

De raadsleden van de
Gemeente Beesel

Reuver: 06-02-2014
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 201401709
Onderwerp: evaluatie Heerstraat en Kesselseweg

Geachte raadsleden,

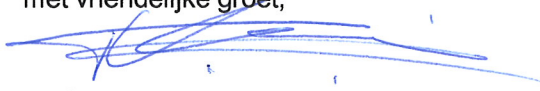
Conform onze toezegging tijdens de commissievergadering, doen wij u hierbij een notitie toekomen, waarin wij ingaan op vragen die gesteld zijn door bewoners en commissieleden over de evaluatie van de herinrichting van de Heerstraat en Kesselseweg. In de notitie gaan wij achtereenvolgend in op de aspecten snelheid, intensiteit, geluid, trillingen en het proces. Deze notitie is gelijktijdig beschikbaar gesteld aan een vertegenwoordiger van de bewoners die schriftelijk hebben gereageerd.

Om de door de commissie gestelde vraag over de normering van het geluid te kunnen beantwoorden, hebben wij aanvullend onderzoek laten doen door DGMR uit Sittard. Gedurende één week worden geluidsmetingen en geluidopnames gemaakt. Het onderzoek loopt nog en we verwachten de resultaten in de loop van volgende week. Voorafgaand aan de raadsvergadering van 17 februari a.s., organiseren wij van 18.30u tot 19.30u in de raadszaal een informatiebijeenkomst waarin raadsleden technische vragen aan de onderzoekers over hun rapport kunnen stellen.

Kijk voor
actuele openingstijden
op onze website
www.beesel.nl

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

met vriendelijke groet,



T. Vroomen,
wethouder

Raadhuisplein 1
5953 AL Reuver

Postbus 4750
5953 ZK Reuver

T 077 474 92 92
F 077 474 58 88

www.beesel.nl
info@beesel.nl

BNG 28.50.00.780
IBAN: NL50BNGH0285000780
BIC: BNGHNL2G
KvK nummer: 14130743

Reactie op vragen van bewoners, zie bijgevoegd schrijven d.d. 14 -01-2014 en commissieleden naar aanleiding van de behandeling van het raadsvoorstel over de evaluatie van het herinrichtingsproject Heerstraat / Kesselseweg in de commissievergadering 20 -1-2014.

In deze notitie worden de vragen van de bewoners en van de raadsleden beantwoord die zijn gesteld n.a.v. de evaluatie van de herinrichting van de Heerstraat en de Kesselseweg. We gaan achtereenvolgend in op de volgende aspecten: snelheid, intensiteit, geluid, trillingen en proces.

• Snelheid

De telslangen hebben op dezelfde locatie gelegen als bij de nulmetingen. Naast de metingen met de verkeerslussen zijn ook de metingen van het verkeershandhavingsteam meegenomen. Verder heeft het totaal beeld van de straat na de herinrichting een invloed op de rijsnelheden. Zo is er naast de aanleg van flexdrempels ook het wegprofiel versmald, zijn fietssuggestiestroken, asverspringingen en plateaus aangelegd.

De meting is een gemiddelde indicatie van de snelheden over het traject heen. Dat buiten het rem- en optrekbereik de snelheden mogelijk hoger liggen is mogelijk. Toch kunnen wij concluderen op basis van de verkeerstellingen en metingen dat de rijsnelheden zijn afgenomen.

De politie deelt dit standpunt. Bij mail van 25-09-2013, zie evaluatierapport, geven zij aan dat de rijsnelheden zodanig gedaald zijn dat zij in de toekomst terughoudend zullen zijn met de inzet van snelheidscontrole in betreffende straten.

Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling van de herinrichting.

Toelichting:

De gemiddelde V85 is gedaald maar zal niet het doel dat voor een 30 km zone gesteld wordt (een V85 gelegen tussen de 30 en 35 km/h) halen. (zie voetnoot over uitleg V85) De route is namelijk onderdeel van een Openbaar vervoer (OV) en kwaliteitsgoederennetwerk. Daarin dienen maatregelen aangelegd te worden die passen bij zijn functie. Dit kader (maatwerk oplossing) is door de gemeenteraad voor de uitvoering van het herinrichtingsplan bepaald. De aanleg van extra snelheidsremmende voorzieningen kan een negatieve werking hebben op de doorstroom functies en het maatwerk wat ten grondslag ligt aan deze herinrichting.

Toelichting van de V85.

