

Actieplan Geluid Midden-Delfland 2013-2018

Opgesteld door: Gemeente Midden-Delfland
Postbus 1
2636 ZG Schipluiden

Contactpersoon: G. Kaper
Auteur: B. Vermaat

Rapportnummer:
Datum: 11 juni 2013

Inleiding

Conform de Europese Richtlijn Omgevingslawaai is door de gemeente Midden-Delfland in 2012 een geluidsbelastingkaart vastgesteld. Deze kaart geeft aan waar op basis van modelberekeningen in 2012 ten gevolge van verkeerslawaai meer dan 55 dB Lden en/of meer dan 50 dB Lnight geluidsbelasting aanwezig was. In de geluidsbelastingkaart wordt alleen gekeken naar wegverkeerslawaai. Overige geluidsbronnen waren niet van toepassing voor de gemeente Midden-Delfland en/of hoeven niet opgenomen te worden in de geluidsbelastingkaart.

De gemeente heeft voor het voorliggende Actieplan 2013-2018 net als voor de periode 2008-2013 een plandrempel vastgesteld van 65 dB Lden. Deze waarde sluit aan op uitgangspunten en waarderungen uit de Wet geluidhinder, het Besluit omgevingslawaai en aanbevelingen van de GGD.

Locaties waar de geluidsbelasting gelijk aan of hoger is dan de plandrempel, worden knelpunten genoemd. Deze knelpunten zijn op de Geluidsbelastingkaart 2012 zichtbaar gemaakt. De meeste knelpunten zijn geclusterd in een aantal gebieden:

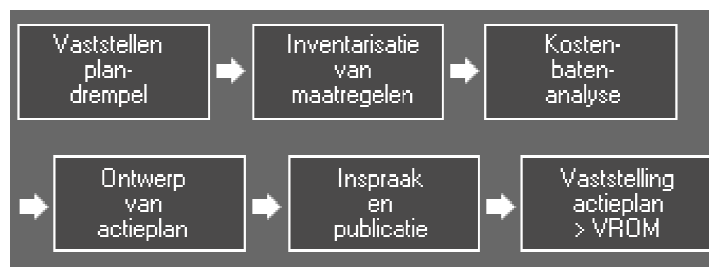
De basis van dit Actieplan 2013-2018 is de Geluidsbelastingkaart 2012 die door het college van B&W is vastgesteld op 26 juni 2012 (2012-13582). Deze geluidsbelasting kaart geeft de modelmatig berekende geluidsbelasting in 2012 weer, die wordt veroorzaakt door het wegverkeer op gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen.

Cittaslow

De gemeente Midden-Delfland wil een aantrekkelijk gebied zijn van zeer hoge kwaliteit, waar optimaal genoten kan worden van de rust en de ruimte. In dit actieplan zijn vergelijkbaar met vijf jaar geleden de volgende ambities voor de toekomst opgenomen:

- Ambitie 1: Het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit en voorkomen van nieuwe knelpunten.
- Ambitie 2: Beschermen van de stiltegebieden.
Midden-Delfland wordt als groene parel gezien in het Randstedelijke gebied. Rust en ruimte zijn hierbij belangrijke begrippen. Om die reden zullen de stiltegebieden bewaakt moeten worden.

In het kader van de Richtlijn dient een geluidsbelastingkaart en een actieplan (fase 1 t/m 6) te worden opgesteld. In figuur 1.1 staat schematisch weergegeven hoe het proces tot het vaststellen van het Actieplan 2013-2018 eruit ziet.



Schema vaststellen Actieplan (fase 1 t/m 6).

Volgens de Richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als er een 'relevante geluidswaarde' wordt overschreden. Bij de invoering van de Richtlijn in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante geluidswaarde' vertaald als 'plandrempel'. De eerste stap voor het maken van het actieplan is het vaststellen van deze plandrempel door het College van B&W.

De plandrempel geeft de gemeentelijke ambitie aan en er is geen sprake van een formele wettelijke grenswaarde. Het opstellen van het actieplan is een op zichzelf staand project en heeft geen formele relatie met bestaand regionaal of nationaal geluidsbeleid. De plandrempel heeft dan ook geen formele relatie met de grenswaarden zoals deze in Wet geluidhinder zijn opgenomen.

In hoofdstuk 1 is het wettelijk kader en de status van het actieplan Geluid benoemt. In hoofdstuk 2 is de lokale situatie beschreven en is een relatie gelegd met bestaande ruimtelijke plannen en infrastructurele werken. In hoofdstuk 3 is een samenvatting van de consequenties van de Geluidsbelastingkaart 2012 gegeven en beschreven waar de knelpunten liggen. Hoofdstuk 4 beschrijft de afweging welke maatregelen genomen kunnen worden om de knelpunten aan te

pakken. Hoofdstuk 5 is de conclusie. Het geeft een overzicht van de middelen, de bevoegdheden en uiteindelijk de maatregelen die komende planperiode zullen worden genomen.

Beperkte bevoegheid

Knelpunten op het grondgebied van Midden-Delfland die worden veroorzaakt door de invloed van de Rijkswegen A4, A13 en A20 en de Provinciale wegen N223 en N468 vallen niet onder de bevoegdheid van de gemeente Midden-Delfland, maar onder de bevoegdheid van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland.

Het vorige Geluidsactie Plan

Het vorige Geluidsactie Plan ging over de periode 2008 tot en met 2012. Dit plan was gebaseerd op een ander geluidsmodel. Formeel zijn de 2 plannen en de kaarten waarop zij gebaseerd zijn dan ook niet te vergelijken. Daarnaast is in het milieujaarverslag ieder jaar verslag gedaan over de uitvoering van het Actieplan Geluid 2008-2012. Een evaluatie van het beleid uit het verleden op basis van de nieuwe Geluidskaart is daarom niet in dit Plan opgenomen.

Beeldvorming Geluidsoverlast

Om de lezer een gevoel te geven bij de verschillende geluidsbelastingen uitgedrukt in dB led of dB night is hieronder een tabel met situaties die iedereen kent met een schatting van het decibellen er naast. Led en night staan voor dag en nacht gemiddelden wat men hoort in de buitenlucht. Hoe zich dat vertaalt naar de binnensituatie is sterk afhankelijk van het huis.

Geluidsniveau per bekende situatie	
laag overvliegende straaljager	120 decibel
live optreden popgroep	110 decibel
spaanplaat op maat zagen bij de bouwmarkt	100 decibel
voorbijrijdende sneltrein op station	90 decibel
aan de kant van de snelweg	80 decibel
stofzuiger	70 decibel
normaal gespreksniveau	60 decibel
rustige woonwijk	50 decibel
rustige woonkamer	40 decibel
bibliotheek	30 decibel
stille slaapkamer	20 decibel

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Hoofdstuk 1. Een overzicht van de geluidswetgeving en het Actieplan Geluid 2013-2018	4
1.1 Europese Richtlijn Omgevingslawaaï	4
1.2 Taken vanuit de Richtlijn	4
1.3 Fases richting het vaststellen van het Actieplan 2013-2018	5
1.4 Andere geluidswetgeving	7
Hoofdstuk 2: Gebiedsbeschrijving Midden-Delfland en plandrempel	9
2.1 Ligging en typering Midden-Delfland	9
2.2 Overzicht belangrijke ruimtelijke plannen en/ of infrastructurele weken.	9
2.3 Vaststellen ambities en plandrempel	10
Hoofdstuk 3. Beschrijving van de geluidskaart en van de woningen boven de plandrempel.	12
3.1 Beschrijving van de geluidsbronnen	12
3.2 Woningen en geluidsgevoelige gebouwen	13
3.3 Gehinderde en slaapverstoorde personen	16
Hoofdstuk 4: Afweging van de maatregelen voor de clusters van woningen boven de plandrempel	18
4.1 Algemene beschrijving mogelijke maatregelen	18
4.2 Geplande maatregelen en te verwachten opbrengst	18
Hoofdstuk 5: Conclusie	22
Bijlages	24
Geluidskaarten 2012	25
Stilte Gebieden Anno 2013	27
Reacties uit de ter inzage legging	28

Hoofdstuk 1. Een overzicht van de geluidswetgeving en het Actieplan Geluid 2013-2018

1.1 Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Overmatig geluid in de woonomgeving leidt tot ongewenste effecten. Mensen die langdurig aan te veel geluid in de buurt van hun woning worden blootgesteld, raken op den duur gestrest, slapen slechter en kunnen zich minder goed concentreren. Hierdoor kunnen op den duur zelfs hartklachten ontstaan. Als er teveel geluid in de woonomgeving is, heeft dat ook gevolgen voor de beleving van de leefomgevingkwaliteit. Toch hoeft het niet overal stil te zijn. Bij een woonomgeving horen geluiden en sommige omgevingen zijn levendiger dan andere. Het is dus de opgave voor de overheid om samen met zijn burgers deze afweging te maken: niet zoveel geluid dat de volksgezondheid in gevaar komt, maar wel een woonklimaat dat past bij de aard van de omgeving.

