



Nota van beantwoording zienswijzen

Actieplan Geluid 2019-2023

Februari 2019

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	1
1. Inleiding.....	3
2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen	4
2.1 Milieuplatform	4
2.2 Bewoner Boomgaard	5
2.3 Bewonersvereniging Vlielandseweg	6
2.4 Bewoner Vlielandseweg.....	7
2.5 Bewoner Spirea	8
2.6 Bewoner Duikersloot	8
2.7 Bewoner Ridderspoor	9
2.8 Omwonende Oudeweg	9
2.9 Omwonenden Europalaan	10
2.10 Bewoner Westlaan	14
2.11 Drietal Bewoners aan de Judith Leysterlaan	14
3. Conclusie	18

1. Inleiding

Het college van de gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft op 16 oktober 2018 het ontwerp van het Actieplan Geluid 2019-2023 vastgesteld. In het Actieplan Geluid 2019-2023 staan de maatregelen beschreven om de geluidssituatie bij de woningen met de hoogste geluidsbelasting in onze gemeente te verbeteren. Dit actieplan is de opvolger van het Actieplan Geluid 2014-2018.

Op de voorbereiding van het actieplan hebben wij afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Het ontwerp Actieplan Geluid 2019-2023 heeft van 22 oktober 2018 tot en met 2 december 2018 ter inzage gelegen. Dit is bekend gemaakt via www.overheid.nl, www.pijnacker-nootdorp.nl en via de gemeenteberichten. De gemeenteraad en het Milieuplatform zijn ook geïnformeerd over de vaststelling van het ontwerp Actieplan Geluid 2019-2023.

Op 14 november 2018 is ook een algemene inloopavond over het Actieplan Geluid 2019-2023 georganiseerd.

Tijdens de inzageperiode is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het ontwerp van het actieplan in te dienen. In totaal zijn 34 reacties op het ontwerp van het actieplan ontvangen. Deze zijn schriftelijk, via de website of per e-mail ingediend.

In deze nota van beantwoording is gekozen voor de volgende systematiek:

- De zienswijzen zijn kort samengevat (hoofdstuk 2).
- Op elk onderdeel van de zienswijze is een reactie gegeven (eveneens hoofdstuk 2).
- In hoofdstuk 3 is aangegeven of de zienswijzen tot een wijziging van het ontwerp van het actieplan heeft geleid.

Het door het college vastgestelde actieplan zal worden bekendgemaakt via www.overheid.nl, www.pijnacker-nootdorp.nl en via de gemeenteberichten. Ook zal het actieplan worden geplaatst op de gemeentelijke website. Degene die in het kader van de inspraak hebben gereageerd op het ontwerp van het actieplan ontvangen ook een brief met daarbij een afschrift van deze Nota van Beantwoording zienswijzen.

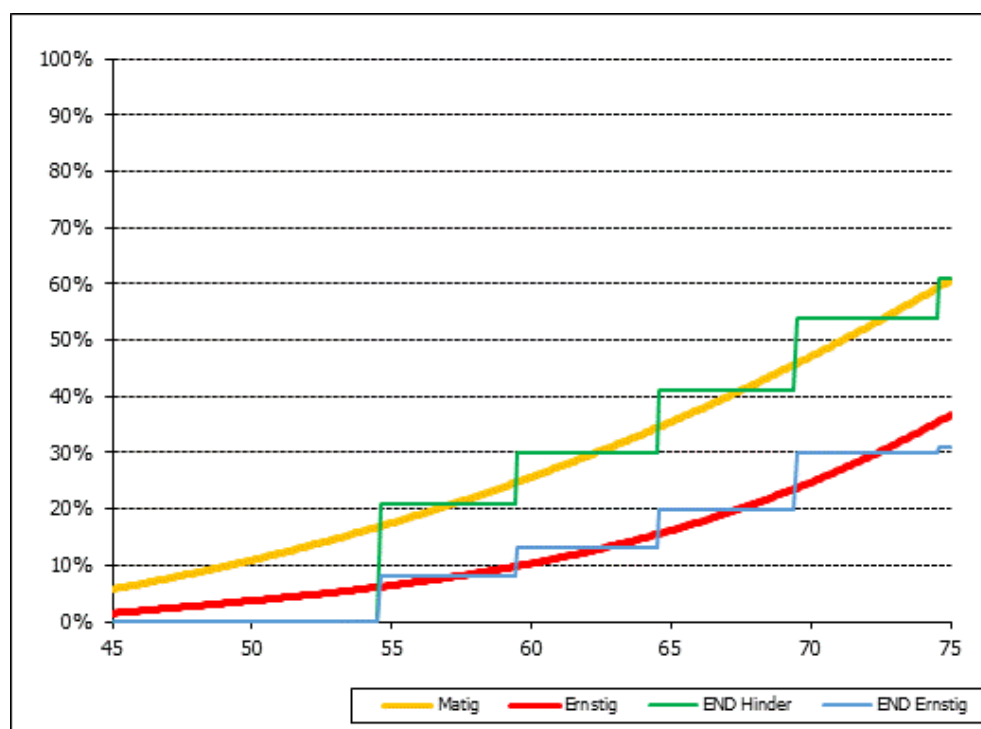
2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