Er bestaat een eenvoudig recept om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving: de V85-regel. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden. Voor zover de infrastructuur geen zichtbare of verborgen gevaren oplevert, komt een snelheidsregime gebaseerd op de 85-percentielsnelheid (V85) een vlotte en veilige verkeersstroom ten goede. Het verhoogt immers de kans op uniformiteit in de gereden snelheden op die weg: automobilisten zullen minder geneigd zijn om onveilig gedrag te vertonen, waardoor de kans op kopstaart- en frontale aanrijdingen vermindert. Door deze regel in te stellen kan het handavingsbeleid zich richten op de grote snelheidsovertreders.

• Intensiteit

De afname van de verkeersintensiteit is een landelijke tendens. Dit is mede een gevolg van de economische recessie. Bij de update van ons verkeersmodel is de Provincie ook gekomen met lagere

verkeersintensiteiten. Om een betrouwbaarder beeld te krijgen, hebben wij bij de uitvoering van de metingen, die wij op verzoek van de raadscommissie in week 6 worden uitgevoerd, tevens nog eens verkeersintensiteiten en rijsnelheden laten meten.

Hierbij hebben wij de tellussen ook op andere locaties in de straat gelegd. Dit laatste hebben wij gedaan om een beter beeld te krijgen van de rijsnelheden in de straten. Als de raad besluit tot (tijdelijke) verwijdering van snelheidsremmende voorzieningen kunnen wij achteraf monitoren wat de effecten zijn op de rijsnelheden. Omdat de tellussen de gehele week 6 blijven liggen zijn de meetgegevens bij het opstellen van deze notitie nog niet bekend. Zodra wij beschikken over de resultaten zullen wij deze aan u doen toekomen.

Wij verwachten overigens dat de capaciteitsvergroting van het veer geen grote verschuivingen in de verkeersintensiteiten met zich mee zal brengen. Met name het vrachtverkeer zal van de bestaande hoofdroutes gebruik blijven maken. Chauffeurs rijden nu in hoofdzaak via navigatie aan via de A 73.

• Geluid

In de evaluatie is een vergelijking gemaakt tussen de flexdrempel en een standaard verkeersdrempel in een 30 km/u zone. We hebben de gemeenteraad toegezegd deze vergelijking te maken omdat we zeker wilde zijn dat deze relatief nieuwe verkeersremmende maatregel (flexdrempel) niet meer geluid produceerde dan een ons al bekende maatregel (drempel). De meters die gebruikt zijn (zowel voor geluid als trillingen) zijn geschikt en gekalibreerd. Indien een meter niet geijkt en gekalibreerd is kan het zijn dat deze niet nauwkeurig genoeg is, en zouden de meetresultaten dus in twijfel getrokken kunnen worden.

Na de commissievergadering van 20 januari jl. en het verzoek om een 24 u-meting hebben wij het adviesbureau DGMR uit Sittard ingeschakeld. Zij verzorgen in opdracht van ons betreffende metingen. Verder hebben wij de vragen over geluid uit de commissie van de bewoners ook aan hen voorgelegd.

Zij komen we tot de volgende conclusies.

Conclusies DGMR:

Wettelijk kader:

Bij een **30 km/h zone** is er geen wettelijk kader en hoeft de gemeente dus geen geluidsmetingen uit te voeren.

Voor een **50 km/h** gelden wel normen, om te toetsen of hieraan wordt voldaan is naar aanleiding van de commissievergadering een geluidmeter geïnstalleerd, die gedurende één week 24 uur zowel geluidsmetingen als geluidsonnames maakt.

Gemeentelijk beleid:

Het geluidbeleidsplan is op 20 juni 2011 vastgesteld door het college. Na bestudering van het geluidbeleid, komt DGMR tot het advies om de passage 4.3.4 aan te passen. Het college zal dit advies overnemen. Wij hebben met deze passage beoogd, om bij nieuw bouw burgers te beschermen indien de norm boven de gebiedsgerichte grenswaarden komt.

Zoals het er nu staat is dit echter onduidelijk, artikel 4.3.4 moet gelezen worden in de gehele context.

Extern advies:

De conclusies en het advies van DGMR verwachten wij volgende week. De reden hiervan is dat de metingen tot en met vrijdag 7 februari a.s. worden uitgevoerd en nog moeten worden verwerkt.

Waarom zijn de metingen correct gedaan, en kunnen we hier conclusies uit trekken:

De geluidmetingen zijn uitgevoerd door de gemeente zelf of onder toezicht van de gemeente, verder is er gebruik gemaakt van geijkte en gekalibreerde apparatuur. Hierbij moet worden opgemerkt dat er alleen gemeten is bij het passeren van een ingehuurde vrachtauto.

