

datum: 14 januari 2015
registratienummer: 231825
afdelingsnaam: BO/Advies
steller: mevr. S. Wiedemeijer
paraaf chef:
kopie aan:
onderwerp: Beantwoording artikel 41 vragen Utrechtseweg e.o.

nota voor burgemeester en wethouders

Door de fracties van Partij van de Arbeid en Christenunie zijn de volgende vragen gesteld over het ecoduct Zwaluwenberg en de rijksweg A27:

1. Het ecoduct Zwaluwenberg, wat nu in aanleg stil ligt

Wij beseffen dat dit een infrastructureel project is wat onder leiding van de provincie wordt aangelegd, echter het wordt wel op grondgebied van onze gemeente uitgevoerd.

Vraag:

Wat is de exacte reden waarom dit infrastructurele project al anderhalf stil ligt?

Antwoord:

De werkzaamheden liggen niet stil. Het betonwerk is inmiddels gereed. De hellingen naar het kunstwerk moeten nog worden gemaakt. Zo zijn kortgeleden hekken geplaatst op het ecoduct. Omdat de aannemer moeite heeft de grote hoeveelheid geschikte grond te leveren, wordt dit mondjesmaat aangevoerd. Hierdoor loopt de aanleg van de hellingen vertraging op. De provincie heeft de aannemer hierop aangesproken met als doel de werkzaamheden nu zo spoedig mogelijk af te ronden.

Vraag:

Waarom is dit niet met de bewoners via de officiële weg gecommuniceerd?

Antwoord:

Er is regelmatig contact met de direct omwonenden. Er zijn bij de provincie ook geen klachten over de informatievoorziening of de projectvoortgang binnengekomen.

Vraag:

Is u bekend dat er een enorm gat is gegraven, in de oerlagen van het zand aan beide zijden van het aangelegde ecoduct en is dit toegestaan?

Antwoord:

Voor de ontgraving in de bodem zijn bij de provincie Noord-Holland meerdere ontheffingen aangevraagd en afgegeven. Deze zijn in de bijlage opgenomen. Ten opzichte van het maaiveld is één meter grond en humus afgegraven. Hiervoor zijn de wettelijke procedures gevolgd zoals de verplichte vergunningverlening en de werkzaamheden worden getoetst. De afgegraven grond wordt na het ophogen van de hellingen als toplaag aangebracht. Dit is een bewuste keuze. Hierdoor ontstaat er een aaneengesloten strook met gebiedseigen grond, zodat de dieren in hun natuurlijke habitat kunnen oversteken.

Vraag:

Is u bekend dat de provincie in dit enorme gat grond/bagger heeft gestort? Wie heeft de kwaliteit van de gestorte grond/bagger gecontroleerd en heeft u indien u deze controle niet zelf heeft kunnen uitvoeren, een schone grondverklaring van deze gestorte grond/bagger gekregen?

Antwoord:

Het toepassen van de grond en bagger is toegestaan conform het Besluit bodemkwaliteit. De afgegraven toplaag is elders opgeslagen en wordt aan het eind van het werk weer op het ecodeuct aangebracht als nieuwe toplaag. De kwaliteit van de aangevoerde grond wordt door een gespecialiseerd extern bureau onderzocht. Alle partijen grond die aangevoerd en toegepast worden, moeten gekeurd zijn en worden gemeld. Controle hierop vindt, namens de gemeente Hilversum, plaats door de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV).

Vraag:

Het in aanleg zijnde dubbelzijdig fietspad wordt door de bewoners als heel erg gevaarlijk betiteld, deelt u deze mening, zo ja, wat gaat u eraan doen, zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college deelt deze mening niet. De kans op ongevallen zal door het nieuwe vrij liggende fietspad juist aanzienlijk afnemen. Voor het nieuwe fietspad wordt het nieuwe bestemmingsplan Reconstructie N417 voorbereid. Het project is in 2006, mede op verzoek van direct aanwonenden (welke de huidige weg onveilig vonden) opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. Het nieuwe fietspad wordt volgens de geldende normen aangelegd en is bovendien akkoord bevonden door de politie en fietsersbond. Tevens zijn de door de bewoners geuite zorgen met betrekking tot de locaties waar de fietsers de N417 dienen over te steken voor een onafhankelijk advies voorgelegd aan het CROW en de SWOV. De adviezen zijn 1-op-1 overgenomen. Overigens wordt hierover door aanwonenden verschillend gedacht. De direct aanwonenden van het zuidelijke deel willen juist dat de nieuwe situatie juist zo spoedig mogelijk wordt gerealiseerd.