2.1 Milieuplatform

Het Milieuplatform vraagt zich af hoe het college in de volgende planperiode de effecten van de nieuwe te nemen maatregelen in beeld brengt, zodat de eventuele oorzaak van toe- of afnames van (ernstig) gehinderden of slaapverstoorden vastgesteld kunnen worden.

Reactie:

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is nogmaals bekeken wat de oorzaak is van de afnames van het aantal (ernstig) gehinderden of slaapverstoorden. Het is namelijk vreemd dat hiervoor geen duidelijke verklaring gegeven kon worden. Uit deze nadere analyse blijkt dat de afnames een rekenkundige oorzaak hebben. De analyse van de afnames van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden is namelijk in eerste instantie uitgevoerd volgens de voorgeschreven dosis-effectrelaties zoals opgenomen in de EU-richtlijn omgevingslawaai. In het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaai wordt alleen het omgevingslawaai meegenomen van 55 dB en hoger en zijn de dosis-effectrelaties in geluidsklassen van 5 dB vastgesteld. Voor het gemak wordt dit ook wel de “55+ dosis-effectrelatie” genoemd. Deze “55+ dosis-effectrelatie” is een vereenvoudigde weergave van de “TNO dosis-effectrelatie”. De “TNO dosis-effectrelatie” is opgesteld volgens een groot aantal hinderenquêtes en belevingsonderzoeken en laat zien dat er ook onder de 55 dB al een aantal mensen (ernstige) hinder ervaren. Conform de EU-richtlijn is het aantal mensen dat hinder ondervindt vanwege omgevingslawaai < 55 dB niet meegeteld in de grafieken die in het Actieplan Geluid 2019-2023 staan. De volgende figuur geeft weer wat het verschil is tussen de “55+ dosis-effectrelatie” (groene en blauwe lijn) en de “TNO dosis-effectrelatie” (gele en rode lijn). Op de x-as is het aantal decibellen weergegeven. De y-as geeft het percentage (ernstig) gehinderden weer.



Onze geluidskaarten tonen aan dat er veel woningen een geluidsbelasting hebben die lager is dan 55 dB. Deze woningen zijn dus niet meegenomen in de berekeningen van het aantal (ernstig) gehinderden of slaapverstoorden. Als we voor onze gemeente het (ernstig) gehinderden of slaapverstoorden berekenen volgens de “TNO dosis-effectrelatie” dan blijkt er nauwelijks een afname van het aantal gehinderden te zijn ten opzichte van de vorige planperiode. Dit sluit beter aan bij de verwachtingen. In de toekomst zal daarom, naast de voorgeschreven “55+ dosis-effectrelatie”, een extra analyse uitgevoerd met de “TNO dosis-effectrelatie”.

Het Milieuplatform begrijpt de keuze voor de plandrempelel "Ambitieuze". Maar heeft nog wel een paar kanttekeningen. Zo staat in het Actieplan Geluid 2019-2023 benoemd dat het aantal knelpunten in de toekomst toenemen door het groeiende verkeer. Het Milieuplatform vraagt om een maatregelenpakket dat beter past bij de toekomstige opgave om geluidshinder te verminderen.

Reactie:

Het groeiende verkeer in de gemeente is een direct gevolg van woningbouw en de groei van de bevolking binnen en buiten de gemeente. Pijnacker-Nootdorp wil groeien naar maximaal 65.000 inwoners (ca 54.000 in 2018). De mobiliteitsbehoefte zal meegroeien. Met de aanleg van de oostelijke randweg en Komkommerweg is de capaciteit van het wegennet gemiddeld genomen voldoende tot 2030. Het verkeer op de bestaande wegen zal desondanks nog wel toenemen, en de kans op vertraging zal met name in de spitsen toenemen. In de Visie Duurzame Mobiliteit (2016) heeft de gemeente echter aangegeven dat beter benutten van de mobiliteitsmogelijkheden prioriteit heeft boven de aanleg van nieuwe wegen. Dat betekent dat wij van de weggebruikers verwachten dat ze minder, anders of op andere tijden gaan reizen. Dit willen we onder andere doen met verbetering en frequentieverhoging van het openbaar vervoer en verbetering van het fietsnetwerk en daarbij zo veel mogelijk inspelen op de elektrische fiets (snelfietsroutes). Omdat bereikbaarheid voor bedrijven erg belangrijk is, verwachten we dat het bedrijfsleven ook actief meewerkt aan het beter benutten. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van (elektrisch) fietsen, het gebruik van openbaar vervoer, reizen buiten de spits en thuiswerken.

