

Onderbouwing

Beleid provincie

In het Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 van de provincie staat letterlijk (pg 4):

“Er is vrijwel geen milieuaspect waarvoor mensen gevoeliger zijn dan voor geluid. De blootstelling aan geluid kan een breed scala aan nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. De belangrijkste gezondheidseffecten van blootstelling aan geluid zoals die veelvuldig in de woonomgeving voorkomen, zijn (ernstige) hinder en (ernstige) slaapverstoring. Bij hogere geluidsniveaus kan ook het risico op hart- en vaatziekten toenemen.”

En

“Door het uitspreken van een hogere ambitie dan de eerder onderzochte plandrempels is voor deze nieuwe, gedifferentieerde plandrempel (60/63 dB) gekozen.”

Kortom, de provincie is zich terdege bewust van de nadelige gevolgen van geluidsoverlast voor aanwonenden, heeft de norm aangescherpt en wil kennelijk ook actie ondernemen cq zal actie moeten ondernemen.

Inbreng aanwonenden voorafgaand aan reconstructie

Aanwonenden kennen als geen ander hun woonomgeving en zijn ook zeer goed in staat afwegingen te maken tussen het algemeen belang en lokale belangen. Vandaar dat bij voorbereiding van de reconstructie van de Hilversumseweg / N 525 door aanwonenden 8 zienswijzen zijn ingediend tegen (delen van) de voorgenomen reconstructie. Argumenten:

- Capaciteitsvergroting met extra banen niet nodig omdat het wegdeel de verkeersstroom probleemloos aan kan
- Toename hard en zeer hard rijden na reconstructie buiten spitsuren door de vele stroken asfalt
- Gevaarlijke situaties hierdoor bij flessenhals en oversteekplaats La Place
- Geluidsoverlast door te hard rijden, hard accelereren
- Nodeloos kappen bomen.

Alle bezwaren zijn door de provincie weggewuifd en de plannen zijn in 2015 ongewijzigd uitgevoerd.

Bomen in middenberm gekapt

Desgevraagd heeft de provincie geantwoord dat de kap van de bomen in de middenberm nodig was omdat het onderhoud aan de bomen leidt tot problemen met de doorstroming van het verkeer.

Uiteindelijk heeft de provincie toegezegd dat op de middenberm veldbloemen worden ingezaaid.

De veldbloemen hebben we nog in geen enkel jaar gezien. Deze toezegging is de provincie dus niet nagekomen.

De bermen en het talud worden regelmatig gemaaid. Hiervoor worden rijstroken afgezet. Dat gaat probleemloos. Dus zonder problemen met de doorstroming van het verkeer. De kap van de bomen was dus nergens voor nodig.

Te hard rijden

Tijdens een van de informatieavonden voorafgaand aan de reconstructie antwoordde een medewerker van DHV (Kramer?) desgevraagd dat te hard rijden niet voor zal komen. Daarvoor zijn de afstanden tussen de verkeerslichten te kort.

Al snel na de reconstructie bleek dat het verkeer in beide richtingen, dus van en naar Hilversum, veel te hard rijdt.

In voorjaar 2016 zijn in opdracht van de provincie snelheidsmetingen gedaan. Op verzoek van de aanwonenden is op kosten van de gemeente Laren ook de snelheid gemeten richting Hilversum ter hoogte van het bankje.

Resultaat:

“De resultaten van deze metingen zijn inmiddels bekend. Op alle meetpunten (dus ook bij het bankje) ligt de gemiddelde snelheid (ver) boven de toegestane maximum snelheid van 50 km/uur. Daarom heeft wethouder Ton Stam de provincie per brief verzocht om zo snel mogelijk maatregelen te treffen om de snelheid naar beneden te brengen, vooruitlopend op het eerder aangekondigde onderzoek. “

In de zienswijzennota in 2014 stelt de gemeente Laren tav het te hard rijden en de daar mee samenhangende problemen:

Door de reconstructie wordt juist voorkomen dat er stilstaand verkeer ontstaat op de N525. De door indiener verwachte problemen zullen om die reden niet ontstaan. Het al dan niet te hard rijden door automobilisten zal door de Politie dienen te worden gehandhaafd.

