

Zienswijze bewoners Brinkerhof
- reactienota -
Gemeente Bronckhorst

bht-143
26 oktober 2012

1. Inleiding

Door de gemeente Bronckhorst is een subsidieaanvraag ingediend bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV), in het kader van Subsidiebesluit Sanering Verkeerslawaaï. Dit subsidieverzoek heeft bij de gemeente Bronckhorst in overeenstemming met artikel 3.4 van de Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Door de bewoners van de Brinkerhoek is een zienswijze op het plan ingediend. In voorliggende notitie wordt ingegaan op deze zienswijze en worden de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen van commentaar voorzien. In verband met de leesbaarheid van deze notitie wordt eerst de opmerking zoals die door de bewoners is gemaakt (cursief) beschreven waarna vervolgens de reactie volgt. In hoofdlijnen kunnen de bewoners zich niet vinden in het feit dat geen van de woningen langs de zuidelijke rondweg van Vorden in het subsidieprogramma zijn opgenomen.

2. Beantwoording

Op bladzijde 1 wordt gesproken over een afname van het verkeer op de wegen in het dorp. Dit leidt tot een verbeterde akoestische situatie aldaar. Waar is dit op gebaseerd? Het verkeer zal volgens het rapport (bladzijde 6) hoofdzakelijk over de Rondweg worden geleid. Dit betekent dat de geluidintensiteit voor de woningen langs de Rondweg als gevolg hiervan alleen maar toeneemt. Hier wordt ons inziens onvoldoende rekening mee gehouden.

Door de matregelen in de kern Vorden zal er sprake zijn van een afname van de verkeersintensiteit in de kern. Deze afname kan velerlei oorzaken hebben. Enerzijds kan met vaker met de fiets gaan, doordat het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid toenemen. Daarnaast is het denkbaar dat het gemotoriseerde verkeer andere routes volgt. Een van de routes die voor het doorgaande verkeer dan voor de hand ligt is de route om Vorden heen via de Rondweg. Hierdoor neemt de intensiteit op de Rondweg toe. Dit is ook in het verkeersmodel en geluidmodel terug te vinden. Het is echter ook denkbaar dat doorgaand verkeer dat nu via Vorden rijdt al in een eerder stadium een andere route kiest omdat de route door Vorden door de getroffen maatregelen niet meer interessant is. Kortom er zijn vele factoren die de wijziging in de verkeerssituatie beïnvloeden en het is dus niet per definitie zo dat het verkeer dat nu via de traverse rijdt straks de Rondweg zal volgen. In het geluidmodel is ook voor de Rondweg een berekening uitgevoerd om de effecten inzichtelijk te maken. Deze zijn in de bijlagen terug te vinden. Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een toename in de geluidsbelasting langs de rondweg van circa 0,6 dB.

De verbeterende akoestische situatie in het dorp is niet alleen gebaseerd op een afname van de intensiteit, ook een lagere snelheid en andere verhardingsmaterialen dragen bij aan dit effect.

De aangegeven tellingen op bladzijde 2 zijn volgens de bewoners van Vorden in een periode uitgevoerd waarin werkende personen veelal vakantie hadden. Dat betekent dat het woon-werk verkeer in de spitsen veel minder intensief is. Wij zijn van mening dat de metingen niet representatief zijn voor het bepalen van de geluidsbelasting het jaar rond. Dus zijn de tellingen wel in de juiste periode uitgevoerd?

De basis voor de geluidsberekeningen wordt gevormd door de uitkomsten van het verkeersmodel van de gemeente Bronckhorst dat voor de kern Vorden is opgesteld. Uitgebreide achtergrondinformatie van dit verkeersmodel is te vinden in de rapportage 'Verkeersmodel Vorden - technische rapportage - met als kenmerk bht-139, d.d. 1 mei 2012. Dit model is gebaseerd op het Nieuw Regionaal Model en is een verdere verfijning hiervan. Voor de verfijning is gebruik gemaakt van de gegevens uit een uitgevoerd kentekenonderzoek en mechanische verkeerstellingen. Het kentekenonderzoek heeft plaatsgevonden op 1 juli 2010. De schoolvakanties, die in de regio 'midden' als eerste dat jaar startten, begonnen op 3 juli. In Nederland was er nog geen sprake van schoolvakanties. Daarnaast is het verkeersmodel gebaseerd op resultaten van mechanische tellingen die ook buiten de schoolvakanties zijn uitgevoerd en provinciale teldata die gedurende het gehele jaar of een groot deel daarvan wordt verzameld. Al deze data samen maakt het verkeersmodel dat representatief moet worden geacht voor de gemiddelde jaarsituatie.