Het Milieuplatform vraagt zich af of er hinder wordt ervaren van het geluid afkomstig van de A12 en A13 en welke acties ondernomen worden met betrekking tot geluidshinder van de (spoor)wegen waar de gemeente geen beheerder van is.

Reactie:

De afgelopen jaren hebben wij enkele meldingen ontvangen over geluidsoverlast die wordt ervaren door het verkeer dat op de A12 en A13 rijdt. Op twee woningen na (de reeds bekende saneringswoningen langs de A12), is de geluidsbelasting ten gevolge van de rijkswegen lager dan onze plandrempelel voor gemeentelijke wegen. Dit is ook te zien op de geluidskaarten. Ook voor de andere (spoor)wegen waar wij geen beheerder van zijn geldt dat de geluidsbelasting, ingeval van spoorweglawaaier omgerekend naar gelijkhinderlijkheid voor wegverkeer, vanwege het verkeer niet hoger is dan de plandrempelel.

Wij geven prioriteit aan de woningen waarbij de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempelel. Indien wij klachten ontvangen over geluid afkomstig van (spoor)wegen waar wij geen beheerder van zijn dan zullen wij dit wel bespreken met de beheerder van de betreffende (spoor)weg en bespreken wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn.

Het Milieuplatform ziet graag dat er meer actie ondernomen wordt ten aanzien van de overlast van brommers en scooters.

Reactie:

De gemeente voert geen specifiek beleid voor geluidsoverlast van brommers. Maatregelen om bromfietsen te verbieden zijn kostbaar en moeilijk te handhaven, in verhouding tot de milieuwinst. Daarbij is de behoefte aan een bromfiets onder jongeren afgenomen (KPVV/CROW) en neemt de verkoop van geluidsarme elektrische snorfietsen toe (RAI).

2.2 Bewoner Boomgaard

Bewoner geeft aan dat hij geluidsoverlast ervaart aan de achterzijde van zijn woning door het verkeer dat rijdt over de Nootdorpseweg. De overlast wordt niet alleen buiten de woning ervaren maar ook in de woning. Bewoner heeft de door hem ervaren overlast al meerdere malen kenbaar gemaakt bij de gemeente. De overlast is nog meer toegenomen sinds de aanleg van de Tuindersweg. De bewoner verzoekt de gemeente om maatregelen te treffen waarmee de ervaren geluidsoverlast wordt verminderd. Omdat in het Actieplan Geluid 2019-2023 nog geen maatregelen zijn benoemd voor de Nootdorpseweg vraagt hij eventuele onderhoudswerkzaamheden aan de Nootdorpseweg in de tijd naar voren te halen. Mocht dit

niet mogelijk zijn dan zou hij graag zien dat er maatregelen aan zijn gevel worden getroffen om het geluidsniveau in zijn woning te verlagen.

Reactie:

Het is bekend dat de geluidsbelasting bij de woning is toegenomen sinds de aanleg van de Nootdorpseweg. Dit is een direct gevolg van woningbouw en de groei van de bevolking binnen en buiten de gemeente. Om de nieuwe woonwijken en gemeente bereikbaar te houden waren nieuwe wegen noodzakelijk, waaronder de Nootdorpseweg en Tuindersweg. Bij de planvorming die de aanleg van deze wegen mogelijk moest maken is destijds onderzocht en beoordeeld of aan de wettelijke normen kon worden voldaan. Dit was het geval.

In het Actieplan Geluid 2019-2023 staat beschreven bij welke locaties het college (bovenwettelijke) maatregelen wil gaan uitvoeren om de geluidsbelasting te verlagen. Hierbij is het algemene belang in de afweging meegenomen. De woning van deze bewoner is hierbij niet als knelpuntlocatie benoemd, omdat de geluidsbelasting lager is dan de plandrempel. Gezien het individuele belang van deze bewoner zullen wij dan ook niet het groot onderhoud aan de Nootdorpseweg in de tijd naar voren halen. Ook zal de woning in de planperiode niet voor vergoeding van gevelmaatregelen in aanmerking komen. Maatregelen die bewoner eventueel zelf zou kunnen treffen om de geluidsoverlast bij zijn woning te verminderen zijn gevelvoorzieningen, zoals geluidsisolerende beglazing, naad- en kierdichting of een geluidwerende ventilatievoorziening. Aan de achterzijde van de tuin heeft de bewoner de mogelijkheid om een geluidwerende erf- of perceelafscheiding te plaatsen.