De enige conclusie die we kunnen trekken is dat er een significant verschil is tussen de eerste twee keer meten in september en oktober en de laatste keer in december. Hierbij is een duidelijke afname van trillingen en geluid gemeten. Er is een verbetering van 5 dB gemeten. De reden voor deze verbetering komt door de aanpassingen die de fabrikant heeft uitgevoerd naar aanleiding van klachten van direct aanwonenden.

Waarom is er geen nulmeting gedaan mbt geluid:

Er is geen nulmeting uitgevoerd, omdat er geen wettelijk kader is voor 30 km/h wegen. En volgens het beleid van de gemeente hoeft het ook niet. We doen dit dus nooit bij een herinrichting waarbij de weg niet van functie verandert.

Tabel RIVM

De kaarten met de indicatieve geluidbelasting van het RIVM, zijn gebaseerd op landsdekkende geluidkaarten en zijn deels gebaseerd op telgegevens van gemeenten en deels gebaseerd op schattingen aan de hand van wegkenmerken. Deze kaarten geven een indicatief beeld voor de situatie in 2011. De kwaliteitsindicatie kan niet worden gebruikt in het kader van normtoetsing en er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Om een nog betrouwbaarder beeld te krijgen hebben wij op verzoek van de commissie een 24 u meting laten uitvoeren. Deze meting is uitgevoerd in week 6.

Naar verwachting kunnen wij de resultaten, analyse en conclusies op maandag 17 februari a.s. tijdens de besluitvormende vergadering aan de raad presenteren.

• **Trillingen**

Hieronder de analyse, uitgevoerd door DGMR, naar aanleiding van het trillingsonderzoek, dat is uitgevoerd door TTS uit Ridderkerk,

*“Door TTS wordt getoetst aan de SBR-richtlijn B: Hinder voor personen in gebouwen. Aangezien er voor trillingen bij wegverkeer **geen wettelijk kader** is, is deze richtlijn inderdaad het beste toetsingskader. Door jurisprudentie heeft deze richtlijn de laatste jaren de status gekregen meer te zijn dan een richtlijn.*

Wat ons opvalt in het onderzoek is dat voor de Heerstraat 17 getoetst wordt aan een nieuwe situatie en voor de Kesselseweg 24 aan de toetswaarden worden gehanteerd voor een bestaande situatie. Naar onze mening is voor beide situatie sprake van een nieuwe situatie, aangezien er voorheen geen (flex)drempels waren. Dit heeft geen gevolgen voor de toepasbaarheid van WABO en wet RO. Immers, de functie en regiem van de weg is niet veranderd. De drempels zijn immers recent aangelegd en voorheen was geen sprake van trillingshinder. Juridisch is er geen sprake van een nieuwe situatie, ondanks dat er fysiek wel sprake is van een nieuwe situatie

De toets zoals deze is uitgevoerd in het onderzoek van TTS is naar de mening van DGMR dus niet juist. DGMR maakt daarom ook een vergelijking voor een nieuwe situatie.

Toets DGMR

De toetswaarden voor een nieuwe situatie

Voor de beoordeling van herhaald voorkomende trillingen door weg- en railverkeer in nieuwe situaties dienen de streefwaarden uit tabel 2 te worden gebruikt (10.5.3.3 SBR-richtlijn))

Tabel 2: streefwaarden voor continue trillingen voor zowel nieuwe als bestaande situaties

gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
gezondheidszorg	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05
onderwijs en kantoor	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
bijeenkomst	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
kritische werkruimte	0,1	0,1	-	0,1	0,1	-

Bron: SBR-richtlijn B

A₁: onderste streefwaarde voor de trillingssterkte V_{max}

A₂: bovenste streefwaarde voor de trillingssterkte V_{max}

Uit bovenstaande tabel blijkt dat:

- Streefwaarde voor de dag- en avondperiode (07.00-23.00) = 0,1-0,4
- Streefwaarde voor de nachtperiode (23.00-07.00) = 0,1-0,2

Resultaten meting TTS:

Heerstraat 17	
Snelheid [km/h]	Hinderwaarde $V_{eff,max,30,z}$
30	0,37
40	0,29

Kesselseweg 24	
Snelheid [km/h]	Hinderwaarde $V_{eff,max,30,z}$
30	0,77
40	0,69

Uit bovenstaande resultaten blijkt van voor de Heerstraat 17 in de nachtperiode de streefwaarde van 0,2 wordt overschreden. Voor de Kesselseweg wordt zowel in de dag/avond al nachtperiode de streefwaarden overschreden. Trilling is gemeten bij het passeren van vrachtverkeer, dit is overdag gelijk aan 's nachts. Overdag word streefwaarde aan de Kesselseweg met 0,37 overschreden bij 30 km/h en 's nachts met 0,57.

