

Technische bestemmingsplan Hooilanden-Staartweg

SGP

1. **Groen dempt. Waarom kan in de transmissieweg van de geluidgolven tussen de bebouwing van de Schelpenhoek/Waaiershoek en de Staartweg geen struikgewas gepland worden om de geluiddruk op de gevels te verlagen? Dat levert in het groei-/bloeiseizoen toch voordeel op?**

Tussen de Staartweg en de Schelpenhoek (langs het nieuwe fietspad) wordt groen geplant. Naar aanleiding van de informatieavond over het nieuwe fietspad voor omwonenden is de vraag gekomen om een barrière tussen de Staartweg aan te brengen om te voorkomen dat kinderen de Staartweg op kunnen lopen, nu de huidige barrière (de sloot) wordt gedempt. We hebben de bewoners hierop toegezegd dat er tussen de Staartweg en het fietspad een haag met daarin een hekwerk (soortgelijk als langs het Speelbos) en bosschage wordt aangebracht. Dit dient naast de verbetering van de veiligheid voor vermindering van de beleving van geluidsoverlast.

2. **Bijlage B2 omvat het Hogere Waarde Besluit. Hoe moeten wij de laatste kolom van de tabel op pagina 5 en 6 interpreteren? Hoe wordt gekomen vanuit 'Lden' naar 'geluidbelasting'? Heeft dat met de A-correctie per octaaf te maken?**

De optredende geluidbelasting waarvoor ontheffing dient te worden aangevraagd, betreft het rekenresultaat zoals deze zijn uitgewerkt binnen de rekensoftware GEOMILIEU, inclusief een correctie voor het stiller worden van voertuigen in de loop van de tijd [over 10 jaar].

Aan de basis van rekenresultaten vanuit het rekenprogramma GEOMILIEU staan de geluidbelastingen afkomstig van motorvoertuigen waarvan de geluidbelastingen in het verleden zijn vastgesteld gebaseerd op 100 % fossiel aangedreven voertuigen. Omdat elektrische voertuigen, zo deze meer en meer hun intrede doen in het verkeer, stiller zijn dan voertuigen op fossiele brandstof [voor de betreffende snelheid 5 dB minder], is er in artikel 110 lid g van de Wet geluidhinder[Wgh] een bepaling opgenomen dat er over 10 jaar sprake zal zijn van een reductie van de optredende geluidbelasting van 5 dB ten opzichte van de huidige optredende geluidbelastingen. In de onderstaande tabel is dan ook een optredende geluidbelasting aangegeven overeenkomstig de nieuwe situatie, berekend op basis van fossiel aangedreven motorvoertuigen [onder de kop *Plan Lden*]. Voor het bepalen van de te ontheffen hogere grenswaarde, dient op grond van het gestelde in de Wgh echter rekening te worden gehouden met een reductie voor het stiller worden van voertuigen van 5 dB.

Resumerend kan worden gesteld dat de vast te stellen geluidbelasting per woning over 10 jaar, de rekenresultaten vanuit het rekenmodel betreft gebaseerd op 100 % fossiel aangedreven voertuigen, minus 5 dB correctie vanwege het stiller worden van voertuigen in de toekomst. Een en ander overeenkomstig het gestelde in artikel 110 lid g van de Wgh.

Rekenpunt	Adres	Hoogte [m]	Hogere waarde	Huidige situatie	Plan Lden	Streefwaarde	Art. 110 g	Toename/Afname	Reconstructie	Geluidbelasting
TP_001_B	Schelpenhoek 20	4,5	--	54,1	55,0	48,0	5	0,82	Nee	50
TP_002_B	Schelpenhoek 21	4,5	--	55,2	56,0	48,0	5	0,82	Nee	51
TP_003_B	Schelpenhoek 22	4,5	--	58,7	59,5	48,0	5	0,82	Nee	55
TP_004_B	Schelpenhoek 23	4,5	--	58,7	59,5	48,0	5	0,82	Nee	55
TP_005_B	Schelpenhoek 24	4,5	--	58,5	59,4	48,0	5	0,82	Nee	54
TP_006_B	Schelpenhoek 25	4,5	--	58,5	59,3	48,0	5	0,82	Nee	54
TP_007-B	Schelpenhoek 26	1,5	--	57,5	58,3	48,0	5	0,82	Nee	53