In Nederland bestaat sinds eind jaren '70 de Wet geluidhinder (Wgh), later aangevuld met en deels vervangen door de Wet milieubeheer (Wm). Die wetten zullen ook in de toekomst – wellicht in aangepaste vorm – blijven bestaan. Ze bieden belangrijke instrumenten om teveel geluid te voorkomen en te beperken. In 2002 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (Richtlijn) van kracht geworden om de eerder genoemde schadelijke gevolgen op Europees niveau aan te pakken. De Richtlijn beperkt zich tot omgevingslawaai van weg-, railverkeer-, industrie- en luchtvaartlawaai¹ (zover aanwezig), waaraan mensen worden blootgesteld. In het bijzonder geldt deze voor:

- woningen;
- geluidsgevoelige gebouwen en terreinen²;
- openbare parken en andere stille gebieden in bebouwde gebieden;
- milieubeschermingsgebieden voor stilte (stiltegebied).

In verband met de implementatie van de Richtlijn traden op 18 juli 2004 de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder en de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in werking. Een meer gedetailleerde uitwerking van deze wetten is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten, te weten het Besluit omgevingslawaai (AMvB, gepubliceerd in Staatsblad 2004, 339) en de Regeling omgevingslawaai (ministeriële regeling, gepubliceerd in Staatscourant 2004 nummer 134 en aangevuld in 140).

Beperkte bevoegdheid

Knelpunten op het grondgebied van Midden-Delfland die worden veroorzaakt door de invloed van de Rijkswegen A4, A13 en A20 en de Provinciale wegen N223 en N468 vallen niet onder de bevoegdheid van de gemeente Midden-Delfland, maar onder de bevoegdheid van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland.

1.2 Taken vanuit de Richtlijn

Vijf jaar geleden heeft de eerste tranche plaatsgevonden. De geluidsbelastingkaarten en actieplannen dienen elke vijf jaar worden vernieuwd. Niet iedere gemeente hoeft uitvoering te geven aan de Richtlijn. Het aantal gemeenten dat moet voldoen in de huidige tweede tranche zijn uitgebreid ten opzichte van vijf jaar geleden. De voorwaarden voor deze tranche zijn:

- Agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners.
- Wegen waarop jaarlijks meer dan 3.000.000 voertuigen passeren.
- Spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 300.000 treinen passeren.

Gemeente Midden-Delfland valt binnen de door het ministerie van I&M middels een Ministeriële Regeling aangewezen agglomeratie Den Haag-Leiden en moet daarom uitvoering geven aan de Richtlijn.

In de Richtlijn zijn de volgende instrumenten voorgeschreven:

¹ Voor geluidsoverlast door bijvoorbeeld burens zijn geen wettelijke geluidsnormen vastgelegd.

² Onder geluidsgevoelige *gebouwen* (zie Wgh artikel 1) wordt verstaan: onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen en psychiatrische inrichtingen. Geluidsgevoelige *terreinen* omvatten woonwagendplaatsen en bestemde ligplaatsen voor woonschepen. De definitie van geluidsgevoelige gebouwen en terreinen zijn onderhevig aan veranderingen. Zo vallen sinds 1 juli 2012 ook kinderdagverblijven en ligplaatsen voor woonschepen hieronder. Medische centra, poliklinieken en terreinen bij zorginstellingen zijn niet meer geluidsgevoelig. Omdat de geluidsbelastingkaart voor juli 2012 is vastgesteld zijn hiervoor nog de oude definities gebruikt.

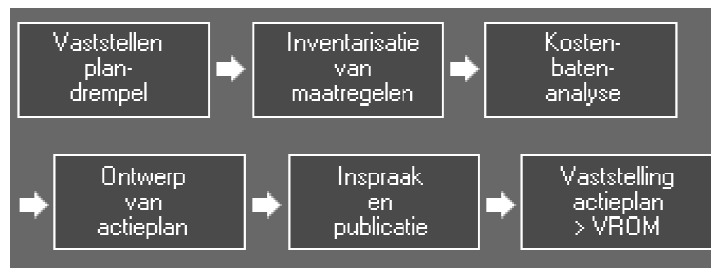
- Inventariseren waar in de gemeente meer dan 55 dB L_{den} en 50 dB L_{night} ³ geluidbelasting aanwezig is. Dit wordt weergegeven op een geluidsbelastingkaart (fase 0). De geluidsbelastingkaart gaat uit van de geluidssituatie in 2011/2012.
- Opstellen van een actieplan op basis van een gekozen plandrempeel in combinatie met de geluidsbelastingkaart om het omgevingslawaai aan te pakken en te voorkomen (fase 1 t/m 6). In het Actieplan dienen de knelpunten die naar voren komen uit de geluidsbelastingkaart te worden beschreven en geprioriteerd.
- Publiceren van de geluidsbelastingkaart en het houden van inspraak op het actieplan om op deze manier de inwoners te informeren over omgevingslawaai, de effecten er van en wat de gemeente er aan gaat doen (fase 0 en fase 5).

In de volgende paragraaf worden de genoemde fases verder uitgewerkt.

De gemeente Midden-Delfland is alleen bevoegd gezag over haar eigen wegennet. Daarnaast zijn er diverse andere actoren met een eigen verantwoordelijkheid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is verantwoordelijk voor de Rijkswegen, de hoofdspoorwegen en de burgerluchtvaartterreinen. Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor provinciale wegen. In sommige gevallen zal het aan te beleven zijn om met hen in overleg te treden betreffende bepaalde knelpunten.

1.3 Fases richting het vaststellen van het Actieplan 2013-2018

In het kader van de Richtlijn dient een geluidsbelastingkaart en een actieplan (fase 1 t/m 6) te worden opgesteld. In figuur 1.1 staat schematisch weergegeven hoe het proces tot het vaststellen van het Actieplan 2013-2018 eruit ziet.



Schema vaststellen Actieplan (fase 1 t/m 6).

Fase 1: Vaststellen plandrempeel geluid

Volgens de Richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als er een 'relevante geluidswaarde' wordt overschreden. Bij de invoering van de Richtlijn in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante geluidswaarde' vertaald als 'plandrempeel'. De eerste stap voor het maken van het actieplan is het vaststellen van deze plandrempeel door het College van B&W.

De plandrempeel geeft de gemeentelijke ambitie aan en er is geen sprake van een formele wettelijke grenswaarde. Het opstellen van het actieplan is een op zichzelf staand project en heeft geen formele relatie met bestaand regionaal of nationaal geluidsbeleid. De plandrempeel heeft dan ook geen formele relatie met de grenswaarden zoals deze in wet Geluidhinder zijn opgenomen.

Fase 2: Inventarisatie van maatregelen

In fase 2 is geïnventariseerd waar de plandrempeel binnen de gemeente wordt overschreden. Omdat niet alle knelpunten op korte termijn kunnen worden opgelost, dient er een prioritering plaats te vinden van de geconstateerde knelpunten.

Door de Richtlijn zijn de verschillende dosismaten die in Europa werden gehanteerd geharmoniseerd. In Nederland werd als dosismaat L_{aeq} (etmaal) gebruikt. De geharmoniseerde Europese dosismaten zijn L_{den} (day-evening-night) en L_{night} . Het belangrijkste verschil is de manier waarop de geluidsniveaus van de verschillende etmaalperioden (dag, avond en nacht) worden berekend en samengevoegd tot één getal. Globaal gezien levert de Europese maat L_{den} een ongeveer 2 dB lager getal op dan de oude Nederlandse maat L_{aeq} . Zo wordt een voorkeursgrenswaarde van L_{aeq} 50 dB(A) in de oude wet gelijkgesteld aan een L_{den} van 48 dB in de nieuwe situatie. Verder wordt in de nieuwe dosismaat de zogenaamde A-weging achterwege gelaten. De eenheid van de nieuwe dosismaten zijn zodoende 'dB' en niet het in Nederland gebruikelijke 'dB(A)'.

Aangezien het actieplan een periode van vijf jaar bestrijkt, kunnen de omstandigheden in de looptijd van het actieplan veranderen. Daarom is er in deze fase afstemming nodig met de gemeentelijk afdelingen Ontwikkeling en Openbare Werken en met de beheerders van andere bronnen, zoals Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland.