Hieronder volgt een toelichting op de bestaande en de toekomstige situatie.

1. Huidige situatie:

De Utrechtseweg heeft geen voetpaden en heeft relatief smalle fiets/bromfietspaden in één richting, ter weerszijden van de rijbaan. Deze paden worden, voor zover zij direct langs de rijbaan zijn gelegen, als onveilig ervaren. Vooral het fietspad aan de oostzijde van de Utrechtseweg wordt als onveilig ervaren.

Voetgangers (meestal bewoners):

De Utrechtseweg heeft geen voetpaden. Voetgangers voelen zich niet prettig op het smalle pad waar ook fietsers en bromfietsers rijden. Omdat zij in het verleden vaak minder vriendelijk werden benaderd door fietsers en bromfietsers, hebben de gemeente en provincie speciale borden geplaatst, die fietsers en bromfietsers wijzen op het medegebruik door voetgangers.

Fietsers en bromfietsers:

Het fietspad wordt als te smal ervaren naast het snel rijdende verkeer. Bij het passeren bestaat het risico dat zij op de rijbaan terechtkomen met alle veiligheidsrisico's van dien. Ook worden fietsers en bromfietsers vaak verrast door auto's die een particuliere uitrit verlaten. De schrikbeweging die hiervan het gevolg is, kan tot gevaarlijke situaties leiden.

Bewoners van de Utrechtseweg:

Bewoners klagen dat fietsers en bromfietsers te dicht langs hun uitrit rijden en dat zij deze bij het verlaten van hun uitrit deze fietsers en bromfietsers niet goed kunnen zien. Er hebben zich in het verleden ook daadwerkelijk aanrijdingen voorgedaan. (overigens vaak door groen op eigen terrein).

Buspassagiers:

De bussen van het openbaar vervoer halteren op de rijbaan langs het fietspad. Wachtende passagiers staan op het fiets/bromfietspad. Passagiers die de bus verlaten stappen rechtstreeks op het fiets/bromfietspad. Om deze buspassagiers te beschermen is op één of meer plaatsen in het verleden met schrikhekken een strookje afgescheiden van het toch al smalle fietspad. Vervolgens zijn al meerdere fietsers en bromfietsers in aanraking gekomen met deze schrikhekken, waaronder aanrijdingen met ernstige afloop.

Gemotoriseerd verkeer:

De rijbaan van de N417 is te smal om veilig, met name het vrachtverkeer te kunnen verwerken. Tevens ontbreekt er een vlucht en bergingszone. Dit is de veiligheidszone direct aanliggend aan de weg welke bestuurders van voertuigen die onbedoeld van de weg raken de kans biedt om te corrigeren. Ook biedt de vlucht- en bergingszone de gelegenheid om het voertuig veilig naast de weg te parkeren in geval van pech of andere incidenten. In Nederland geldt dat er in deze ruimte geen onbeschermden objecten (tenzij botsveilige) of continue objecten mogen worden geplaatst. Volgens het Handboek wegontwerp dient de breedte van de bergingszone minimaal 2,4 m te bedragen (gemeten van de binnenkant van de kantstreep). Op de N417 liggen beide fietspaden binnen deze zone met als mogelijk gevolg dat een (vracht-)auto bij een uitwijkingsmanoeuvre direct op het fietspad komt, met alle mogelijke ernstige gevolgen. Het is al vaker gebeurd dat een auto c.q. motor bij een ongeval op deze weg uiteindelijk op het fietspad terecht is gekomen.

2. Toekomstige situatie:

Er komt een afzonderlijk fietspad met een behoorlijke breedte (3,5 meter) aan één zijde van de rijbaan voor fietsers en bromfietsers in twee richtingen (vergelijkbaar met situatie Noodweg). Dit pad wordt door een groenstrook gescheiden van de hoofdrijbaan. Door het ontbreken van lage begroeiing (struiken) blijft er zicht vanaf de hoofdrijbaan op het fietspad (sociale veiligheid). Op de groenstrook staan wel enkele bomen. Deze belemmeren het zicht op het fietspad niet.

Het eenzijdige fietspad heeft als belangrijk voordeel dat er ter weerszijden van het ecoduct, waar automobilisten dat niet verwachten en ook slecht kunnen waarnemen (licht – donker), geen onveilige oversteekbewegingen door fietsers kunnen plaatsvinden. Er is hier immers geen fietspad aan de overzijde.