Bijgevoegde geluidskaart (bijlage 1) laat de overlast van de Hilversumseweg (en ook de A1) zien. Bij heel wat woningen is de geluidsbelasting hoger dan 60 dB. De waarden zijn berekend en dus niet gemeten. Hierbij wordt uitgegaan van de voor het betreffende wegvak representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen normaal verkeer. Omdat er gemiddeld veel harder gereden wordt, vaak ook met zgn sportieve auto's en motoren, zijn de werkelijke waarden aanzienlijk hoger. Het lawaai op de Hilversumseweg is tot ver in onze wijken te horen. Er is dus niet alleen overlast voor de direct aanwonenden van de Hilversumseweg, maar voor veel bewoners van onze wijken. De eerste lawaaimakers melden zich om 6.00 uur 's morgens, de laatsten rond 3.00 uur in de nacht.

In Tabel 1.2, Geluidsbelasting en GES-score van het rapport Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022, bijlage 2, laat zien hoe schadelijk deze geluidsoverlast is voor de gezondheid van de bewoners van onze buurt.

Toch wordt nog altijd niet gehandhaafd, ondanks herhaald verzoek.

Oversteek La Place levensgevaarlijk

In het najaar van 2016 vinden op verzoek van de provincie enkele gesprekken plaats met belanghebbenden, school, museum, La Place, BPV's waaronder wij, fietsersbond, om te bespreken hoe het oversteken bij La Place veiliger gemaakt kan worden. Het is nu ook de gemeente en de provincie duidelijk geworden dat:

- Er geen scholier door het, tegen het advies van aanwonenden, aangelegde tunneltje gaat
- Het tunneltje levensgevaarlijk is, al 3 maal inzet van trauma helikopter na een ongeval
- Het oversteken van scholieren, fietsers, ruiters, wandelaars bij La Place levensgevaarlijk is door het harde rijden op de Hilversumseweg.

Door ons is bij deze besprekingen een aantal suggesties gedaan om het verkeer langzamer te laten rijden op de gehele Hilversumseweg. De vele m2 asfalt, de vele rijstroken, lokken te hard rijden uit. De weg moet optisch nauwer gemaakt worden met heggen en bomen. Bovendien moet er permanent op snelheid gecontroleerd worden. De pakkans is nu duidelijk te klein.

Voorts is besproken hoe het oversteken bij La Place veiliger gemaakt kan worden door het kruispunt anders in te richten. Nu, ruim 2 jaar later, hebben wij nog altijd niets vernomen of er iets gaat gebeuren en wanneer. Wel zijn wat extra 50 km bordjes aangebracht alsmede 2 tijdelijke hobbels in de weg.

Eindevaluatie IBP rapport, gemeente Hilversum

Eind 2017 is het Eindevaluatie IBP rapport verschenen van de evaluatie die in opdracht de gemeente Hilversum is uitgevoerd. Het Larense deel van het IPB is hierbij buiten beschouwing gelaten (!). Het is interessant te lezen wat de Hilversumse bewoners van de N 525, de Larenseweg van de reconstructie vinden.

“Er is veel overlast als gevolg van de hoge snelheid van het verkeer op de Larenseweg, ten noordwesten van het Dr. J.M. Den Uylplein.”