Conclusie:

Op basis van de SBR-richtlijn is er sprake van hinder bij beide woningen. De hinder wordt in bijlage 5 van de SBR richtlijn gekwalificeerd. Uit onderstaande tabel wordt geconcludeerd dat er sprake is van matige hinder.

Hinderkwalificatie voor weg- en railverkeer

V_{max}	hinderkwalificatie
< 0,1	geen hinder
0,1 - 0,2	weinig hinder (bestaande situaties)
0,2 - 0,8	matige hinder
0,8 - 3,2	hinder
> 3,2	ernstige hinder

Het is aan de rechter om te bepalen of deze matige hinder acceptabel is. De jurisprudentie leert ons dat de rechtbank de gemeente Steenwijkerland in een vergelijkbare situatie in het gelijk heeft gesteld. Het belang van verkeersveiligheid (algemeen belang) prefereerde boven de matige trillingsoverlast.

Wij zijn van mening dat er inderdaad een nulmeting had moeten plaatsvinden. Op basis van deze nulmeting had er een onderzoek kunnen plaatsvinden op basis van het toetskader gewijzigde situatie volgens de SBR-richtlijn B. Deze had beter inzicht gegeven over de verandering die heeft plaatsgevonden.” Einde conclusie DGMR.

• Proces

terugblik: procedure, inspraak, besluitvorming, bezwaar, beroep

Kadervorming:

Bij de vaststelling van het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan en bij de kredietvoting van het voorbereidingskrediet voor het herinrichtingplan heeft de gemeenteraad de kaders voor de planvorming vastgesteld. 30 km/u zone met maatwerk gezien de functie van betreffende wegen (openbaar vervoer en ontsluiting Maasveld).

Planvoorbereiding:

Het plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met een klankbordgroep waarin alle belanghebbenden (bewoners, kernoverleg, vertegenwoordigers van Maasveld en Veolia, onderwijs, politie en gemeente) vertegenwoordigd waren. De klankbordgroep heeft de planopzet unaniem onderschreven. Pas na de derde (en laatste) vergadering van de klankbordgroep, bereikte ons de melding van één deelnemer dat hij achteraf bedenkingen had.

Planuitvoering:

Na het beschikbaar stellen van het voorbereidingskrediet en voor de voting van het uitvoeringskrediet van de werkzaamheden hebben wij nog een openbare voorbereidingsprocedure toegepast.

Belanghebbenden konden zienswijzen indienen tegen het herinrichtingplan. Een aantal bewoners hebben hiervan gebruik gemaakt. Wij hebben hierop geantwoord. Er is vervolgens geen beroep meer ingesteld tegen de reacties op de zienswijzen. Het plan is daarom juridisch onherroepelijk. Er bestaat daarom een juridische rechtsgang meer open tegen het vastgestelde en uitgevoerde plan. Over de procedure betreffende de zienswijzen hebben wij de gemeenteraad al eerder geïnformeerd bij de kredietvoting voor het uitvoeringskrediet.

Conclusie:

Verschil van inzicht blijft bestaan tussen briefschrijvers en het college. Het college betreurt dat maar deelt absoluut niet de conclusie dat het niet transparant heeft geopereerd. Opmerkingen als verwoord door bewoners zijn niet in juiste context. Er is niet vanwege subsidie een keuze gemaakt, de keuze was eerder door de raad gemaakt en vervolgens is er subsidie gezocht. Er is niet gezegd dat er geen discussie mogelijk was over de flexdrempel, er is gezegd dat de flexdrempel ons inziens de beste oplossing was om te voldoen aan alle criteria waaraan binnen de maatwerkoplossing moest worden voldaan.

Vooruitblik:

Indien de raad akkoord gaat met optie b, zullen wij voor een periode van 3 maanden een rechte plaat in de wegversmalling leggen. Wij zullen gedurende deze periode het verkeersbeeld in de straat opnieuw monitoren en verkeersmetingen (snelheid en intensiteit) uitvoeren. Na deze proefperiode zullen wij een nieuw participatietraject met alle bewoners opstarten. De planning is om de resultaten en de uitkomsten van het participatie traject dit jaar nog ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen.

Planning:

Maart – april – mei 2014:	Aanbrengen vlakke plaat en monitoren;
Juni :	Analyse van de meetresultaten;
Juni – juli :	Participatie traject;
8 september :	Commissievergadering;
6 oktober :	Raadsvergadering.