

## Reactienota zienswijzen bestemmingsplan Hooilanden – Staartweg

Van maandag 31 juli tot en met maandag 11 september heeft bestemmingsplan Hooilanden-Verbreiding Staartweg ter inzage gelegen, samen met het Hogere Waarde Besluit Staartweg Urk. Het doel van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rond de Staartweg. Het stond een ieder vrij om een zienswijze in te dienen tijdens deze terinzagelegging op basis van Awb Afdeling 3:4. In deze reactienota wordt ingegaan op de binnengekomen zienswijzen. Er zijn 3 zienswijzen ingediend, waarvan 2 binnen bovengenoemde termijn. De zienswijzen zijn met deze reactienota kort samengevat, thematisch weergegeven en van een gemeentelijke reactie voorzien (ook de zienswijzen die later binnen zijn gekomen).

### Omliggende functies

Een deel van de reacties gaan in op Partycentrum de Koningshof. Een tweetal vragen staan hierbij centraal:

- ▶ Biedt het Hogere Waarde besluit ook grond voor de Koningshof om meer geluid te produceren?
  - *Het Hogere Waarde Besluit is gebaseerd op de Wet geluidhinder. Het Hogere Waarde besluit geldt voor het wegverkeerslawaai vanaf de Staartweg. Dit hogere waardebesluit regelt dus niet de hoeveelheid geluid die De Koningshof mag uitstralen.*
  
- ▶ Wordt de uitgang van dit Partycentrum ook aangepast? Dit in relatie tot de hinder die wordt ervaren door de koplampen van uitrijdende auto's.
  - *De uitgang wordt niet aangepast. Wel wordt een groene bosschage toegevoegd tussen het fietspad en de Staartweg. De bron van de ervaren hinder wordt hiermee niet weggehaald, maar de bosschage kan wel extra afscherming bieden tegen de lichten.*

### Veiligheid

- ▶ Omwonenden zijn tijdens een informatiesessie op 30 november 2022 uitgenodigd om te kijken naar de civieltechnische ontwerpen voor de Staartweg en hierop te reageren. Een belangrijk punt uit deze bijeenkomst die ook ter sprake kwam in de zienswijzen was de verkeersveiligheid tussen de weg en de buurt. Een mogelijke oplossing die veelvuldig werd geadviseerd door de bewoners was een bosschage tussen de Staartweg en het fietspad. De speelballen zouden nu vaak in de sloot belanden en op deze manier ontstaat er direct een afscheiding tussen de spelende kinderen en de Staartweg. De bewoners geven aan dat de stedenbouwkundige waarde niet minder wordt als gewerkt wordt met een groene bosschage van +/- 1 meter hoog. De jongere kinderen worden dan afgeschrikt door de hoogte, terwijl de oudere kinderen kunnen zien dat ze er niet overheen moeten klimmen.
  - *Naar aanleiding van deze opmerkingen is een groene bosschage toegevoegd aan de civieltechnische uitwerking tussen het fietspad en de weg.*
  
- ▶ Gewezen wordt op het feit dat meerdere bomen langs de weg gekapt worden/zijn en dat buurtbewoners die de hond uitlaten en mensen die hardlopen, fietsen etc. op het fietspad zich onveilig voelen vlak langs een weg waarop snel gereden wordt.
  - *Gezien de staat van een aantal bomen en het feit dat er nutswerkzaamheden plaats hebben gevonden wordt de structuur langs de Staartweg vernieuwd met nieuwe bomen.*

► Ook wordt geïnformeerd naar de snelheid waarop gereden mag worden op de Staartweg. Getwijfeld wordt aan de effectiviteit van de heuvels die worden aangebracht bij o.a. het Speelbos. Men rijdt, zo luidt de zienswijze, in de praktijk harder dan de toegestane snelheid. De wegverbreding nodigt volgens de zienswijze ook uit tot harder rijden.

- *De Staartweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg heeft als functie om verkeer af te wikkelen. Hierbij is, bij dit type weg, een maximale snelheid van 50 kilometer per uur gebruikelijk. Uit metingen blijkt dat er in de huidige situatie fors harder gereden wordt dan 30 kilometer per uur. Ook past de huidige belijning op een deel van de Staartweg beter bij een 60 kilometer weg dan bij een 50 kilometer weg. Het wegbeeld komt dus niet overeen met de geldende richtlijnen.*

*Met deze reconstructie wordt de weg weer aangelegd volgens de geldende richtlijnen. Hierdoor verwachten we als gemeente dat de snelheid over het geheel genomen niet toeneemt. De aangebrachte drempels en midden geleiders spelen hierin een belangrijke rol. Dat zijn namelijk bewezen effectieve maatregelen. Met deze midden geleiders wordt het oversteken ook een stuk overzichtelijker. Er hoeft dan namelijk maar op één weghelft tegelijk gefocust te worden. De oplossing van gecombineerde drempel en midden geleider is zo ontworpen dat het bijna niet mogelijk is om daar sneller te rijden dan 50 kilometer per uur, terwijl in de huidige situatie hardere snelheden per uur gehaald worden rondom de oversteken bij het speelbos en de Koningshof.*

### Rust

► Als gevolg van de verbreding van de Staartweg ontstaan zorgen over de veiligheid voor jong en oud, gezien het recreatieve karakter van de omgeving. Ook wordt verwezen naar het feit dat het gebied rond de Staartweg is aangemerkt als stedelijk gebied in het Hogere Waarde Besluit en dat omwonenden graag zouden zien dat dit gebied juist niet stedelijk wordt om de rust te behouden.