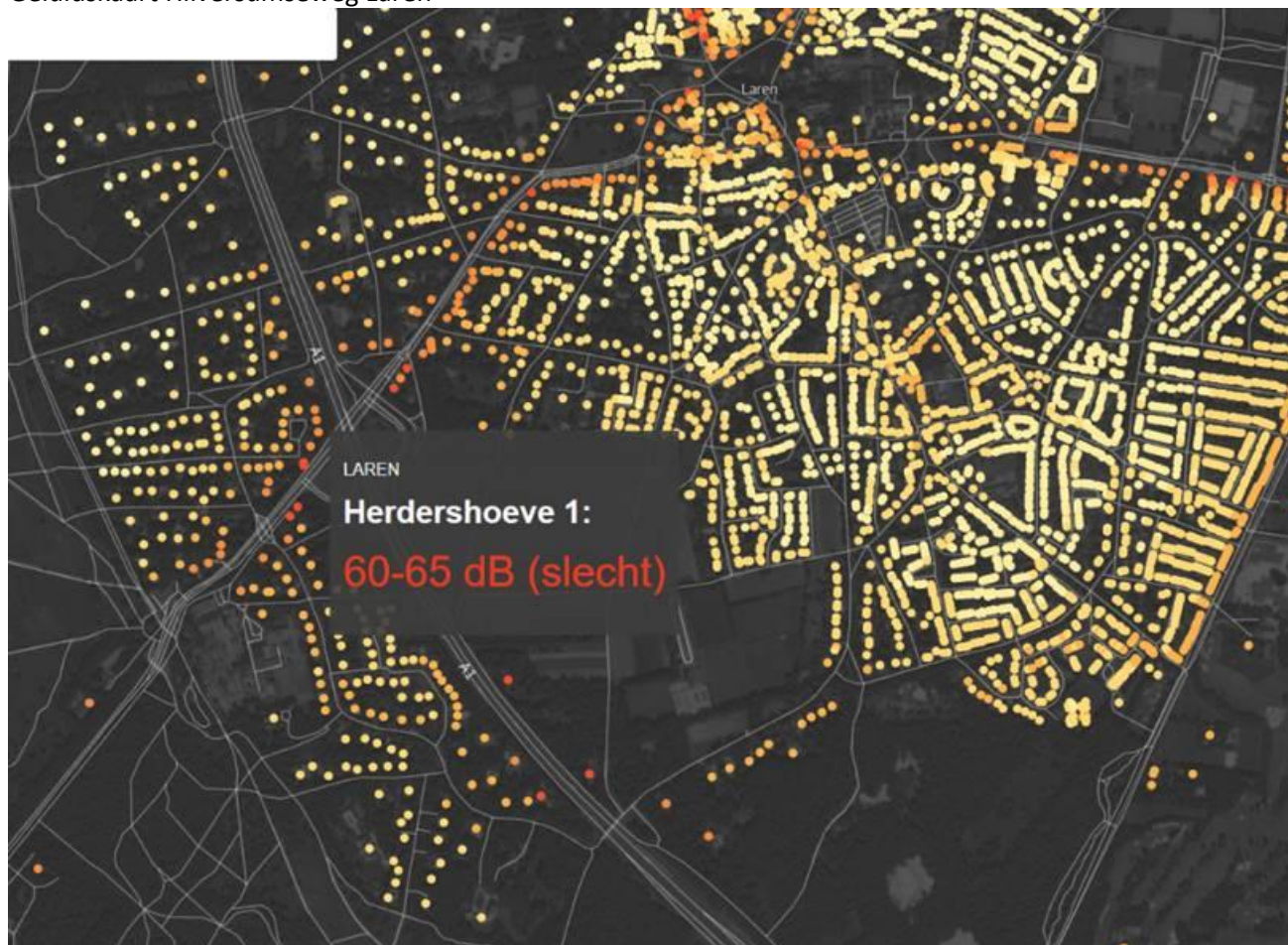
Het verkeer heeft hier de beschikking over in totaal 3 rijstroken.

Recent zijn op de Larenseweg in Hilversum aan beide zijden een afrastering met klimplanten geplaatst.

Op de Hilversumseweg in Laren heeft het verkeer aanzienlijk meer ruimte dan op de Larenseweg in Hilversum. Als er dan in Hilversum al problemen met geluidsoverlast zijn, is er weinig voorstellingsvermogen voor nodig om te begrijpen dat dit in Laren nog vele malen erger is.

Bijlage 1

Geluidskaart Hilversumseweg Laren



Rapport Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 Provincie Noord Holland

Tabel 1.2 | Geluidsbelasting en GES-score

Geluidsniveau	GES-score	Milieugezondheidskwaliteit
< 43 dB	0	zeer goed
43-48 dB	1	goed
48-53 dB	2	redelijk
53-58 dB	4	matig
58-63 dB	5	zeer matig
63-68 dB	6	onvoldoende
68-73 dB	7	ruim onvoldoende
≥ 73 dB	8	zeer onvoldoende

Tabel 1.2 | Geluidsbelasting en GES-score

Maat voor gezondheidseffecten Berekenende geluidsbelastingen kunnen ook worden uitgedrukt in het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat door ziekten vanwege het geluid. Het gaat dan om effecten als hinder, slaapverstoring, cardiovasculaire effecten door verhoogde bloeddruk en hartinfarct. De effecten worden dan uitgedrukt in een zogenaamde DALY (Disability Adjusted Life Year). De DALY kijkt niet alleen naar het aantal mensen dat vroegtijdig sterft door ziekte, maar neemt ook het aantal jaren mee dat mensen leven met beperkingen door ziekte. Deze maat drukt de ziektelast uit op basis van het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat vanwege blootstelling aan wegverkeersgeluid. Het gaat dan om effecten als hinder, slaapverstoring, cardiovasculaire effecten door verhoogde bloeddruk en hartinfarct. Als de geluidsbelasting op een groep woningen daalt, daalt ook de berekende ziektelast