Fase 3: Kosten-baten analyse

In deze stap zijn de kosten & baten van de maatregelen tegen elkaar afgewogen. De kosten van maatregelen moeten in verhouding zijn met de baten die ermee bereikt kunnen worden. Op basis van deze kosten-batenanalyse is een keuze gemaakt welke maatregelen ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten & baten.

Fase 4: Ontwerp van actieplan

Na het doorlopen van de bovenstaande fases, is het actieplan opgesteld. In het Besluit omgevingslawaaï staan de elementen genoemd die in een actieplan beschreven moeten worden. Grofweg komt het neer op een beschrijving van de volgende punten:

- Beschrijving van de relevante wetgeving (hoofdstuk 1).
- Beschrijving van het gebied waarop het actieplan betrekking heeft (hoofdstuk 2).
- Samenvatting van de resultaten van de geluidsbelastingkaart (hoofdstuk 3).
- Het voorgenomen beleid dat gevolgen kan hebben voor de geluidskwaliteit in de komende tien jaar (hoofdstuk 4).
- De voorgenomen maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit in de komende vijf jaar (hoofdstuk 4).
- De reacties uit de inspraakprocedure (hoofdstuk 5 na voltooiing fase 5).

Fase 5: Inspraak en publicatie

Op het actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 4.3 Algemene Wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent onder meer dat het ontwerp van het actieplan na de gebruikelijke bekendmaking tenminste zes weken ter inzage wordt gelegd. Een ieder kan tijdens zes weken een zienswijze naar voren brengen.

Het actieplan is in het algemeen geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat. Er is zodoende geen sprake van een direct rechtsgevolg.

Fase 6: Vaststelling actieplan en verzending aan ministerie van I&M

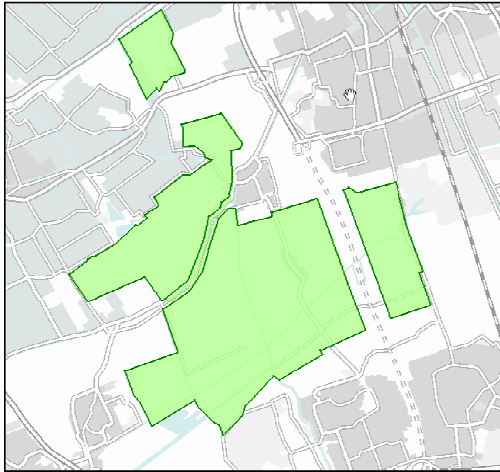
Het actieplan moet door het college van B&W worden vastgesteld volgens de wet Geluidshinder. 122). Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken gepubliceerd en wordt het actieplan verstuurd naar projectbureau Polka, de hiervoor door het ministerie van I&M aangewezen instantie. Het ministerie van I&M is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden naar aan de Europese Commissie.

1.4 Andere geluidswetgeving

Stilte gebieden

Stiltegebieden (ook wel: Stille gebieden of milieubeschermingsgebied voor stilte) zijn door Provinciale Staten vastgestelde gebieden (Wm).1.2.2b, vroeger Wgh art. 115). In deze gebieden heeft het aspect stilte bijzondere bescherming nodig, aangezien het anders verloren dreigt te gaan. In de gemeente Midden-Delfland zijn vier stiltegebieden aanwezig. De meest recente kaart is opgenomen in de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland van februari 2011 (kaart 7). Hiermee is een groot deel van Midden-Delfland stiltegebied. In Nederland wordt in het algemeen een waarde van 40 dB(A) gehanteerd als maximale geluidsniveau in stiltegebieden. Het betreft hier een ambitie en geen wettelijke grenswaarde.

De provincie heeft in 2008 een actieplan opgesteld (Actieplan Geluid provinciale wegen, d.d. 3 november 2008, zonder kenmerk). Hieruit blijkt dat overschrijdingen in stiltegebieden binnen de provincie vooral worden veroorzaakt door kleine polderwegen en grote N-wegen.



De Richtlijn verplicht tot het opnemen van de Stiltegebieden in de geluidsbelastingkaart. In het Besluit omgevingslawaaai (artikel 23) staat aangegeven dat in het Actieplan beleid moet zijn geformuleerd hoe stiltegebieden te beschermen. Voor Stiltegebieden geldt een ambitiewaarde van 40 dB(A)⁴, met uitzondering van gebiedseigen geluiden zoals tractoren. Dit niveau is gebaseerd op het natuurlijke achtergrondniveau.

Stiltegebieden in de gemeente Midden-Delfland zoals vastgesteld door de provincie

Zuid Holland.

Via bestemmingsplannen, verkeersplannen en de juiste planning van evenementen wordt lawaai zover mogelijk geweerd uit de aangewezen stilte gebieden. De geluidsbelasting binnen stiltegebieden wordt vooral veroorzaakt door doorgaande provinciale wegen en de A4. De gemeente is hiervan niet de wegbeheerder. Pogingen om verkeer op deze wegen te verminderen hebben ook effect voor de bereikbaarheid van het gebied. Wel zal de hoeveelheid verkeer op de N468 naar verwachting afnemen na de opening van de A4.

Wet Geluidshinder (saneringsopgave)

De gemeente Midden-Delfland heeft een saneringsopgave, voortkomend uit de wet Geluidhinder. Om de saneringsopgave vorm te geven zijn zogenaamde A- en B-lijsten opgesteld. Woningen op de A-lijst hebben een geluidsbelasting op de gevel van meer dan 65 dB(A), waarbij sprake is van een urgente saneringssituatie. Woningen op de B-lijst hebben een geluidsbelasting op de gevel van 61 tot 65 dB(A), en zijn dus minder urgent. Deze woningen komen niet in aanmerking voor subsidie.

De A-lijst bevatte bij vaststelling circa 105 woningen. In 2010 (begin ISV III) stonden er op de A-lijst nog 22 woningen. De status van deze woningen is als volgt:

- twaalf woningen zijn gesaneerd i.k.v. ISV III door middel van een verlaging van de maximum snelheid;
- Eén woning is tijdens ISV III van bestemming veranderd (woonhuis naar bedrijfsbestemming);
- één woning is tijdens ISV III geamoveerd en zodoende geschrapt van de A-lijst.
- twee woningen hebben een spijtoptantenstatus.
- vier woningen staan in de planning. De weg langs deze vier huizen is al wel duurzaam veilig gemaakt, maar wordt pas na opening van de Harnaschdreef tot een 30 km zone gemaakt (planning 2014 à 2015).
- twee woningen worden in een volgende ronde opgepakt.

⁴ Komt ongeveer overeen met 38 dB_{Lden}.

Naast de woningen op de A-lijst staan er eveneens 226 woningen op de B-lijst. De uitvoering van de sanering bij woningen op de B-lijst is een proces dat nog jaren in beslag zal nemen.

De saneringsopgave staat formeel los van het Actieplan. Daarnaast is er een fundamenteel verschil tussen de twee verschillende geluidsbelastingen. Daar waar bij de saneringsopgave wordt gekeken naar de geluidsbelastingen *binnenshuis*, wordt bij het Actieplan gekeken naar de geluidsbelasting in de *leefomgeving*. Maatregelen zoals gevelisolatie hebben dus wél een sanerend effect voor de saneringsopgave, maar niet de geluidsbelasting in de leefomgeving. De plandrempel in dit Actieplan moet dan ook los gezien worden van de saneringsdrempel in de saneringsopgave.

Hoofdstuk 2: Gebiedsbeschrijving Midden-Delfland en plandrempeel

2.1 Ligging en typering Midden-Delfland

Midden-Delfland grenst aan de gemeenten Delft, Rijswijk, Maassluis, Vlaardingen en Westland. Het grondgebied van de Midden-Delfland ligt globaal ten westen van de Rijksweg A13 en ten oosten van de Rijksweg A20. Aan de noordkant komt de Rijksweg A4 de gemeente binnen. Rijksweg A4 zal de komende jaren worden doorgetrokken naar Schiedam. Van noord naar zuid loopt dwars door de gemeente de provinciale weg N468. In het noorden ligt de provinciale weg N223, die van de A4 richting Westland loopt. Direct ten noordwesten ligt op het grondgebied van de gemeente Westland de provinciale weg N222.

