

Schriftelijke vragen (art. 41 RvO) fractie GroenLinks, gemeenteraad Hilversum

Datum: 11 augustus 2020

Geacht College,

Op 25 februari 2020 heeft u het ontwerp bestemmingsplan stationsgebied vrijgegeven voor inspraak. Hierover heeft u de raad op 6 maart jl. geïnformeerd met een raadsinformatiebrief. Op het ontwerp bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend die de raad straks moet wegen in haar besluitvorming. Het bestemmingsplan hangt samen met de wens om de centrumring niet langer via de stationsstraat te leiden, maar om de markt via de Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst.

Uit de stukken bij de vrijgave blijkt dat de geluidsnormen hierbij worden overschreden en u de raad te zijner tijd een besluit wil voorleggen waarin zij toestemming verleent voor hogere grenswaarden. Wij hebben vernomen dat aanwonenden van het Langgewenst tegen deze voorgenomen verhoging bezwaar hebben aangetekend.

De Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) verwacht dat geluidhinder in de komende jaren zal uitgroeien naar het grootste [milieugezondheidsprobleem](#) van de toekomst. De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft in oktober 2018 veel lagere richtwaarden vastgesteld dat tot nu toe in Nederland gebruikelijk is. Bijna 4 miljoen Nederlanders ervaren langdurige geluidhinder of worden regelmatig in hun slaap gestoord, wat ernstige gezondheidsgevolgen kan hebben. Het RIVM heeft becijferd dat ongeveer [84 hartaanvallen](#) per jaar zijn te relateren aan het lawaai van wegverkeer.

In het akoestische onderzoek dat als bijlage deel uitmaakt van het ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan valt onder meer te lezen (pag. 6) dat wij als gemeentebestuur alleen een hogere waarde kunnen vaststellen indien *“toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.”* Alle geluidsberekeningen zijn gemaakt met het uitgangspunt dat op het gehele traject 50km/uur gereden mag worden.

Bij 222 woningen (pag. 15) treedt een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op als gevolg van de voorgenomen fysieke aanpassingen aan het wegvak. Bij 29 woningen treedt een toename op van 6, 7, 8 of 9 dB. Toenames van 6 dB of meer zijn wettelijk niet toegestaan, tenzij er elders voor een gelijk aantal woningen ten minste een gelijke afname optreedt. Dat is ten dele het geval. Bewoners langs de verlegde centrumring hebben echter weinig aan deze salderingsmethode. Voor hen neemt het geleid in volle omvang toe. Bewoners van het Langgewenst hebben al veel geluidsoverlast van de markt, de vorstin, de bioscoop en alle op het marktplein georganiseerde evenementen. Deze geluiden worden niet meegenomen in de uitgevoerde berekeningen, maar zijn wel degelijk hoorbaar voor de bewoners aan het Langgewenst.

De opsteller van adviesbureau adviseert om geluid reducerend asfalt toe te passen op het traject om daarmee de bron van het geluid te reduceren. Dit levert 2 dB geluidsreductie op. Per saldo neemt de geluidsoverlast voor de bestaande en blijvende woningen op het traject Koninginneweg-Schoolstraat-Langgewenst-Melkpad fors toe. Het adviesbureau wijst erop dat geluid reducerend asfalt kwetsbaar is voor wringend vrachtverkeer. De vraag die hierbij rijst hoe duurzaam geluidwerend deze oplossing is?

Tijdens een huisbezoek aan het Langgewenst viel het ons op dat veel van het verkeerslawaaï wordt veroorzaakt doordat men na het kruispunt Koninginneweg-Schoolstraat-Kleine Spoorbomen optrekt vanuit (bijna) stilstand. Ook in de toekomst zal verkeer de verlegde centrumring volgend vanuit de Koninginneweg een scherpe enigszins teruglopende bocht moeten maken die naar alle waarschijnlijkheid niet met 50km/uur te nemen zal zijn. Ook is de verbinding Schapenkamp-Koninginneweg met een knik vormgegeven die doet vermoeden dat een snelheid van 50km//uur ook hier niet haalbaar zal zijn. Ook de verbinding Station-Centrum is gebaat bij een lage maximumsnelheid om deze – overeenkomstig het vastgestelde stedenbouwkundig kader - herkenbaar veilig en aantrekkelijk te maken.

GroenLinks heeft de volgende vragen:

1. Waarom is in het geluidsonderzoek alleen onderzoek gedaan met het uitgangspunt dat er 50km/uur gereden mag worden?
2. Wat is de ontwerpsnelheid waarmee de bochtige verbinding tussen de Schapenkamp en de Koninginneweg is ontworpen?
3. Welke ontwerpsnelheid is maximaal mogelijk (bij een verlegde centrumring) in de verbinding tussen Koninginneweg en de Schoolstraat/Langgewenst?
4. Hoeveel dB geluidreductie levert het instellen een maximumsnelheid tot 30km/uur op het traject van de verlegde centrumring?
5. Wanneer u geen gegevens heeft om vraag 4 te kunnen beantwoorden wilt u dit alsnog laten onderzoeken en de raad daarover informeren voorafgaand aan de bespreking van de zienswijzen op het bestemmingsplan?
6. Hoeveel vaker verwacht u dat het geluid reducerend asfalt ten opzichte van regulier asfalt vervangen dient te worden als gevolg van het (vele) vrachtverkeer dat hier rijdt in verband met de markt en de bevoorrading van het centrum? Met welk bedrag nemen de onderhoudskosten jaarlijks toe wanneer het geadviseerde geluid reducerend asfalt wordt toegepast?
7. Hoeveel CO₂-uitstoot wordt er jaarlijks voorkomen met het instellen van 30km/uur op het traject van de verlegde centrumring?

Wij vernemen graag uw antwoord, in afwachting daarvan, vriendelijke groet,

Frank Kool
GroenLinks Hilversum

Lex van Waarden
GroenLinks Hilversum