- *In het geluidsonderzoek en het Hogere Waarde Besluit wordt het gebied rond de Staartweg stedelijk genoemd. De Wet Geluidshinder maakt onderscheid tussen buitenstedelijk en stedelijk gebied. Hoewel Urk een dorp is, maakt de wet geen onderscheid tussen dorpen en steden. Een gebied is al stedelijk wanneer er verschillende functies zijn gecentreerd op 1 plek zoals meerdere woonadressen, winkels of kantoren. Dit is het geval voor de adressen aan de Staartweg; zij vormen onderdeel van de stedelijke gebieden binnen Urk zoals het Urkerhard, Hooilanden en de Noord. Het is de intentie om de verkeersveiligheid te verbeteren op en rond de Staartweg. Het is niet de intentie om het rustige karakter van deze wijken aan te tasten met de impact op het woongenot van dien.*

### Blikvangers

► De vraag werd gesteld of er ook blikvangers komen langs het te ontwikkelen fietspad ter hoogte van de Schelpenhoek.

- *Hoewel dit geen thema is dat geregeld kan worden in het bestemmingsplan, is het dringende verzoek doorgegeven aan de hiervoor verantwoordelijke afdeling.*

### Drainage

- Aangegeven door bewoners van de Schelpenhoek wordt dat de straat zich kenmerkt door veel grondwater. Dit leidt in sommige gevallen tot overlast, met name bij hevige regenval. Het regenwater staat dan in de kelder. De bewoners maken zich zorgen over het feit dat de sloot wordt gedempt en dat het regenwater via een drainagebuis wordt afgevoerd in het nieuwe plan. Daarnaast wordt de weg aan weerszijden verbreed, waardoor het verhard oppervlak toeneemt. De bewoners zouden graag inzicht krijgen in de mate van afwatering en er van verzekerd worden dat er voldoende water in het gebied afgevoerd kan worden.
- *In het plan is een infiltratie / drainage leiding Ø 400mm opgenomen waar de huidige sloot loopt. De infiltratie is besproken met het Waterschap; de drainage zal niet minder worden als gevolg van de wegverbreding en de aanleg van het fietspad.*

### Geluid

Tegelijk met bestemmingsplan Hooilanden – Staartweg heeft het Hogere Waarde Besluit Staartweg Urk ter inzage gelegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen vanwege verkeerslawaai. De wet gaat daarbij uit van een voorkeursgrenswaarde en een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai voor woningen bedraagt 48 dB Lden (artikel 82 Wgh). Artikel 83 Wgh biedt de mogelijkheid om binnen stedelijk gebied een hogere waarde vast te stellen van maximaal 58 dB Lden (lid 1).

Belangrijk om te benoemen is dat de verbreding van de Staartweg (hetgeen dat mogelijk gemaakt wordt op basis van het nog in procedure te brengen ontwerp bestemmingsplan Hooilanden-Staartweg) geen reconstructie is in de zin van de Wgh. Het aantal dB neemt niet meer toe dan 2. Uit geluidsonderzoek in het kader van de bestemmingsplanprocedure bleek echter al een overschrijding van de voorkeurswaarde. Het is om deze reden dat de gemeente Urk een Hogere Waarde besluit neemt.

De zienswijzen zien op een vijftal zaken:

- De Gemeente Urk wordt gevraagd om de effecten van snelheidsbeperkingen en geluidswerende voorzieningen te onderzoeken. Ook werd gevraagd of het toenemende gebruik van elektrische voertuigen niet iets van de geluidshinder weg zouden nemen.
- *Een hogere waarde kan alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting vanwege de weg te beperken tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Dit volgt uit artikel 110a, vijfde lid, van de Wgh. Geluidsoverlast wordt vooral veroorzaakt door het geluid van banden en motoren. Motoren van elektrische aard brengen inderdaad minder geluidsoverlast met zich mee, maar de overlast als gevolg van de banden blijft met elektrische voertuigen over het algemeen gelijk.*

*Er zijn verschillende soorten asfalt onderzocht op levensduur, geluidsreductie en kosten. Hoewel de kosten meer bedragen voor een SMA8G+ mengsel, kiest de gemeente Urk voor dit type vanwege de te behalen geluidsreductie. Het mengsel brengt een reductie van circa 2,5dB(A) ten opzichte van een reguliere asfaltdeklaag zoals SMA11. Dit is exclusief de reductie die optreedt vanwege het vervangen van de huidige, reeds verouderde deklaag.*