Het grondgebied van de gemeente beslaat ongeveer 5.000 hectare, waarvan 7% is bebouwd. Landschappelijk gezien is het Midden-Delflandgebied van grote waarde. De smalle polderweggetjes met opgaande bermbegroeiing bieden prachtige vergezichten op het eeuwenoude weidelandschap. Natuurliefhebbers en recreanten vinden hier rust en ruimte. Binnen de gemeente zijn daarom diverse stiltegebieden vastgesteld (zie paragraaf 2.3).

2.2 Overzicht belangrijke ruimtelijke plannen en/ of infrastructurele werken.

Binnen Midden-Delfland speelt een aantal ruimtelijke plannen die invloed hebben op de leefkwaliteit. De genoemde projecten worden kort behandeld in paragraaf 4.2 (voorgenomen maatregelen). Het betreft hier de volgende projecten (alfabetische volgorde):

- Centrumplan te Den Hoorn;
- Commandeurspolder te Maasland;
- Harnaspolder te Den Hoorn;
- Keenenburg te Schipluiden;
- Maaslandse Dam te Maasland;
- Spreeuwennest te Maasland;

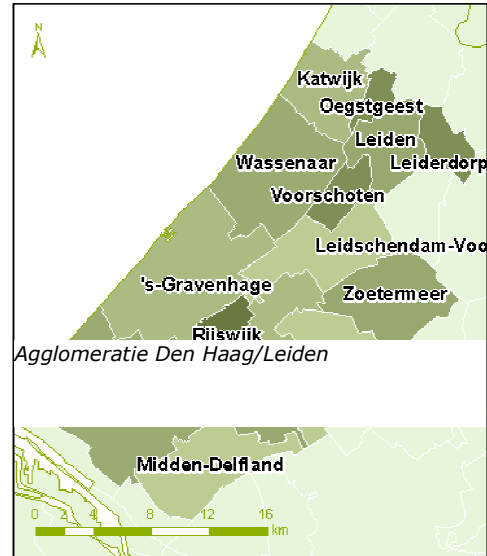
In Midden-Delfland zijn meerdere relevante regionale infrastructurele projecten die de komende tijd zullen worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente. De genoemde projecten worden kort behandeld in paragraaf 4.2 (voorgenomen maatregelen). Het betreft hier de volgende infrastructurele projecten:

- Doortrekken Hooipolderweg;
- Herinrichting Woudseweg (buiten de bebouwde kom);
- Verlenging A4 richting Schiedam;
- Verhoging van de maximum snelheid Rijksweg A20; (al in werking)
- Aanpassingen N468;
- Aanpassingen N223.

Vooral het Centrumplan, de Harnaspolder en de Reinier de Graafweg / Hooipolderweg in Den Hoorn hebben invloed op de verkeersafwikkeling binnen de gemeente. Daarnaast zal naar verwachting ook infrastructurele werken buiten de gemeente invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Hierbij valt onder meer te denken aan de Blankenburgtunnel.

De bovengenoemde plannen moeten uiteraard voldoen aan de geldende wet- en regelgeving voor geluid. Toekomstige ontwikkelingen worden niet aan het Actieplan, maar aan de wet Geluidshinder getoetst. Ontwikkelingen dienen *in beginsel* te voldoen aan de hoogste toelaatbare waarde (voorkeursgrenswaarde). Per geluidsbron zijn door de wetgever verschillende voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als bij ontwikkelen niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde kan door het college van B&W een ontheffing worden verleend tot maximaal de uiterste grenswaarde (de maximaal toelaatbare geluidbelasting).

In tabel 2.1 zijn de relevante waarden kort weergegeven. Voor een uitgebreidere tabel wordt verwezen naar de Beleidsregel vaststellen hogere grenswaarden gemeente Midden-Delfland (d.d. 7 april 2009, kenmerk 2009002638). In deze beleidsregel zijn ook de eisen opgenomen waaraan moet worden voldaan om de ontheffing te kunnen verlenen. De beleidsregel kan worden gebruikt



bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan, het nemen van een projectbesluit en/of de aanleg/reconstructie van een weg. Per specifiek geval wordt er een zogenoemde hogere grenswaarde vastgesteld, die tussen de voorkeurs- en uiterste grenswaarde ligt. De hogere grenswaarde die wordt vastgesteld kan nooit de uiterste grenswaarde overschrijden.

Tabel 2.1 Samenvatting van de normeringen uit de wet Geluidhinder afhankelijk van de geluidsbron.

Geluidsbron	Voorkeursgrenswaarde	Uiterste grenswaarde
Wegen	48 dB	53-68 dB*
Spoorwegen	55 dB	68 dB
Industrieterreinen	50-55 dB**	55-60 dB**

* Deze waarde is afhankelijk van het type woning (nieuwbouw of vervangende bouw, gewone of agrarische

woning en stedelijk of buitenstedelijk) en type weg (nieuw of bestaand).

** Afhankelijk van het type woning (bestaand of nieuw).

Tot 1 juli 2012 hoefde nieuwe infrastructuur alleen te voldoen aan de normen op het moment dat deze werd aangelegd of verbouwd. Door de groei van het verkeer kon het geluidsniveau dus groeien zonder dat hier actie op hoefde te worden ondernomen. Sinds 1 juli 2012 zijn zogenaamde geluidsproductieplafonds ingesteld.⁵ Deze gelden alleen voor Rijks-, provinciale en spoorwegen. De plafonds zijn opgenomen in een zogenaamd geluidsregister.⁶ Jaarlijks wordt in een nalevingverslag de "werkelijke" geluidsbelasting berekend en vergeleken met de desbetreffende plafonds.

2.3 Vaststellen ambities en plandrempel

Zoals ook uit de bovenstaande paragrafen blijkt wil Midden-Delfland haar grondgebied een aantrekkelijk gebied laten zijn van zeer hoge kwaliteit om te genieten van de stilte en de ruimte. Hiertoe zijn de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025, LOP Midden-Delfland 2025, het Cittaslow keurmerk en de visie Vitale dorpen Midden-Delfland opgesteld. In dit kader zijn er op het gebied van geluid voor de toekomst vergelijkbaar met vijf jaar geleden de volgende ambities voor de toekomst opgenomen:

- Ambitie 1: Terugdringen van de geluidsbelasting bij de belangrijkste knelpunten. Het oplossen of verbeteren van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit.
- Ambitie 2: Beschermen van de stiltegebieden. Midden-Delfland wordt als groene parel gezien in het Randstedelijke gebied. Rust en ruimte zijn hierbij belangrijke begrippen. Om die reden zullen de stiltegebieden bewaakt moeten worden.

Zoals aangegeven in paragraaf 1.2 (fase 2) dient een plandrempel te worden vastgesteld. Deze plandrempel geeft de gemeentelijke ambitie weer en betreft geen wettelijke grenswaarde. Bij het terugdringen van de geluidsbelasting of het geluidsniveau wordt er altijd gestreefd om terug te dringen tot onder de plandrempel. Uitgangspunten voor het vaststellen van de plandrempel zijn als volgt:

- Vaststellen van een *realistische* plandrempel, die leidt tot een omvang van acties die haalbaar en meetbaar is. In het actieplan van 2008 is gekozen voor een plandrempel van 65 dB L_{den}. Ook in het Milieubeleidsplan 2011-2014 is dit bevestigd.
- Aansluiten op de uitgangspunten en waarden uit de wet Geluidhinder, het Besluit omgevingslawaaai en de Gezondheid Effect Screening (GES)⁷. Boven 65 dB L_{den} is volgens de GES de akoestische situatie zeer matig en de gezondheidsschade aanzienlijk. Die schade bestaat o.a. uit hogere bloeddruk, meer hart- en vaatziekten, meer stress, verminderde nachtrust, meer concentratieproblemen en andere klachten.
- De uiterste grenswaarde uit de wet Geluidhinder ligt op 65 dB liggen (belasting op gevel). De enige uitzondering is de uiterste grenswaarde van 68 dB voor vervangende binnenstedelijke nieuwbouw (zie ook tabel 2.1).

⁵ Wet milieubeheer hoofdstuk 11.

⁶ Op internet te vinden: <http://www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx> (Rijkswegen) en <http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html> (spoor)

⁷ In opdracht van de ministeries van VWS en I&M is de Gezondheids Effect Screening ontwikkeld. Dit is een methodiek om lokale gezondheidseffecten van stedelijke ontwikkelingsprojecten zichtbaar te maken. De resultaten van het GES sluiten goed aan bij de normstelling in de Wet geluidhinder.

