is volkomen negeren van wat hier reeds tegenin gebracht is.
Dit is in strijd met **Zorgvuldigheid en Belangenafweging** uit het Awb.

Tot slot stelt het college dat het OMWB akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd en dat de gemeten waarde *omstreeks* (?) 60 dB is hetgeen niet uitzonderlijk is op gebiedsontsluitingswegen in de gemeente BoZ. Reeds van in den beginne hebben de bewoners middels Petitie gevraagd om tegensprekelijke metingen in bijzijn van bewoners en gemeente. Dit werd toegezegd door het college bij monde van (ex)wethouder Van der Velden. En tot slot werd dit meerdere malen zowel mondeling als schriftelijk naar het huidige college benadrukt.

Ik wijs er op dat 60 dB ver boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt en dat de (beweerde) waarde van omstreeks (?) 60 dB zeer dicht de **maximale ontheffingswaarde** van 63 dB raakt en mogelijk overtreft.

Tot slot doet het college voorkomen alsof het wettelijk onmogelijk is om zonder hoge kosten de snelheid op het genoemde wegvak te verlagen naar 30. Niets is echter minder waar en het demonstreert opnieuw **gebrek aan zorgvuldige voorbereiding.** *Dit vind zijn neerslag in Art. 3.2.1 Awb dat handelt over vergaring van kennis omtrent relevante feiten en omstandigheden.* Immers, vele steden gingen BoZ reeds voor met het instellen van z.g GOW 30 wegen. Ik verwijs hierbij naar een 45 pagina's tellend rapport "Amsterdam veilig en leefbaar - 30 km in de stad'.

https://openresearch.amsterdam/image/2021/8/31/amsterdam_veilig_en_leefbaar.pdf

IK CITEER HIERUIT

" Er zijn nog geen landelijke richtlijnen voor de GOW30, hoewel deze variant in de praktijk steeds vaker voorkomt, zowel in Amsterdam als daarbuiten. De inrichting van een GOW30 heeft zowel kenmerken die bij een doorgaande weg horen als kenmerken die bij een weg horen met een lagere maximum- snelheid.

Met de wens voor 30 km/u in de stad zal de GOW30 steeds vaker voorkomen in de stad. Het is zaak om duidelijk te zijn over hoe we met dit type weg omgaan bij een

herinrichting. In deze paragraaf lichten we de inrichtingsprincipes van een GOW30 toe. Deze principes zijn geen blauwdruk, er vindt altijd een afweging plaats op basis van de situatie ter plekke.

Principe 1: slimme inrichting

Net als de GOW50 moet de GOW30 veel autoverkeer (hogere autointensiteiten) kunnen verwerken. Daarom houden we bij een GOW30 de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg overeind en geven we een GOW30 geen kenmerken die de doorstroming van de auto te veel belemmeren, zoals hoge drempels of voorrang voor verkeer van rechts. Het is van belang dat de GOW30 goed begaanbaar blijft voor nood- en hulpdiensten, die ook met grote en zware voertuigen relatief snel door de stad moeten kunnen rijden.

Toepassing van plateaus die bij 30 km/u geen problemen opleveren voor autoverkeer, is wel mogelijk. We zetten deze alleen in waar dit echt nodig is, zoals op mogelijke conflictpunten bij oversteeklocaties voor voetgangers en fietsers. Ook handhaven we de fietsvoorzieningen als basiskenmerk voor de toekomstige inrichting van de GOW30. Op wegen met veel autoverkeer is dit vanuit verkeersveiligheid wenselijk, maar verkeer scheiden draagt ook bij aan een verbeterde doorstroming voor zowel de fiets als de auto.

Principe 2: stedelijke uitstraling

Bij een GOW30 in stedelijk gebied kunnen we stedelijke verblijfsaspecten een rol geven in de uitstraling van de weg. Dit draagt bij aan het bereiken van een lagere snelheid.**Ook kan er door bussen gehalteerd worden op de rijbaan, wat bij een GOW50 niet wenselijk is.**

Met dit soort kenmerken krijgt de weg een meer stedelijke uitstraling. Het heeft direct een snelheidsremmend effect op het verkeer. Dit geldt ook voor de maatvoering. Waar rijstroken op een gebiedsontsluitingsweg nu nog altijd minimaal 3,5 meter zijn, worden die bij een GOW30 juist smaller.

We houden wel rekening met de hoeveelheid zwaar verkeer, zoals logistiek (vrachtwagens), bussen voor openbaar vervoer en de passeermogelijkheden voor nood- en hulpdiensten.

Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en meer mogelijkheden om over te steken. Bij een GOW30 kan dit op verschillende manieren, bijvoorbeeld via een zebrapad met een plateau of een wegversmalling.

Principe 3: zo min mogelijk markeringen

Een GOW30 wordt over het algemeen geasfalteerd aangelegd. Dit doen we om onnodige trillingen **en geluidsoverlast te voorkomen.** In specifieke situaties is klinkerverharding mogelijk. We zijn terughoudend in het toepassen van markering en bebording om de verkeersuitstraling te beperken. We passen in principe geen asmarkering toe of alleen een enkele onderbroken lijn. Alleen waar noodzakelijk worden markeringen aangebracht, zoals stopstrepen, pijlen en kant- en/of asstrepen. De markering over de as van het wegvak is op een GOW30 nooit doorgetrokken.

Als alternatief voor kant- of asstrepen die het wegprofiel (optisch) versmallen, kiezen we liever voor bijvoorbeeld een overrijdbare middenberm. Deze keuzes zijn afhankelijk van de plaatselijke situatie. “

HET KAN DUS WEL DEGELIJK ZONDER KOSTBARE INGREPEN !

Zeker het wegvak tussen beide rotondes waar reeds een fiets- en voetgangersoversteekplaats aanwezig is, 3 bushalten en een aansluiting met 30 km met woonerf. Sterker nog, het is zelfs zeer wenselijk voor een GOW die qua profiel niet aan de CROW 50 eisen voldoet *(Bijl)* en - niet onbelangrijk - waar de bewoners massaal hun beklag doen over ernstig verkeerslawaai.

TOT SLOT

Terug naar het begin van dit schrijven. De raad heeft drie rollen: kaderstellen, controleren en het vertegenwoordigen van inwoners en zij hoort dit te doen binnen de kaders van het Awb.

Met uitzondering van Lijst Linssen, PvdA en VVD voldoet geen van de overige partijen aan deze verwachtingen. Tot nog toe bespeur ik bij die partijen slechts **desinteresse, onzorgvuldigheid, gemis aan belangenafweging, gemis aan vergaring van kennis en gemis aan daadwerkelijke controle op het college. Dit alles is aantoonbaar in strijd met het Awb Art 3.2 en 3.47.**

Lijst Linssen, PvdA en VVD ga zo door, uw kiezers waarderen dit. Van overige partijen vragen de bewoners te doen wat zij haar kiezers hebben beloofd.

Permetez moi; GBWP wordt wakker, Hr Van der Kallen, het door u ingebrachte motief dat overal in BoZ te hard wordt gereden (!) brengt geen oplossing! Ik verzoek alle overige partijen lees, luister, toon interesse, vergaar kennis en vraag het college om zorgvuldige voorbereiding, belangenafweging en kloppende feiten.

Eerst dan zullen de bewoners, lees kiezers, u allen in de toekomst belonen!!

Aldus, sans prejudice, alle rechten en weren voorbehouden,

Halsteren, 29 november 2021

Bijlage: Een pagina GOW II Wegprofiel

CC: BN-De Stem
CC: Halsterse - Zuid West Krant