Op het nieuwe fietspad steken fietsers over op die plaatsen waar automobilisten dat ook verwachten: in Maartensdijk bij de verkeerslichten; bij de Noodweg op de rotonde. Bij de oversteek op de grens van de bebouwde kom worden extra maatregelen genomen om de oversteek veilig te maken (o.a. maatregelen die maken dat fietsers zo haaks mogelijk oversteken en een middengeleider om het oversteken in twee fasen mogelijk te maken).

Het is juist dat op een tweerichtingen fietspad de kans bestaat dat tegemoetkomende bestuurders met elkaar in botsing komen. Dat risico bestaat bij elk fietspad in twee richtingen. In de praktijk vinden er echter over het algemeen maar weinig aanrijdingen plaats. Op een fietspad zijn de snelheden minder hoog en de onderlinge snelheidsverschillen kleiner. Tevens is er een duidelijke hoofdrichting op het fietspad, in de ochtend richting het noorden en in de middag richting het zuiden. Een aanrijding tussen fietsers onderling is bovendien minder ernstig dan een conflict tussen een auto en een fietser.

Bij het nieuwe fietspad liggen de uitritten verder van het pad en is er opstelruimte aanwezig tussen het pad en de rijbaan waardoor het onderlinge zicht verbetert en de kans op aanrijdingen afneemt. Aan de westzijde van de rijbaan (van de gehele N417) bevinden zich bovendien ook minder uitritten.

Vraag:

Heeft het college overleg met de provincie over de verkeersveiligheid, vooral betrekking tot de fietsende jeugd?

Antwoord:

Sinds begin 2006 heeft er regelmatig overleg plaatsgevonden tussen de provincie en bewoners en zijn er meerdere informatiebijeenkomsten geweest. Bij veel van deze overleggen was ook de gemeente (ambtelijk) vertegenwoordigd. In de toelichting bij het voorontwerp bestemmingsplan Reconstructie N417 is een uitgebreide uiteenzetting van de diverse belangen en afwegingen opgenomen. Daarbij is voortdurend de positie van de (brom-)fietsers als zeer belangrijke meegenomen. Overigens zal de nieuwe inrichting van de N417, met een dubbelzijdig (brom-)fietspad niet afwijken van de situatie zoals momenteel (zonder problemen) op de Noodweg geldt.

Vraag:

Kunt u ons en de bewoners vertellen wat er nu eindelijk met die ecoduct gaat gebeuren

Antwoord:

Zie het antwoord bij de eerste vraag: de werkzaamheden liggen niet stil en het ecoduct zal worden afgebouwd.

2. De geluidsoverlast door de rijksweg A 27.

Wij beseffen dat dit een infrastructureel project is wat onder leiding van Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd, dit ontslaat ons echter niet van de verplichting om te voorkomen dat onze inwoners bloot staan aan de grote geluidsoverlast afkomstig van de rijksweg A 27, nu en in de toekomst

Vraag:

Klopt het dat de huidige gegevens voor geluidsoverlast, door Rijkswaterstaat via een indirecte meetmethode zijn berekend, namelijk op basis van tellingen van voertuigen? Vind u niet dat voor een dergelijk groot en invloedrijk project als de verbreding van de A 27 berekende gegevens via een indirecte meetmethode vragen kunnen oproepen?

Antwoord:

In het kader van het Tracébesluit wordt door Rijkswaterstaat gebruik gemaakt van verkeerstellingen en een verkeersprognosemodel. Om accurate prognoses te maken, gebruikt Rijkswaterstaat het Nieuw Regionaal Model (NRM). Het NRM voorspelt hoe het verkeersaanbod zich ontwikkelt (in aantallen maar bijvoorbeeld ook herkomst en bestemming). Op basis van het nieuwe NRM heeft Rijkswaterstaat alle effecten op de omgeving onderzocht, zoals geluid en NO₂-uitstoot. Het gebruiken van een verkeersprognosemodel om de toekomstige situatie te beoordelen is een zeer geaccepteerde werkmethode.

Vraag:

Bent u het niet met ons eens dan het uitvoeren van een second opinion heel verstandig is, zeker als u deze second opinion maakt in samenwerking met de bewoners van de Utrechtseweg en omgeving.