- Gemeente Westland, Den Haag, Voorschoten, Leiden, Delft en Rijswijk hadden in 2008 hun plandrempel gelegd op 68 Lden of hoger. Regionaal gezien is 65 dB Lden dus een ambitieuze plandrempel.⁸

Gezien het bovenstaande is gekozen om de plandrempel te handhaven op 65 dB L_{den}. Er is formeel geen aparte plandrempels voor L_{night} vastgesteld, omdat er een vaste verhouding bestaat tussen L_{den} en L_{night} (10 dB lager). Dit houdt in praktijk dus een plandrempel in van 55 dB L_{night}.

De gemeente Midden-Delfland hanteert plandrempels van 65 dB Lden en 55dB Lnight.

De eenheden dB Lden en dB Lnight staan respectievelijk voor een gemiddelde etmaal blootstelling en een gemiddelde nacht blootstelling.

⁸ Hierbij dient rekening te worden gehouden dat dB een logaritmische schaal heeft. Een verhoging van een geluid met 6 dB komt overeen met een geluid dat twee maal zo hard wordt waargenomen.

Hoofdstuk 3. Beschrijving van de geluidskaart en van de woningen boven de plandrempel.

3.1 Beschrijving van de geluidsbronnen

Binnen de gemeente Midden-Delfland speelt het spoorverkeer-, industrie- en luchtvaartlawaai volgens de definitie van artikel 13 Besluit omgevingslawaai geen rol, zodat deze bronnen buiten beschouwing zijn gelaten:

- Binnen de geluidscontour van het spoor liggen geen geluidgevoelige objecten.⁹
- De geluidscontour van het luchtvaartlawaai (Rotterdam-The Hague Airport) ligt niet over Midden-Delfland en er zijn dus ook geen geluidgevoelige objecten binnen deze contour.
- De geluidscontour van het enige gezoneerde bedrijventerrein (AWZI Den Hoorn) ligt niet buiten de grens van het terrein zelf. Er liggen hierdoor geen geluidgevoelige objecten binnen de geluidscontour van de AWZI.

De gemeente Midden-Delfland heeft voor het wegverkeerslawaai een rekenmodel gekregen, wat voldoet aan de rekenvoorschriften die horen bij de EU-geluidsbelastingkaarten. Het model maakt gebruik van de meest recente verkeersgegevens uit 2011/2012. Op basis van dit model zijn de EU- geluidsbelastingkaarten vervaardigd. De EU-geluidsbelastingkaart 2012 is op 29 mei 2012 door het College van B&W vastgesteld.



In de bijlage zijn de kaarten opgenomen met de gemodelleerde geluidscontouren afkomstig uit de geluidsbelastingkaart (Geluidsbelastingkaart EU-richtlijn Omgevingslawaai, Goudappel Coffeng, d.d. 29 mei 2012, kenmerk MDDD049/Hcj/0187).

⁹ De geluidsbelastingkaart voor het spoor is te vinden op <http://www.geluidspoor.nl/geluidkaart.html>.

3.2 Woningen en geluidsgevoelige gebouwen

Volgens de wet Geluidhinder zijn er naast woningen ook "overige geluidsgevoelige gebouwen" (zie paragraaf 1.1 en voetnoot aldaar). In de rapportage voor de Geluidsbelastingkaart 2012 zijn de gegevens opgenomen van het aantal woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die worden belast boven de 55 dB_{Lden} en 50 dB_{Lnight}.¹⁰ Het aantal is weergegeven per zogenaamde geluidsbelastingklasse van 5 dB (zie tabel 3.1).

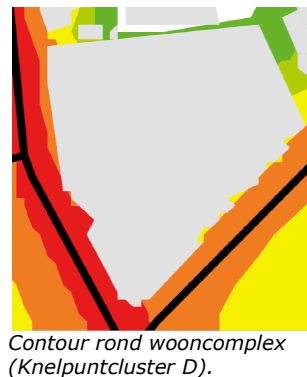
Tabel 3.1 Het aantal geluidsgevoelige gebouwen per geluidsbelastingklasse en per bron.*

	Boven plandrempel				
Klasse (dB Lden)	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
Woningen (gemeentelijke wegen)	1.368	688	38	7	0
Woningen (provinciale wegen)	158	87	10	0	0
Woningen (rijkswegen)	25	13	3	1	0
Woningen (totaal)	1.564	793	51	8	0
Overig (gemeentelijke wegen)	7	4	0	0	0
Overig (provinciale wegen)	0	2	0	0	0
Overig (rijkswegen)	0	0	0	0	0
Overig (totaal)	7	6	0	0	0
	Boven plandrempel				
Klasse (dB Lnight)	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Woningen (gemeentelijke wegen)	691	82	7	0	0
Woningen (provinciale wegen)	122	25	1	0	0
Woningen (rijkswegen)	17	4	1	0	0
Woningen (totaal)	838	112	9	0	0
Overig (gemeentelijke wegen)	4	0	0	0	0
Overig (provinciale wegen)	2	0	0	0	0
Overig (rijkswegen)	0	0	0	0	0
Overig (totaal)	6	0	0	0	0

* De aantallen in deze tabel kunnen in beperkte mate afwijken van de getallen die voorkomen in de rapportage van de Geluidsbelastingkaart. De oorzaak hiervan is dat in de bovenstaande tabel is gewerkt met getallen uit een aangepaste tabel waarbij de verkeersintensiteit is gesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen.

Knelpunten zijn woningen of geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting gelijk of hoger is dan de plandrempel van 65 dB_{Lden} (etmaalperiode) of 55 dB_{Lnight} (nachtperiode). In tabel 3.1 zijn de aantallen weergegeven per type weg. In tabel 3.2 zijn de knelpunt clusters opgenomen. Dit zijn de locaties waar de meeste knelpunten aanwezig zijn binnen een beperkt gebied. In afbeelding 3.2 t/m 3.4 is de ligging van deze clusters met knelpunten weergegeven.

Uit tabel 3.2 blijkt dat er clusters aanwezig zijn in het centrum van Den Hoorn en Schipluiden en tussen Maasland en de Rijksweg A20. Een bijzondere situatie doet zich voor bij het woningencomplex Veldesteijn. Hier geeft het model een verkeerd beeld van de feitelijke situatie. Dit komt doordat in het model het complex als geheel wordt gezien. Een overschrijding van een deel van het complex leidt daarbij automatisch tot een overschrijding van de individuele appartementen binnen dit complex, terwijl in werkelijkheid er slechts sprake is van een overschrijding bij enkele appartementen (zie afbeelding 3.1). Daarnaast wordt er binnen het model geen rekening gehouden met de verticale ligging (de etage/verdieping) van de appartementen. Alle appartementen worden in het model op de begane grond gesitueerd, waardoor er een overschatting plaatsvindt van de geluidsbelasting voor hoger gelegen appartementen.



¹⁰ Hierbij is uitgegaan van de definitie van vóór 1 juli 2012.

Tabel 3.2 Knelpuntclusters geclusterd per locatie

Clusters langs gemeentelijke wegen	Aantal knelpunten	Bijzonderheden
<i>A: Oude Veiling / Maassluiseweg te Maasland</i>	<i>Totaal 18 huizen</i>	<i>13 x > Lden, 18 x > Lnight Huizen zijn redelijk geclusterd.</i>
<i>B: Dorpsstraat / Keenenburgweg te Schipluiden</i>	<i>Totaal 15 huizen</i>	<i>15 x > Lden, 15 x > Lnight Huizen zijn geclusterd.</i>
<i>C: Hoornsekade / Hoornseweg/ Woudseweg (oostelijk van A4) te Den Hoorn</i>	<i>Totaal 21 huizen</i>	<i>21 > Lden, 18 x > Lnight Huizen zijn enigszins geclusterd.</i>
<i>D: Veldesteijn te Maasland</i>	<i>(Totaal 36 huizen)*</i>	<i>0 x > Lden, 36 x > Lnight model geeft een verkeerd beeld van de situatie.</i>

* Zie begeleidende tekst.

Tabel 3.3 Overige niet geclusterde knelpunten

Overige gebieden	Aantal knelpunten	Bijzonderheden
<i>E: N468</i>	<i>20 woningen</i>	<i>8 x > Lden, 20 x > Lnight Huizen zijn beperkt geclusterd vooral langs de Rijksweg.</i>
<i>F: N223</i>	<i>4 woningen</i>	<i>1 x > Lden, 4 x > Lnight</i>
<i>G: A4 (Den Hoorn)</i>	<i>1 woning</i>	<i>0 x > Lden, 1 x > Lnight Huis ligt aan de Rijksweg A4.</i>
<i>H: A13 (Schipluiden)</i>	<i>(2 woningen)*</i>	<i>2 x > Lden, 2 x > Lnight Huis ligt aan de Rijksweg A13.</i>
<i>H: Overig Schipluiden</i>	<i>2 woningen</i>	<i>1 x > Lden, 2 x > Lnight</i>
<i>I: Overig Maasland</i>	<i>4 woningen</i>	<i>1 x > Lden, 4 x > Lnight</i>

* Zie begeleidende tekst.