In het rapport wordt gesproken over 30 km/uur zones in het dorp. Dit bevordert de noodzaak om de rondweg te kiezen. De verwachting en consequenties voor de Rondweg worden niet meegenomen. Hierdoor heeft het rapport onvoldoende diepgang. Volgens ons moeten deze consequenties en aspecten ook worden meegenomen bij een dergelijke subsidie aanvraag. Wij maken bezwaar tegen alle verkeersbesluiten die het doorgaande verkeer door het dorp afremmen en daardoor de verkeersintensiteit op de Rondweg doen toenemen.

Zie beantwoording punt 1.

Het genoemde verbod voor vrachtverkeer op pagina 5 heeft effect op de verkeersintensiteit op de overige wegen. Vooral de Zuidelijke Rondweg. Dit wordt genoemd op pagina 6, maar het effect is niet meegenomen in dit rapport.

In de geluidmodellen is rekening gehouden met dit effect. Op het noordelijke deel van de Rondweg (Zutphenseweg - Het Hoge) neemt de intensiteit ter hoogte van de Brinkerhof toe met 800 voertuigen per etmaal. Over het etmaal is er sprake van circa 17,5% vrachtverkeer op de Rondweg zowel in de 0-variant 2022 als in variant 2 2022. Dit betekent een toename van 100 vrachtwagens per etmaal in variant 2 ten opzichte van de 0-variant. Hierbij moet wel worden bedacht dat een deel van het

vrachtverkeer dat de traverse gebruikt hier zal blijven omdat dit bestemmingsverkeer betreft.

Op het akoestische model voor de 2020 variant zijn geen woningen genoemd langs de zuidelijke rondweg van Vorden. Volgens ons is dat wel noodzakelijk. Vreemd is dat voor woningen met een lagere geluidsbelasting t.o.v. de woningen langs de rondweg wel sanering wordt aangevraagd.

Zoals al eerder aangegeven zijn de woningen langs de Rondweg meegenomen in het geluidmodel (waarneempunten 001 en 151 t/m 180). Deze zijn terug te vinden in de bijlagen. De reden dat deze woningen niet zijn opgenomen in de saneringsaanvraag is dat deze woningen geen saneringssituatie zijn. De betreffende woningen ondervonden op 1 maart 1986 een lagere geluidsbelasting dan 55 dB(A), waren op dat moment nog niet aanwezig of zijn opgenomen in een bestemmingsplan dat na 1 januari 1982 is vastgesteld.

In de bijlagen zijn wel woningen genoemd langs de zuidelijke rondweg. Echter, na herhaaldelijke schriftelijke verzoeken om inzage te krijgen in de geluidberekeningen is door de gemeente Bronckhorst geen gehoor gegeven. Wij hebben, zoals in ons eerdere schrijven aangegeven, aanwijsbare redenen om twijfels te hebben bij de uitkomsten. Deze worden allen maar versterkt doordat de gemeente Bronckhorst niet transparant is m.b.t. de berekeningen.

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het rekenprogramma Geomilieu van de firma DGMR. Dit is een van de toonaangevende programma's om dergelijke berekeningen mee uit te voeren. Hierbij zijn de rekenmodellen opgesteld aan de hand van het Reken en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. In de bijlage van de rapportage zijn alle invoergegevens terug te vinden, op basis waarvan de resultaten tot stand zijn gekomen. Hiermee is naar onze mening maximale transparantie gegeven met betrekking tot het tot stand komen van de berekeningsresultaten.