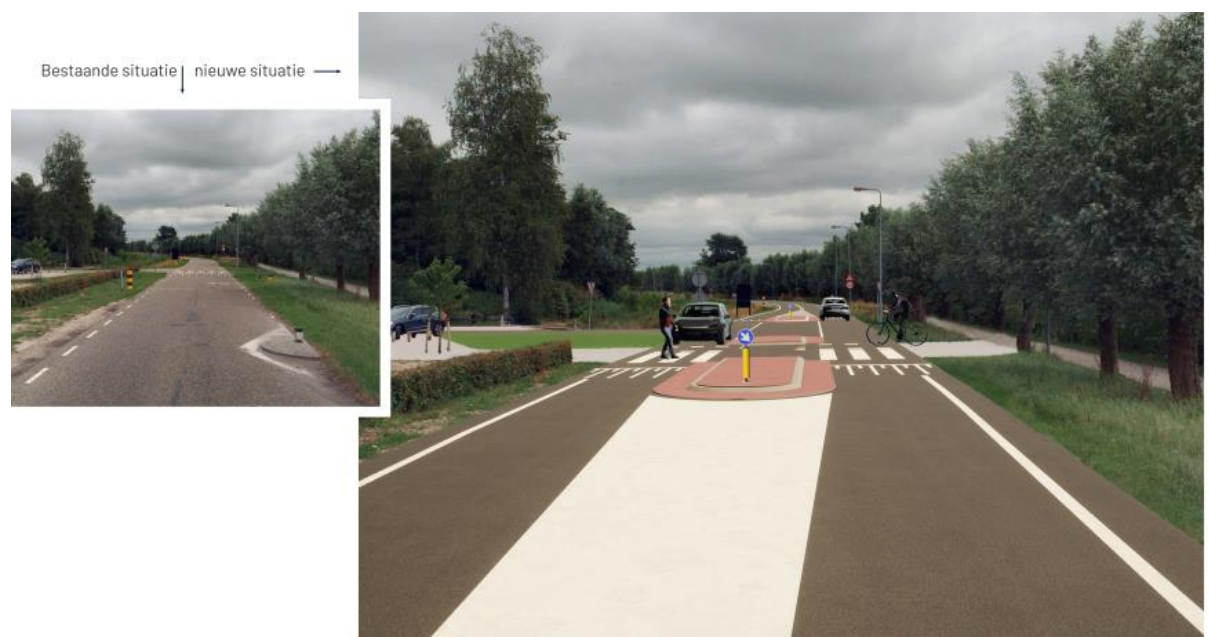
CDA

1. Klopt het dat de bestemmingsplan wijziging ook gevolgen heeft voor het wegdeel naast het speelbos?

Ja. Het wegdeel langs het speelbos wordt ook verbreed. Op basis van het bestemmingsplan wordt deze verbreding mogelijk gemaakt.

2. Hoe wordt in de planvorming rekening gehouden met de veiligheid van kinderen die spelen of oversteken rondom het speelbos? Eerder heeft onze fractie aangekaart dat kinderen onbelemmerd vanaf het speelbos de staartweg op kunnen lopen. Nu is het voornemen de weg ook nog eens te verbreden. Worden er maatregelen getroffen om de veiligheid van de spelende kinderen te waarborgen, bijvoorbeeld door middel van een afsluiting van het speeldeel door een klaphek?

Nee, de scope van dit project betreft sec de Staartweg zelf. Maatregelen bij het Speelbos zelf vallen hier buiten. Wel wordt bij de planvorming van de Staartweg rekening gehouden met overstekende kinderen door de aanleg van drempelplateau's en een gefaseerde oversteek mogelijk te maken.



3. **Waar komen in de planvorming de oversteekplaatsen over de staartweg: koningshof, berechja, volkstuinten, paardenmanege/speelbos, ingang bos/speelbos (op 2 of 1 plek, en waar dan) ...? Aangezien gesproken wordt in de Reactienota over 1 verkeersveilige oversteek ter hoogte van het speelbos**

We hebben een presentatietekening gedeeld van de civieltechnische uitwerking van het plan. Hier uit wordt duidelijk waar deze oversteekplaatsen zich bevinden en hoe deze er uit zien.

4. **In de huidige situatie ligt tussen het fietspad en de weg nog groen en op een deel van de weg een sloot + groen. In het stuk 'A2 verbeelding verbreding staartweg' wordt de nieuwe situatie verbeeldt: komt de groenstrook tussen de weg en het fietspad in of komt de groenstrook aan de rechterkant van het fietspad en de weg? In de reactienota wordt gesproken over bossage tussen fietspad en de weg. Gaat dit voor het gehele traject gelden?**

Binnen de bestemming verkeer zijn ook groenvoorzieningen toegestaan. Het nieuwe fietspad wordt over het hele traject op de huidige sloot gepositioneerd. Aan beide zijden blijft de groenstrook over. Deze wordt langs het nieuwe fietspad aangebracht. Daarnaast wordt een groene bosschage toegevoegd van de rotonde Vormtweg tot de kruising Staartweg / Schelpenhoek.



5. **In aansluiting op de vorige vraag: wat verandert aan het fietspad ten opzichte van de bestaande situatie? Komt er alleen een stuk fietspad bij langs de schelpenhoek/waaishoek of veranderen de andere fietspaddelen ook?**

Er komt enkel een stuk vrijliggend fietspad bij langs de Schelpenhoek. Het bestaande vrijliggende fietspad langs de Staartweg blijft ongewijzigd.