Uit tabellen 3.1 en 3.2 blijkt dat in het totaal 124 knelpunten aanwezig zijn binnen de gemeente Midden-Delfland. In 62 gevallen is er sprake van een overschrijding van 65 dB_{Lden} (etmaalperiode) en in 121 gevallen is er sprake van een overschrijding van 55 dB_{Lnight} (nachtperiode). Van de 124 knelpunten zijn er 89 in vier knelpuntclusters gegroepeerd. Daarnaast zijn er 29 huizen langs provinciale en rijkswegen. Slechts 6 huizen zijn niet geclusterd en niet aanwezig langs provinciale of rijkswegen.

De overschrijdingen die volgens de geluidsbelastingkaart langs de A13 liggen, zijn waarschijnlijk niet meer aanwezig. Op de kaart A13 Zestienhoven - Delft-Zuid behorend tot het Geluidsplan A13 Zestienhoven - Delft-Zuid (2009) blijkt dat er ter plaatse van de woonhuizen een absorberend scherm van drie meter hoog is geplaatst (afbeelding 3.5). Uit foto's ter plaatse blijkt het scherm er inderdaad te staan. Uit navraag bij de opsteller van de geluidsbelastingkaart blijkt dat dit geluidsscherm bij het opstellen van de kaart nog niet was opgenomen in het databestand van Rijkswaterstaat, maar ondertussen wel. De op de kaart weergegeven geluidsbelasting (afbeelding 3.6) geeft zodoende geen actueel beeld meer van de huidige situatie.



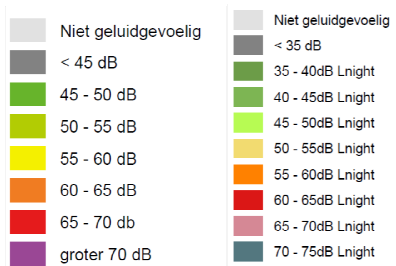
Knelpuntcluster A: Oude Veiling / Maassluiseweg te Maasland tijdens etmaal (links) en nacht (rechts).



Knelpuntcluster B: Dorpsstraat / Keenenburgweg te Schipluiden tijdens etmaal (links) en nacht (rechts).



Knelpuntcluster C: Hoornsekade / Hoornseweg/ Woudseweg tijdens etmaal (links) en nacht (rechts).





Geluidsscherm langs de A13 (noorden wijst naar links) en niet meer actuele geluidsbelasting volgens de geluidsbelastingkaart, waarin dit geluidsscherm niet is meegenomen in de berekening.

3.3 Gehinderde en slaapverstoorde personen

Naast geluidsgegevens zijn *modelmatige* gegevens opgenomen van het aantal en percentage (ernstig) gehinderden in de etmaalperiode en het aantal slaapverstoorde personen in de nachtperiode die worden blootgesteld aan een geluidsbelasting boven respectievelijk 55 dB_{Lden} en 50 dB_{Lnight}. Het aantal is weergegeven per geluidsbelastingklasse van 5 dB (zie tabel 3.4).

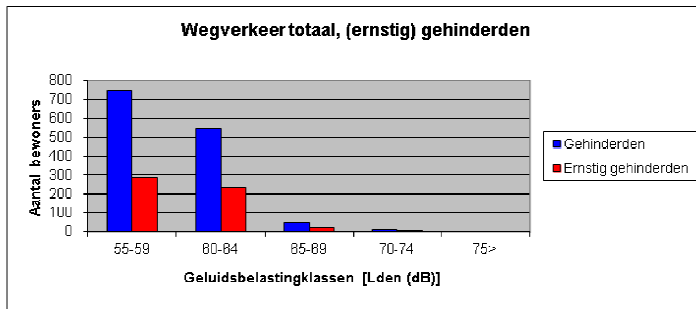
Uit de tabel blijkt dat hoe lager de geluidsbelasting, des te minder personen gemiddeld (ernstig) gehinderd of slaapverstoord zijn ten opzichte van hogere geluidsbelastingen. Ook bij lage geluidsklassen komen dus (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden voor. Op deze manier wordt er rekening gehouden met het feit dat sommige mensen gevoeliger dan anderen. Doordat lagere geluidsklassen veel grotere gebieden omvatten en er in Midden-Delfland relatief weinig gebieden zijn met hoge geluidsklassen, ontstaat de situatie dat het merendeel van de (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden worden veroorzaakt door lagere geluidsklassen (tot de plandrempel). Dit blijkt eveneens duidelijk uit afbeelding 3.7 en 3.8. Verder blijkt dat de meeste (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden worden veroorzaakt door gemeentelijke wegen (respectievelijk 82% en 87%).

Tabel 3.4 Het aantal blootgestelde personen, (ernstig) gehinderden en slaapverstoorde personen per geluidsbelastingklasse.*

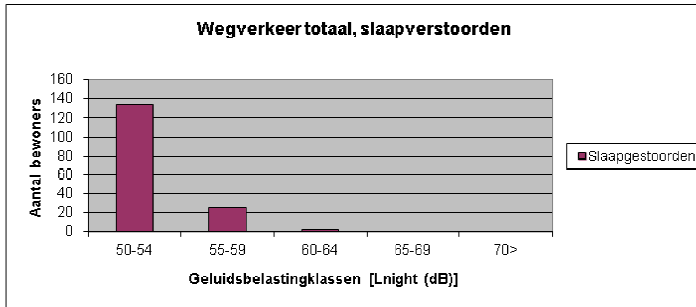
	Boven plandrempel				
Klasse (dB Lden)	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
Personen (totaal aantal)**	3.600	1.800	100	0	0
gehinderden (gem.)	661		36	9	0
gehinderden (prov)	76	60	9	0	0
gehinderden (rijk)	12	9	3	1	0
gehinderden (totaal)	749	544	49	10	0
ernstig gehinderden (gem.)	252	206	17	5	0
ernstig gehinderden (prov)	29	26	5	0	0
ernstig gehinderden (rijk)	5	4	1	1	0
ernstig gehinderden (totaal)	285	236	23	6	0
	Boven plandrempel				
Klasse (dB Lnight)	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70
Personen (totaal aantal)**	1.900	300	0	0	0
slaapverstoorden (gem.)	111	19	2	0	0
slaapverstoorden (prov)	20	6	0	0	0
slaapverstoorden (rijk)	3	1	0	0	0
slaapverstoorden (totaal)	134	26	3	0	0

* De aantallen in deze tabel kunnen in beperkte mate afwijken van de getallen die voorkomen in de rapportage van de Geluidsbelastingkaart. De oorzaak hiervan is dat in de bovenstaande tabel is gewerkt met getallen uit een aangepaste tabel waarbij de verkeersintensiteit is gesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen.

**Dit aantal betreft het gemodelleerde aantal personen dat wordt blootgesteld. Niet iedereen die wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidsbelasting ondervindt hier ook hinder aan. In de tabel valt echter op dat het aantal (ernstig) gehinderden soms hoger ligt dan het aantal personen dat wordt blootgesteld. Dit wordt veroorzaakt doordat het aantal personen dat wordt blootgesteld wordt afgerond op een honderdtal en het gemodelleerde aantal (ernstig) gehinderden niet.



Aantal (ernstig) gehinderden per geluidsklasse.



Aantal slaapverstoorden per geluidsklasse.

Hoofdstuk 4: Afweging van de maatregelen voor de clusters van woningen boven de plandrempel

4.1 Algemene beschrijving mogelijke maatregelen

De gemeentelijke en rijksoverheid hebben geen bevoegdheden om de geluidsnormen auto's en vrachtverkeer aan te scherpen. Regels hieromtrent zijn de bevoegdheid van de Europese Unie. Uit het Fact Book "Stille voertuigen/banden tegen verkeerslawaaï" van het ministerie van I&M (pagina 19) blijkt onder meer dat verdere aanscherping van de EU-geluidseisen worden gewacht, zowel wat betreft de voertuigen en van de autobanden. -2 en -2 tot -4 dB).

