

Aan de gemeenteraad
Cc College van B&W
Cc Pers

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER 14035
WWW.HILVERSUM.NL

DATUM 3 september 2020
ONS KENMERKEN 670615, 674355 en 675495
BEHANDELD DOOR F.G. van Kooten
TELEFOON (035) 629 2364
BIJLAGEN -
BETREFT Beantwoording Reglement van Orde artikel 41 vragen van de fracties
VVD, GL en DH m.b.t. de centrumring

Geachte dames en heren,

Tijdens de zomerreces hebben de volgende fracties de volgende artikel 41 RvO vragen gesteld:

- Op 3 juli 2020 heeft de fractie van de VVD artikel 41 RvO vragen ingediend over de “knip” in de Schapenkamp en de drukte op de Johannes Geradtsweg (670615);
- Op 13 juli 2020 heeft de fractie Groen Links artikel 41 RvO vragen ingediend over de “Knip” in de Schapenkamp (674355);
- Op 16 juli 2020 heeft de fractie van Democraten Hilversum artikel 41 RvO vragen ingediend over “Omgeving Stationsgebied – gezondheidsrisico door geluidshinder” (675495).

De fracties Groen links en Democraten Hilversum hebben gevraagd om gestelde vragen van de drie fracties gelijktijdig en in één brief te beantwoorden. Hieronder vindt u de vragen en in cursief de reactie van het college.

VVD artikel 41 RvO vragen over de “knip” in de Schapenkamp en de drukte op de Johannes Geradtsweg (670615):

1. Kan de wethouder bevestigen dat de “knip” in de centrumring in de huidige plannen is bedacht om de verkeerssituatie bij de kleine spoorbomen te ontzien?

Ja, een belangrijke reden om geen doorgaand tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en de Schapenkamp toe te staan had te maken met het kruispunt Schoolstraat-Koninginneweg. Het kruispunt kon de hoeveelheid verschillende stromen verkeer niet goed verwerken. Door de knip op de Schapenkamp aan te brengen worden de verkeersstromen op het kruispunt zodanig ingeperkt dat dit kruispunt het verkeersaanbod wel beter kon verwerken. Door het sluiten van de Kleine spoorbomen is dit minder van toepassing.

Een tweede belangrijke reden voor het toepassen van de ‘knip’ voor het verkeer in zuidelijke richting is daarnaast de impact op de geluidsbelastingen door het verkeer op de gevels van de woningen. Deze nemen op basis van de huidige inzichten en onderzoeken o.a. op de Koninginneweg toe met meer dan 5 dB.

Om de geluidstoename als gevolg van het wegnemen van de genoemde ‘knip’ toe te kunnen staan, moet volgens artikel 100a van de Wet geluidhinder elke geluidstoename van 5 dB of meer gecompenseerd worden met een gelijk aantal woningen elders die met een ten minste gelijke waarde zal gaan verminderen. In het huidige voorstel van het college wordt hier aan voldaan.

In het voorstel om tweerichtingsverkeer zonder knip op de Schapenkamp toe te staan, lukt het niet om deze compensatie in een redelijke nabijheid van het project te vinden. Dit is echter niet in detail onderzocht omdat door de problemen met het verwerken van de verkeersintensiteiten op het kruispunt Schoolstraat- Koninginneweg deze optie niet verder akoestisch is uitgewerkt en onderzocht.

2. Deelt de wethouder de mening dat met het voorgenomen afsluiten van de kleine spoorbomen voor gemotoriseerd verkeer bovenstaande situatie niet langer van toepassing is en dat de knip niet langer nodig is?

Nee, met de voorgenomen keuze van de Raad om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor autoverkeer neemt de verkeersdruk op de kruising Schoolstraat – Koninginneweg enigszins af. Op basis van de nu beschikbare informatie lijkt deze afname echter onvoldoende om te kunnen stellen dat deze kruising het verkeer in deze situatie wel vlot kan verwerken. Op basis van de nu beschikbare informatie kan niet worden gesteld dat de knip niet langer nodig is. Voor een specifiek antwoord is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Echter, als gevolg van de impact de Wet Geluidhinder blijft de knip noodzakelijk. Zie antwoord bij vraag 1.

3. Kan de wethouder bevestigen dat de knip strijdig is met het door de raad gestelde kader de Schapenkamp als tweerichtingsverkeer in te richten (zoals bevestigd in amendement A17-92)?

Nee, het toepassen van een “knip” voor het autoverkeer in zuidelijke richting, zoals opgenomen in het door de Raad in mei 2019 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied”, is niet strijdig met Amendement A17-92.

Door de Koninginneweg tussen het station Hilversum centraal en de Schoolstraat, alsmede de Schapenkamp tussen de Beatrixtunnel en het Station als twee richtingen in te stellen, is het mogelijk om dezelfde weg terug te rijden als men naar het station toe is gekomen.

Amendement A17-92 geeft aan “Een nadere uitwerking te doen van het terug brengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp”, maar geeft geen kaders voor het toepassen van doorgaand autoverkeer in twee richtingen. Daarmee is het voorstel in overeenstemming met de geest van het Amendement A1-92.