Antwoord:

Het Tracébesluit A27/A1 Utrecht-Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten- Spakenburg lag van 9 september tot en met 20 oktober 2014 ter inzage. Deze fase is afgerond. Er kan niet meer in beroep worden gegaan tegen het Tracébesluit. Een second opinion is daarom ook niet meer aan de orde. De milieuonderzoeken zijn overigens overeenkomstig de vastgestelde meet- en rekenmethodes uitgevoerd.

Vraag:

Deze uit te voeren second opinion dan ook als basis moet hebben, gemeten geluidswaarden en niet berekende geluidswaarden op basis van de indirecte meetmethode. Bent u het met ons eens dat deze metingen ook uitgevoerd moeten worden om exact vast te stellen wat de exacte geluids dba's zijn.

Antwoord:

De milieuvonderzoeken zijn overeenkomstig de vastgestelde meet- en rekenmethodes uitgevoerd. Het meten van geluid heeft geen zin omdat dat slechts een moment opname is. Om het geluidsniveau te beoordelen gaat men in de meet- en rekenmethodes uit van gemiddelde geluidsniveaus. Toekomstige geluidsbelastingen kunnen niet gemeten worden. Het toekomstige verkeersaanbod kan slechts berekend worden door middel van specifieke computermodellen, zoals de gebruikte verkeersprognosemodel van Rijkswaterstaat.

Vraag:

Nu al wordt toegegeven door rijkswaterstaat dat de geluidsoverlast groter is dan 48 dba, een overschrijding van uw eigen normen in het vastgestelde bestemmingsplan. Gaat de gemeente haar eigen bestemmingsplan handhaven?

Antwoord:

In paragraaf 5.5.2 Leefbaarheid staat onder geluid: "Aangezien met het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden mogelijk gemaakt, hebben de resultaten geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Indien in het plangebied nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden waarbij nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden toegevoegd dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB of dient een hogere waarde conform de Wet geluidhinder vastgesteld te worden. In het bestemmingsplan worden evenwel geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt".

De gemeente Hilversum heeft geen geluidsnormen vastgesteld in het bestemmingsplan. Normen worden door het rijk vastgesteld in wetgeving en regelgeving. De genoemde norm van 48 dB(A) is een voorkeursgrenswaarde. Bij nieuwe ontwikkelingen mag daarvan worden afgeweken.

Het Tracébesluit A1/A27 valt onder de reconstructie van de Wet geluidhinder. De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaai zijn opgenomen in hoofdstuk VI "Zones langs wegen" van de Wet geluidhinder. De regels en normen uit de Wet geluidhinder gelden binnen de wettelijk vastgestelde geluidzone van een weg. De Wet geluidhinder maakt onderscheid tussen "bestaande situaties", "nieuwe situaties" en "reconstructies". Voor reconstructies (wijzigingen van wegen) is afdeling 4 "Reconstructies" (artikel 98 tot en met 101 Wgh) van toepassing.

Conform artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder een reconstructie van een weg verstaan: Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg, zonder het treffen van maatregelen, ten opzichte van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Op grond van artikel 99 Wet geluidhinder mag geen besluit tot reconstructie worden genomen alvorens een akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van de wijzigingen aan de weg. In geval van een reconstructie dient de geluidsbelasting in het jaar van de wijziging van de weg en de geluidsbelasting 10 jaar na de wijzigingen aan de weg te worden berekend.

Rijkswaterstaat heeft een akoestisch onderzoek laten opstellen die aan vastgestelde meet- en rekenregels voldoet. Uit het onderzoek blijkt dat door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de gewijzigde aansluiting Hilversum en de Diependaalselaan in Hilversum sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarde voor de aanleg van een nieuwe weg (48 dB) bij 9 woningen.

De gewijzigde toe- en afritten van de A27 bij Hilversum worden door middel van een nieuwe verbindingsweg aangesloten op de Diependaalselaan in Hilversum. Uit de afweging van maatregelen volgt dat het toepassen van een stiller wegdek (dunne deklagen type B over een lengte van 400 meter) het meest doelmatig is. Na het toepassen van de dunne deklagen type B is nog voor drie woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen zijn hogere waarden vastgesteld vanwege de nieuwe verbindingsweg.

Vraag:

Indien u plan bent om te gaan handhaven, conform het door de gemeenteraad zelf vastgesteld bestemmingsplan, wat ons vanzelfsprekend lijkt, op welke wijzen en op welke manier wilt u dan deze handhaving gaan uitvoeren?

Antwoord:

Voor geluid is handhaving niet van toepassing. Zie het vorige antwoord.