*De gemeente Urk heeft hiervoor gekozen omdat andere maatregelen zoals geluidswerende schermen niet effectief of wenselijk bleken. Gezien de hoeveelheid oversteken en hiermee onderbrekingen in het geheel, komt een wal (van bijvoorbeeld het soort Koko) niet tot zijn recht en kan er een stuk minder geluidsreductie behaald worden dan waar de wallen 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). Ook ecologisch en stedenbouwkundig is het afschermen van de groene structuur langs de Staartweg ongewenst.*

*Tot slot worden snelheidsbeperkingen benoemd. De zienswijze is meegenomen in de civieltechnische uitwerking van het plan. Zo worden verschillende oversteken aangepast. De oversteken naar de Koningshof en naar het Speelbos worden verkeersveiliger gemaakt. Deze oversteken zijn zo ontworpen dat de snelheid wordt verminderd door middel van een flauwe bocht. Op dit moment zijn er verschillende plekken rond de oversteek naar het Speelbos waar geremd moet worden en vervolgens weer moet worden opgetrokken (als gevolg van paaltjes). Het herhaaldelijk optrekken leidt volgens één van de zienswijzen tot geluidsoverlast. Met deze ingrepen worden deze gecentreerd naar 1 verkeersveilige oversteek ter hoogte van het Speelbos.*

▀ **Gevraagd wordt of in het onderzoek ook aandacht is besteed aan de piekbelasting die 's avonds optreedt van motoren en auto's ter hoogte van het Speelbos. Hier moeten auto's en motoren afremmen en vervolgens weer optrekken.**

- *Het onderzoek gaat uit van een lange tijd gemiddelde. Dit betekent dat het gemiddelde wordt genomen van de wisselende geluidsniveaus, gemeten over een bepaalde periode. Pieken worden dus wel meegenomen, maar gecorrigeerd op gemiddelde. Zoals bovengenoemd heeft de gemeente Urk in het uiteindelijke ontwerp wel de plekken waar afgeremd moet worden ter hoogte van het Speelbos bijeen gebracht op 1 veilige oversteek.*

▀ **Hoe verhoudt de ontwikkeling van de Randweg zich tot dit Hogere Waarde Besluit?**

- *De Randweg kon niet meegewogen worden in het akoestisch onderzoek omdat deze ontwikkeling nog niet heeft plaatsgevonden en hier nog bestuurlijke overleggen over gevoerd worden.*

▀ **Een verhoging van 2dB in het kader van het Hogere Waarde Besluit wordt niet acceptabel bevonden.**

- *De ontwikkeling is op basis van het akoestisch onderzoek geen reconstructie in de zin van de Wet Geluidshinder. Dit betekent dat het aantal dB Lden als gevolg van de wegverbreding dan ook niet significant kan toenemen (niet meer dan 2 dB Lden). Wat echter wel bleek uit het onderzoek is dat de voorkeursgrenswaarde van 48dB in de huidige situatie al wordt overschreden. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Het is mogelijk om binnen stedelijk gebied een Hogere Waarde Geluid vast te stellen van maximaal 63dB. Gezien de resultaten uit het onderzoek stelt de gemeente Urk het maximum echter op 58dB. Dit is in lijn met de resultaten van het onderzoek.*

*Met het oog op bovenstaande maatregelen (onder andere het aanbrengen van een speciale asfalt deklaag) heeft de gemeente Urk zich ingespannen om met het ontwerp en materiaal van de weg de geluidshinder te beperken. Het is dan ook zeker geen gegeven dat er 58dB aan geluid plaatsvindt.*

► Gevraagd wordt naar de subsidiemogelijkheden voor isolatiemaatregelen als gevolg van de Hogere Waarde.

- *Hoewel de Hogere Waarde gericht is op de huidige situatie (en er dus geen significante wijziging optreedt ten opzichte van nu als gevolg van de wegverbreding), heeft de gemeente Urk wel maatregelen onderzocht om de geluidhinder te beperken. De Gemeente Urk heeft zich hierbij gericht tot maatregelen die direct bij de bron liggen, direct geïmplementeerd kunnen worden en waarvan de kosten opwegen tegen het totaal te behalen aantal geluidsreductie. Aanpassingen aan geluidsgevoelige objecten liggen hierom niet voor de hand en worden middels bijv. subsidie dan ook niet aangeboden.*

#### *Conclusie reactienota*

Op basis van de reactienota zijn er geen aanpassingen nodig geweest aan de planregels of de verbeelding van het bestemmingsplan. De zienswijzen gaan veelal over de civieltechnische uitwerking van het plan. Voor zover deze verwerkt zijn in de civieltechnische uitwerking, is dit aangegeven in deze reactienota.

De overwegingen bij het Hogere Waarde Besluit over mogelijke geluidsbeperkende maatregelen zijn aangevuld op basis van de onderzochte ingrepen.