Naast de verbetering van de voertuigen is het ook mogelijk om geluidsreductie te bereiken door verkeersmaatregelen (herinrichting) en het gebruik van stillere verharding. Hierin heeft de gemeente meer mogelijkheden om tot het gewenste resultaat te komen. Verkeersmaatregelen die worden onderscheiden in het Fact book "Verkeersmaatregelen tegen verkeerslawaaï" zijn:

1. Het terugbrengen van de hoeveelheid autoverkeer;
2. Het verlagen van de snelheid;
3. Het verminderen van snelheidsvariatie;
4. Het verlagen van het aandeel lawaaiige voertuigen.
5. Ander wegdek

4.2 Geplande maatregelen en te verwachten opbrengst

Voor de te verwachten opbrengst van de maatregelen vraagt de Richtlijn om een schatting van het effect van de voorgenen maatregelen (art. 22, lid 1j). Daarbij moet rekening worden gehouden met belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de planperiode en de daarbij behorende groei.

A. Oude Veiling / Maassluiseweg te Maasland

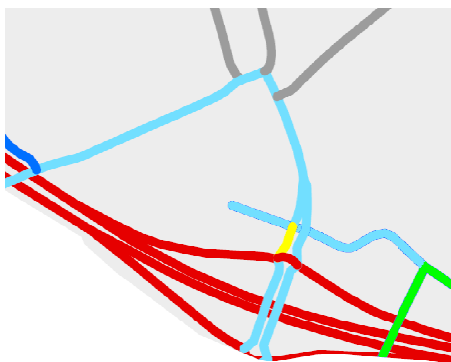
De geluidskaarten geven een cluster van 13 woningen met een geluidsbelasting boven de plandrempel.

Optie 1 Terugbrengen van de hoeveelheid verkeer

De Maassluiseweg te Maasland is een samenkost van wegen vanuit Maassluis en Maasland. Het verkeer heeft ook geen andere mogelijkheid dan deze wegen te gebruiken. Het terugbrengen van de hoeveelheid verkeer is dan ook geen optie omdat daarmee ook de verkeersontsluiting van Maasland en Maassluis onder druk komt.

Optie 2 Verlagen van de snelheid

Door de hoeveelheid kruisende verkeersstromen staan veel voertuigen al op elkaar te wachten. In dit gebied is het verlagen van de snelheid daarom geen maatregel die een verlaging van de geluidsbelasting tot gevolg zal hebben.



(links) Maximum snelheden ten zuiden van Maasland.

Legenda: rood (120 km/h), blauw (80 km/h), groen (60 km/h), lichtblauw (50 km/h), grijs (30 km/h) en geel (15 km/h).

Optie 3 Verminderen van de snelheidsvariatie

Door de vele kruisingen binnen een klein gebied wordt er veel opgetrokken en geremd. Een betere en gelijkmatiger doorstroming van het verkeer zou de geluidshinder ten goede komen. Voor een dergelijke herinrichting zijn binnen de bestaande budgetten geen middelen beschikbaar.

Optie 4 Verlagen van het aandeel lawaaiige voertuigen

Mede gezien de afrit met de Rijksweg en de gewenste ontsluiting van Maasland en de daar gevestigde bedrijven is het verminderen van lawaaiige voertuigen ter plaatse niet mogelijk.

Optie 5 Aanpassen type wegdek

De voorgenomen wegwerkzaamheden (elementen- en asfaltverhardingen) zijn tot en met 2017 bekend. Van de wegen die op de planning staan maakt ook de Maassluiseweg (2016) onderdeel uit. Op dit moment is op de bestaande weg al asfalt aanwezig. Gezien het hoge percentage motorlawaai ter plaatse zal stil asfalt geen effect hebben op de beleving van de overlast.

B Dorpsstraat / Keenenburgweg te Schipluiden

Optie 1 Terugbrengen van de hoeveelheid verkeer

De meeste voertuigen zullen indien mogelijk gebruik maken van de rondweg. De Dorpsstraat en de Keenenburgweg bieden verder ontsluiting aan woningen en bedrijven, waarvoor geen andere goede mogelijkheid beschikbaar is.

Optie 2 Verlagen van de snelheid

De locatie is reeds een 30 km/h zone.

Optie 3 Verminderen van de snelheidsvariatie

Ter plaatse is niet noemenswaardig sprake van snelheidsvariatie.

Optie 4 Verlagen van het aandeel lawaaiige voertuigen

De bus rijdt nu om het dorp heen de haltes liggen nu aan het begin en het eind van de dorpsstraat. Daarmee verdwijnt de bus uit de dorpsstraat.

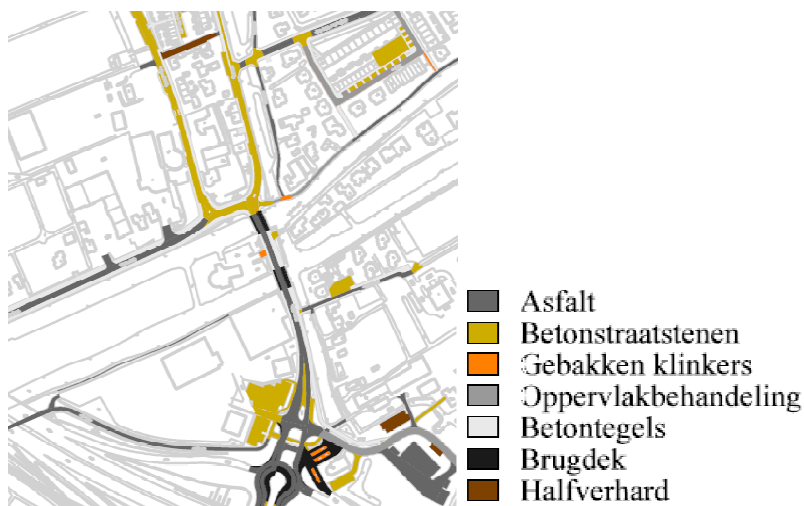
Optie 5 Aanpassen type wegdek

In afbeelding 3.13 zijn de aanwezige verhardingen weergegeven ter plaatse.

Het behoudt van een historisch dorpsgezicht wordt op deze locatie van belang geacht. Een besluit om die belangen anders te wegen zou integraal gewogen moeten worden en valt daarmee buiten de kaders van dit plan.



Aanwezige verhardingen ter plaatse van de knelpunten in Schipluiden (links) en Den Hoorn (rechts).



Aanwezige verhardingen ter plaatse van de knelpunt ten zuiden van Maasland.

C. Hoornsekade / Hoornseweg / Woudseweg (oostelijk van A4) te Den Hoorn

Optie 1 Terugbrengen van de hoeveelheid verkeer

De verkeerssituatie in dit cluster zal sterk veranderen door onder meer de verlenging van de Hooipolderweg. Hierdoor zal er veel minder verkeersbewegingen in dit cluster plaatsvinden en zal de geluidsbelasting afnemen.

Optie 2 Verlagen van de snelheid

Op dit moment is een 30 km/h zone gepland op de Woudseweg. Nu mag hier nog 50 km/h worden gereden. De 30 km/h zone zal pas worden ingesteld nadat de Hooipolderweg is doorgetrokken en het doorgaand verkeer hier gebruik van kan maken.

Optie 3 Verminderen van de snelheidsvariatie

Door de herstructurering van de wegen zal een betere doorstroming ontstaan en daarmee een lagere snelheidsvariatie.

Optie 4 Verlagen van het aandeel lawaaiige voertuigen

n.v.t.

Optie 5 Aanpassen type wegdek

Tijdens de herstructurering zal daar waar dat mogelijk is het wegdek worden vervangen voor modern en stil wegdek.

D. Veldesteijn te Maasland

Zoals beschreven in paragraaf 3.2 bevat dit cluster minder knelpunten, dan het model aangeeft. Na aanpassing van het model zal het aantal genoteerde woningen verlagen. Voor de volledigheid is het hier toch opgenomen.

Optie 1 Terugbrengen van de hoeveelheid verkeer

Het is op deze locatie moeilijk om de hoeveelheid verkeer terug te brengen. Er is vooral bestemmingsverkeer aanwezig, want het doorgaande verkeer zal vooral gebruik maken van andere wegen richting de N468.

Optie 2 Verlagen van de snelheid

De locatie is reeds een 30 km/h zone.

Optie 3 Verminderen van de snelheidsvariatie

Ter plaatse is niet noemenswaardig sprake van snelheidsvariatie.

Optie 4 Verlagen van het aandeel lawaaiige voertuigen

n.v.t.

Optie 5 Aanpassen type wegdek

Wegen in de bebouwde kom worden vaak aangelegd met klinkers. Hiervoor wordt veelal gekozen omdat mensen hierdoor langzamer gaan rijden en omdat het aanzicht beter is. Daarnaast is het vervangen van bestaande klinkerverhardingen voor asphalt duur, omdat de weg dan geheel gereconstrueerd moet worden. De voorgenomen wegwerkzaamheden (elementen- en

asfaltverhardingen) zijn tot en met 2017 bekend. De wegen in dit knelpunt maken hier geen onderdeel vanuit.