Wij kunnen concluderen dat het saneringsprogramma, opgesteld door BVA in opdracht van de gemeente Bronckhorst, voor de woningen langs de Rondweg geen sprake is van een saneringssituatie. Wij constateren dat de metingen in een periode zijn uitgevoerd die niet representatief is voor het bepalen van de geluidsbelasting in het gehele jaar. De gemaakte berekeningen geven hierdoor een lagere waarde dan de werkelijke. Voorst is de totstandkoming van de berekening niet inzichtelijk gemaakt in dit plan. Gezien de geluid- en stofoverlast langs de zuidelijke rondweg, vooral nabij de rotonde 'aansluiting Het Hoge' willen wij u dringend verzoeken dit beter te onderzoeken en mee te nemen in de saneringsaanvraag. Daarnaast wordt in dit plan niet gesproken over fijnstof. Het gaat natuurlijk over verkeerslawaaï. Terwijl deze overlast wel regelmatig aanwezig is bij de zuidelijke rondweg, waar de woningen met de tuin op Zuid-West zijn gesitueerd. Zoals u weet zijn er in 1991/1992 geluidmetingen uitgevoerd bij de woningen langs de rondweg. Na deze metingen (alle rond de 60 dB(A)) op de gevels) hebben er een aantal veranderingen plaatsgevonden.

Hierna de veranderingen:

- *In plaats van het kruispunt Het Hoge/Rondweg is een rotonde geplaatst. Op het kruispunt heeft mening ongeval plaatsgevonden met dodelijke afloop. De rotonde zorgt voor continu optrekkend en afremmend verkeer.*
- *Vrachtverkeer mag niet meer door het Dorp Vorden. De Rondweg is een gecombineerde weg voor vrachtverkeer. Namelijk de N316 en N319. Het aandeel vrachtverkeer is hierdoor hoog op de Rondweg (geteld ca 25%).*
- *Een paar jaar geleden is geluidsreducerend asfalt geplaatst. Iedere bewoner heeft echter de indruk dat de geluidsoverlast alleen maar is toegenomen.*
- *Nu is er sprake van het centrum van het dorp verder verkeersluw te maken met 30 km/uur zones en versmallingen.*

Wij zien in uw rapport dat u de effecten die deze, vooral laatste beoogde veranderingen, niet op adequate wijze meeneemt. De zuidelijke rondweg doet steeds meer volledig dienst voor de provinciale wegen N316 en N319 .

Op de meeste vragen is al een antwoord gegeven. Ten aanzien van de uitgevoerde metingen merken wij het volgende op. Metingen worden over het algemeen slechts gedurende een beperkte periode uitgevoerd. Hierdoor kan er sprake zijn van tijdelijke effecten die leiden tot een hogere of lagere waarde dan gemiddeld. In hoeverre hiervan sprake is, is op basis van de beschikbare gegevens niet aan te geven. Wel kan worden geconcludeerd dat berekeningen deze afwijkingen niet hebben. Daarnaast is de meting ruim 20 jaar geleden uitgevoerd. Er is in de tussentijd het nodige veranderd. Niet alleen in negatieve zin omdat de verkeersintensiteit is toegenomen, maar ook in positieve zin. Hierbij moet worden gedacht aan voertuig- banden- en wegdekverbeteringen waardoor de geluidsbelasting is beïnvloed. Kortom de resultaten van metingen uit 1992 hebben weinig waarde meer.

Samenvattend zijn wij van mening dat het onderzoek op een correcte wijze is uitgevoerd en dat de resultaten representatief zijn. Het feit dat voor de Rondweg geen maatregelen (hoeven te) worden getroffen heeft te maken met de regelgeving omtrent geluid. Dat laat onverlet dat aanwonenden hinder kunnen ervaren als gevolg van het geluid. Inmiddels is de Wet geluidhinder aangepast om deze situaties zoveel als mogelijk uit te sluiten (SWUNG), door een geluidsproductieplafond voor bestaande situaties in te stellen. Voorlopig geldt dit echter alleen nog voor woningen lang rijksinfrastructuur en hoofdspoorwegen.