4. Is de wethouder het met de VVD fractie eens dat het onbelemmerd als tweerichtingsverkeer (her)inrichten van de Schapenkamp de druk op de Johannes Geradtsweg, die verder toeneemt na het afsluiten van de kleine spoorbomen, kan verlichten?

Ja, het inrichten van de Schapenkamp met doorgaand verkeer in twee richtingen zal, ten opzichte van een situatie met een knip voor het verkeer op de Schapenkamp in zuidelijke richting, inderdaad leiden tot een reductie van het autoverkeer op de Johannes Geradtsweg in oostelijke richting. Een significante afname van het autoverkeer op de Johannes Geradtsweg in westelijke richting is echter niet te verwachten.

Groen Links artikel 41 RvO vragen over de “Knip” in de Schapenkamp (670615):

1. Zijn de in de brief geciteerde uitgangspunten nog steeds leidend voor het college bij de uitwerking van het stedenbouwkundigplan en de vertaling daarvan naar een bestemmingsplan?

Ja.

2. Wat is het effect van autoverkeer in twee richtingen op het traject Koninginneweg- Schapenkamp op het uitgangspunt een herkenbare, veilige en aantrekkelijke route van het centrum naar het station en omgekeerd te creëren?

Dat is niet tot in detail onderzocht. Omdat het stedenbouwkundigplan op 29 mei 2019 vastgesteld door de raad uitging van deze knip.

Wat wij wel kunnen zeggen op basis van bestaande onderzoek is dat de het verkeer afkomstig van Hilversum Noord (uit de richting Media Park) flink gaat toenemen op de Lage Naarderweg, Koninginneweg en Schapenkamp.

Deze toename van het gemotoriseerd verkeer heeft voor deze straten negatieve effecten voor o.a. verkeersveiligheid, leefomgeving (lucht en geluid) en de oversteekbaarheid tussen het station en het centrum.

Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van de route station-centrum voor langzaam verkeersdeelnemers negatief beïnvloed. Zie verder antwoord op vraag 1 van de VVD.

3. Hanteert de spoorwegbeheerder wanneer het autoverkeer in de toekomst geen gebruik meer mag maken van de overweg kleine spoorbomen nog steeds het voorschrift dat verkeer vanaf de kleine spoorbomen voorrang moet krijgen op verkeer rijdend parallel aan het spoor?

Ja, zij hanteren deze regel nog steeds. Echter is hier geen sprake meer van gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is de impact veel kleiner en voor de Centrumring verwaarloosbaar.

4. Indien autoverkeer in twee richtingen op het traject Koninginneweg- Schapenkamp zou worden ingevoerd wat is dan het effect op de verkeersafwikkeling van de kruispunten Koninginneweg-Schoolstraat-Kleine Spoorbomen en het kruispunt Naarderstraat-Koninginneweg-Lage Naarderweg? Kunt u bij benadering aangeven wat de filelengte en duur zullen zijn en op welke tijdstippen deze zich dan kunnen voor doen?

Dat is niet tot in detail onderzocht. De verwachting is wel dat de wachttijden op de centrumring en de Koninginneweg Noord zullen gaan toenemen.

5. Indien autoverkeer in twee richtingen op het traject Koninginneweg- Schapenkamp zou worden ingevoerd wat is dan het effect op de geluidsbelasting en de luchtvervuiling op de trajecten Koninginneweg-Schapenkamp (van de Lage Naarderweg tot aan de Pr. Bernhardlaan)?

Zie beantwoording op vraag 1 van de fractie van de VVD en antwoord op vraag 2 van de fractie Groen Links.

6. Wij verzoeken u vraag 3 en 4 te beantwoorden voor zowel de situatie dat het voorschrift uit vraag 2 uit deze brief van de spoorwegbeheerder nog wel en niet meer geldt.

De beantwoording op vragen blijft hetzelfde.

7. Welke conclusie trekt het college uit de bevindingen volgend uit de beantwoording van in deze brief gestelde vragen?

Onze standpunten en conclusies zijn hierdoor niet gewijzigd.

Democraten Hilversum artikel 41 RvO vragen over “Omgeving Stationsgebied – gezondheidsrisico door geluidshinder” (675495):

1. Waarom is het ontwerpbestemmingsplan niet aangepast aan de voortschrijdende inzichten die bekend zijn van de WHO, RIVM, parlement en kabinet, de intentie van de Omgevingswet en de uitgangspunten voor de eigen Omgevingsvisie Hilversum?

De WHO normen zijn advieswaarden. Wij volgen hier de normen die in de huidige wet- en regelgeving zijn vastgesteld.

2. Hoe gaat het college alsnog deze inzichten gericht op de vermindering van gezondheidseffecten van geluid verwerken in nieuwe bestemmingsplannen zoals voor het Stationsgebied?

Wij verwerken deze advieswaarden niet in het bestemmingsplan Stationsgebied en blijven de wettelijke vastgestelde normen volgen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

W. Groot, l.s.

P.I. Broertjes