Hoofdstuk 5: Conclusie

Algemene ontwikkelingen

Door ontwikkelingen als stillere banden, wegdek en elektrisch rijden zal in de toekomst het geluidsniveau per auto steeds stiller worden. Helaas is het zo dat de verkeersintensiteit nog steeds toeneemt. Dat betekent dat het niet stiller zal worden.

De toekomstige aanleg van de Blankenburgtunnel moet ook beschouwd worden als een achteruitgang van de geluidskwaliteit.

De hoeveelheid fietsverkeer en de snelheid ervan neemt de laatste jaren toe. De bedoeling is het fietsverkeer zo veel mogelijk de ruimte te bieden. Een project wat hieraan gekoppeld is, is de herinrichting van de Zwethzone.

Voor alle bedrijven die binnen het activiteitenbesluit vallen gelden geluidsnormen, die in de nachtperiode strenger zijn dan overdag (zie Activiteitenbesluit, artikel 2.17). De ODH houdt hier actief toezicht op. Daarnaast is er een 24 uurdienst die gebeld kan worden om problemen te melden. De ODH kan hierdoor ook actief reageren op incidentele overtredingen.

Middelen

De rijksoverheid heeft aan de gemeente een bescheiden budget ter beschikking gesteld voor onderzoek en rapportage verplichtingen. De maatregelen zelf zijn zo goed mogelijk middelen neutraal ingericht. Daarmee is de slagkracht van het geluidsactieplan duidelijk beperkt en in alle gevallen zullen maatregelen moeten wachten tot een investeringsmoment. Het geluidsactieplan dient dan ook vooral beschouwd te worden als richtinggevend aan bestaande middelen.

Beperkte bevoegdheid

Knelpunten op het grondgebied van Midden-Delfland die worden veroorzaakt door de invloed van de Rijkswegen A4, A13 en A20 en de Provinciale wegen N223 en N468 vallen niet onder de bevoegdheid van de gemeente Midden-Delfland, maar onder de bevoegdheid van respectievelijk Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland.

Over het algemeen kan gesteld worden dat de gemeente Midden-Delfland een stille gemeente is. Er zijn een beperkt aantal clusters aanwezig met elk een beperkt aantal knelpunten.

Per cluster worden de volgende maatregelen genomen:

- Cluster A oude veiling Maasland:
Afhankelijk van de uitkomsten van een verkeersrapport zullen hier in de toekomst mogelijk verkeerskundige maatregelen worden genomen. In dit geval zal geluidsvermindering hierbij een rol spelen. Overige opties zijn niet wenselijk of niet kosteneffectief.
- Cluster B Dorpsstraat/Keenenburg Schipluiden:
Er zijn op dit moment geen effectieve oplossingen die tot een oplossing zullen leiden. Wel is de bus uit het dorp gehaald.
- Cluster C Hoornsekade / Hoornseweg / Woudseweg (oostelijk van A4) te Den Hoorn:
Door de herstructurering zal de doorstroming verbeteren, de snelheidsvariatie verlagen en de maximum snelheid dalen. Hierdoor zal de geluidsbelasting voor de bestaande objecten sterk verlagen.
- Cluster D Veldesteijn te Maasland:
Dit cluster bevat minder knelpunten dan op basis van de modelberekeningen wordt gemeld. Er zijn op dit moment geen effectieve oplossingen die tot een gewenst effect zullen leiden.

De geluidskaart stelt vast hoe hoog de geluidsdruk per object.

Standpunten

Omdat er geen middelen ter beschikking zijn gesteld vanuit de Europese Richtlijn geluid zal het college zich daarom altijd via de reeds lopende projecten en budgetten inzetten voor een stiller Midden Delfland. Waarbij ook andere belangen meegewogen moeten worden zoals een minimale bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven maar ook een goede toegankelijkheid voor recreanten.

Een goed voorbeeld hiervan is het LOP Midden-Delfland 2005. Daarin worden de fietsroutes benoemd waarmee het Midden Delfland verbonden is met de omringende gemeentes. Door dat netwerk in stand te houden en bij gelegenheid verder uit te bouwen bevorderen we zowel een stillere spits als een stiller recreanten verkeer.

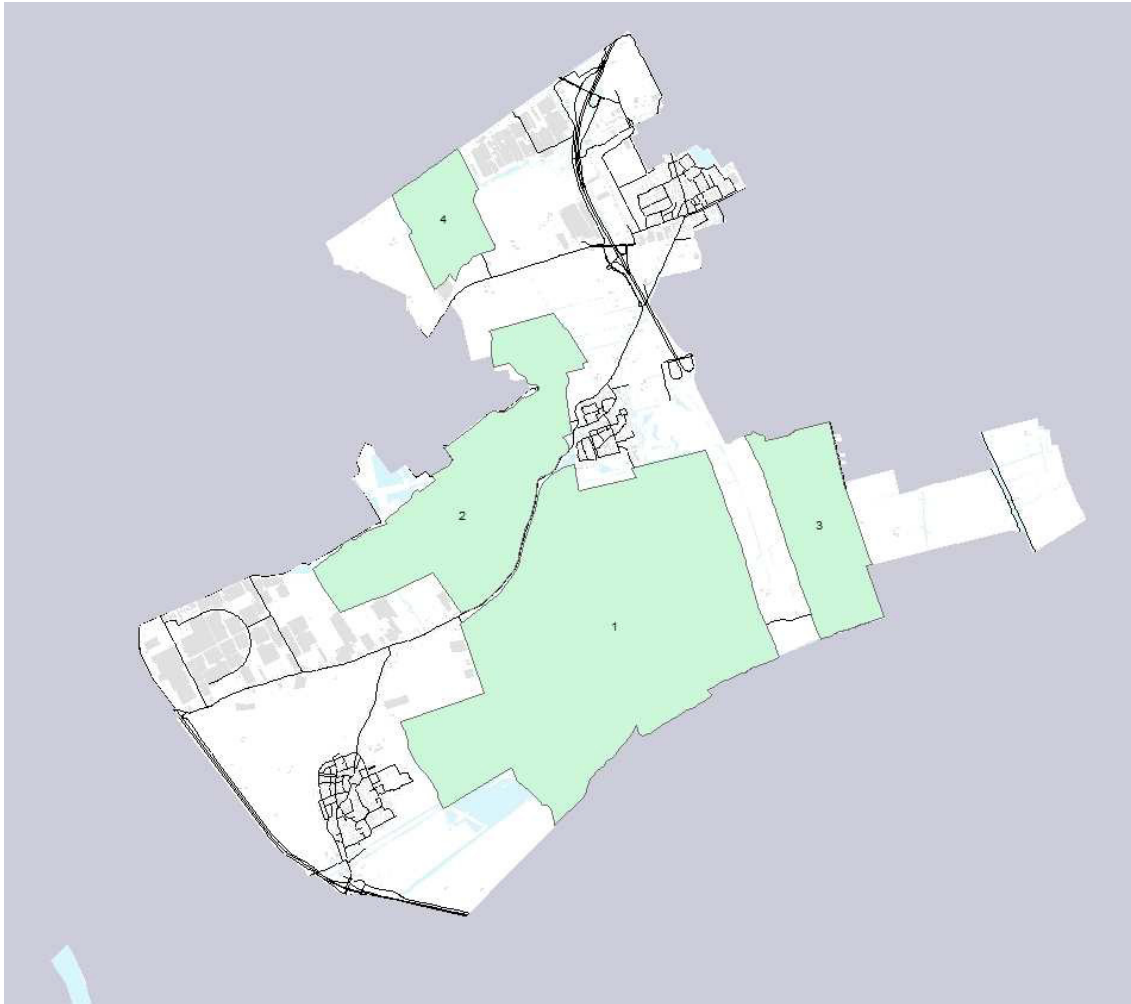
Doormiddel van het vaststellen van dit plan wordt de plandrempel van 65 DB Led/per etmaal en 55 dB Lnight/nacht vastgesteld.

De eenheden dB Lden en dB Lnight staan respectievelijk voor een gemiddelde etmaal blootstelling en een gemiddelde nacht blootstelling.

Bijlages







Reacties uit de ter inzage legging

Tijdens de ter inzage legging is 1 zienswijze ingediend. Die kunt hierachter inzien samen met antwoord van de vakafdeling BMH van de gemeente.

