

Bedankt voor de uitnodiging om in te spreken. Mijn zienswijze gaat over een aantal zaken, waaronder cumulatie van geluid en verkeersafwikkeling.

1. Geluid:

In het geluidsonderzoek staat: "Wel is het aan te bevelen bij de nog uit te voeren onderzoek voor de ruimtelijke en vergunningsprocedures van de railterminal, rekening te houden met de (toekomstige) aanwezigheid van het zonnepark."

Er is straks een opeenvolging van bronnen die veel geluid maken:

Hefkranen van de railterminal

Containergeluid

Muur van containers

Spoor

Zonnepanelen

Snelweg

Hoe zit het met de weerkaatsing van geluid van de weg via zonnepanelen tegen de containers en weer terug? Dit is niet berekend.

Hoe zit het met het stapelen van de containers? Bij de containerterminal in de Waalhaven is sprake van extra weerkaatsing richting Oosterhout vanwege het gladde oppervlak van de Waal.

Als elk project 0.5 tot 1 db meer oplevert, zitten we zo aan 3 a 4 decibel, wat in feite een verdubbeling van het geluid is. Deze cumulatieve effecten moeten worden meegenomen.

Volgens het Swung-2 Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid:

"Elke gemeente is verplicht elke vijf jaar de cumulatieve geluidsoverlast van alle aanwezige geluidsbronnen in een gebied in een geluidskaart vast te leggen. Op plekken waar de geluidshinder met 1,5 dB of meer is toegenomen, zijn maatregelen nodig om het teveel aan geluidshinder terug te snoeien." Dit lijkt me noodzakelijk voor deze omgeving waar zoveel veranderd.

Bovendien moet het uitgangspunt zijn niet de maximale hoeveelheid geluid "vol te maken", maar een zo rustig mogelijke en gezonde leefomgeving creëren voor de burgers. Bij veel van de genoemde huizen het omgevingslawaai (de Lden) volgens het onderzoek al rond de 50 db en soms al rond de 60 db, wat erg storend is voor de bewoners. Het is dan ook de vraag om bij het vergeven van vergunningen, de opgetelde effecten van de geluidsbelasting te nemen. En ook te kijken naar de uiteindelijke hoogte. Zo mag wegverkeer volgens de WHO niet meer dan 53 decibel produceren. Treingeluid is vanaf 54 decibel schadelijk voor de gezondheid.

2. Energiegebruik:

Daarnaast van belang dat de duurzame energie ook echt voor huishoudens gebruikt wordt, en niet voor extra nieuwe grote bedrijven of datacenters, zoals verderop in het land gebeurd. Anders hebben we wel de lasten, maar nog steeds geen verduurzaming van de energie in Nederland.

3. Hoge Brugstraat

Zoals in het plan staat is het van belang “de functie en ligging van de Hoge Brugstraat te handhaven”. Dit is van belang omdat er naar schatting 1000 voertuigen over deze straat rijden en dit anders grotendeels onderlangs zal gaan via Slijk-Ewijk en Oosterhout. We willen aan de gemeente vragen de aansluiting op Knoop 38 en toegankelijkheid van de Hoge Brugstraat te verbeteren zodat het een betere ontsluiting wordt voor Valburg en Watergoed. Dit ontlast de Oosterhoutse en Valburgsestraat. Op die manier kan dit verkeer ook in de ‘bundel’ komen te liggen, en kunnen de straten rondom het landschapspark de Danenberg meer een landschappelijk en recreatief karakter krijgen.

1. Cumulatief geluidsonderzoek
2. Uitgangspunt dat het omgevingslawaaai zo minimaal mogelijk te houden voor de gezondheid van de burgers.
3. Zoals in het plan staat een dichte bomenrij ten zuiden van betuwelijn (liefst wintergroen) tegen het geluid
4. De functie en ligging van de Hoge Brugstraat handhaven” en verbeteren.