6. **In de huidige situatie al ondervindt de buurt op de schelpenhoek wateroverlast. Niet alleen in de kelders, maar ook in de groenperken blijft regelmatig water staan. In de stukken staat dat ter hoogte van de sloot die er nu ligt een fietspad gaat komen. En dat**

de verdwijnende waterregulerende functie van de sloot wordt opgelost met een drainagesysteem. Na overleg met Waterschap blijkt aldus het stuk : ‘de drainage zal niet minder worden als gevolg van de wegverbreding’. Kunnen gezien de huidige wateroverlast extra maatregelen worden getroffen om de bestaande overlast te verminderen? En de bewoners hier zo in tegemoet te komen? En is er in de planvorming rekening mee gehouden om alsnog over te gaan op een alternatieve oplossing als het drainagesysteem onvoldoende blijkt?

Onder het nieuwe fietspad worden al robuuste maatregelen genomen om de functie van de te dempen sloot te compenseren. Er zijn altijd extra maatregelen mogelijk om de bestaande overlast te verminderen, daar zullen dan wel aanvullende financiële middelen voor aangewend worden. Daarnaast is het zo dat deze extra maatregelen ook nog altijd na realisatie van het fietspad genomen kunnen worden zonder dat dit ten koste gaat van het nieuwe fietspad.

7. Is het de bedoeling dat met de verbreding van de Staartweg de maximum toegestane snelheid voor het hele stuk naar 50 km/u verhoogt zal worden?

Ja. Volgens het door de raad vastgestelde gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is de Staartweg een weg met primair een verkeersfunctie. Hierbij hoort volgens landelijke normen en richtlijnen én het GVVP een snelheid van 50 kilometer per uur. De wettelijke snelheid is op sommige delen van de Staartweg nu 30 kilometer per uur, dit voor de veiligheid van de overstekende fietsers en voetgangers. Uit metingen blijkt echter dat het overgrote deel (op sommige stukken gaat het om 99 procent) van de automobilisten zich niet aan de snelheid houdt. Dat komt omdat het wegbeeld en de vormgeving van de weg in de oude en nieuwe situatie niet past bij het limiet van 30 kilometer per uur, het is niet logisch. De politie wil hierdoor ook niet meer handhaven. In het nieuwe ontwerp zijn de oversteken veiliger en beter zichtbaar ingericht en worden er ter hoogte van de oversteken extra maatregelen genomen om de snelheid te beperken. Wij verwachten dat hierdoor de snelheid rondom de oversteken omlaag gaat en dat er op de rest van de Staartweg weer veilig 50 kilometer per uur kan worden gereden. Een snelheid die past bij een gebiedsontsluitingsweg als de Staartweg. Handhaving is dan ook weer mogelijk.

8. Zijn de resultaten van de inspraakmomenten en de reactienota die hieruit voortvloeit teruggekoppeld aan de omwonenden, of gaat dit nog gebeuren?

De reactienota is gedeeld met een ieder die een zienswijze heeft ingediend. Via een contactpersoon in de buurt is de reactienota ook verder gedeeld met de bewoners van de Schelpenhoek-Waaiershoek. De reactienota is tot slot vanaf maandag 20 november ontsloten op de gemeentelijke website. Via deze weg hebben wij inwoners op de hoogte gehouden over de planstatus en de stukken toegankelijker gemaakt.

Cu

1. **De voorkeurswaarde geluidshinder wordt in de huidige situatie al overschreden. Gezien de resultaten uit het onderzoek stelt de gemeente Urk het maximum omhoog op 58dB. Het lijkt er nu op dat de gemeente zich alleen richt op geluidsbeperking via de asfaltdeklaag. Waarom zijn er geen ecologische mogelijkheden onderzocht voor geluidsbeperking, in lijn met bijvoorbeeld de aangenomen motie “Bloeiende Bermen”? Uit onderzoek is bijvoorbeeld gebleken dat afscherming door haagstructuren, in combinatie met een bodemgebied, een reductie tot ongeveer 5 dB(A) kan opleveren. Wordt hier ook serieus over nagedacht?**

Naast geluidsreductie via de asfaltdeklaag zijn ook mogelijkheden onderzocht voor ecologische afscherming, bijvoorbeeld in de vorm van een zogeheten ‘kokowal’. Groen in deze vorm van afscherming is niet effectief of wenselijk gebleken. Gezien de hoeveelheid oversteken en hiermee onderbrekingen in het geheel, komt een wal of hoge structuur (van bijvoorbeeld het soort Koko) niet tot zijn recht en kan er een stuk minder geluidsreductie behaald worden dan waar deze maatregelen voor zijn bedoeld. Daarnaast is overzicht onmisbaar voor een veilige oversteek ter hoogte van met name het Berechja College, de Vlaak en het Speelbos (Urkerbos). Verdere maatregelen in de vorm van hagen leveren geen significante geluidsdemping op.

Waar wel aan tegemoet is gekomen is een groene bosschage van de rotonde Vormtweg tot de kruising Staartweg / Schelpenhoek. Ook wordt de groene structuur langs de Staartweg uitgebreid met nieuwe uiteenlopende bomensoorten, waardoor de beleving van de geluidsoverlast beperkt wordt.