2.3 Bewonersvereniging Vlielandseweg

Bewonersvereniging ziet graag dat het zwaar verkeer op de Vlielandseweg wordt geweerd, nadat de Oostelijke Randweg is aangelegd. Bewonersvereniging wil graag dat deze maatregel in het Actieplan Geluid 2019-2023 opgenomen wordt.

Reactie:

De gemeente doet specifiek verkeersonderzoek naar de samenstelling en routes van het verkeer op de Vlielandseweg. Daarmee willen we een betere voorspelling doen hoeveel (vracht)verkeer straks van de oostelijke randweg gebruik gaat maken in plaats van de Vlielandseweg. In overleg met de ondernemers van het bedrijventerrein en de bewoners van de Vlielandseweg willen we bekijken hoe we het gebruik van de oostelijke randweg nog meer kunnen stimuleren en daarmee de overlast op de Vlielandseweg verder beperken.

Bewonersvereniging wil ook dat andere maatregelen dan stil asfalt en gevelmaatregelen worden onderzocht en opgenomen worden in het Actieplan Geluid 2019-2023. Voorgestelde maatregelen zijn:

- **Inrichting van 30 km/uur zone bij herinrichting Vlielandseweg (werk met werk maken)**
- **Bussluis/poller in Katwijkerlaan t.h.v. S-bocht (beperken doorgaand verkeer A12)**

Reactie:

De Vlielandseweg heeft een belangrijke verkeersfunctie voor de bereikbaarheid van Pijnacker. De weg is samen met de Katwijkerlaan de tweede invalsweg vanuit Zoetermeer naast de N470 en Klapwijkseweg. De N470 vervangt de Katwijkerlaan/Vlielandseweg niet, maar is een belangrijke aanvulling om het nog steeds toenemende autoverkeer van en naar Pijnacker te kunnen verwerken. Een afsluiting van de Katwijkerlaan is dan ook niet aan de orde.

De verwachting op grond van verkeersmodellen is dat er enerzijds nieuw verkeer bij zal komen op de Vlielandseweg, vanuit de nieuwbouwwijken Ackerswoude en De Scheg, maar er anderzijds verkeer overgenomen zal worden door de nieuwe Oostelijke randweg, met name verkeer van en naar het bedrijventerrein De Boezem. Gezien de aard en omvang van het verkeer is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u de meest passende inrichting voor de Vlielandseweg, conform de richtlijnen van het CROW (landelijk erkend kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer). Bij een gebiedsontsluitingsweg domineert het doorgaande verkeer, in tegenstelling tot een erftoegangsweg 30 km/u waar de verblijfsfunctie en het bestemmingsverkeer domineert. Verlaging van de snelheid naar 30 km/u is volgens de richtlijnen

CROW in strijd met doorstromingsfunctie en de kenmerkende inrichting van een gebiedsontsluitingsweg. Kenmerken zijn o.a. een geasfalteerde weg met rijstrookindeling en scheiding tussen langzame en snelle vervoerwijken. De weggebruiker verwacht op grond van de kenmerken 50 km/u te mogen rijden. Snelheidsverlaging vereist een ingrijpende aanpassing van de weg. Alleen een verkeersbord is onvoldoende. Dit betekent onder andere toepassing van verkeersdrempels, een versmald wegprofiel, menging met langzaam verkeer en bij voorkeur klinkerverharding. Een dergelijke inrichting is uit oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid alleen gewenst bij wegen tot ca. 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij hogere intensiteiten gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid en doorstroming (files). Ook zal het geluid en de trillingen toenemen door het bestratingsmateriaal en de drempels.

Bewonersvereniging is van mening dat de sanering van de zogenaamde A-lijst woningen niet is afgerond.

Reactie:

Deze stelling is niet correct. Het besluit van de minister voor de vaststelling van de ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting bij de A-lijst woningen in onze gemeente is op 23 februari 2000 bekendgemaakt. In de afgelopen jaren zijn diverse saneringstrajecten voor de A-lijst woningen afgerond. Voor de Vlielandseweg is dit gedaan in de periode vanaf 2015. De bewoners en eigenaren van de A-lijst woningen langs de Vlielandseweg zijn daarover in 2015 geïnformeerd. Bij de A-lijst woningen die in aanmerking kwamen voor gevelmaatregelen zijn deze maatregelen ook toegepast (tenzij bewoners en eigenaren niet aan het onderzoek mee wilden werken of de maatregelen aan woning niet toegepast wilden hebben).

2.4 Bewoner Vlielandseweg

Bewoner heeft last van trillingen die worden veroorzaakt door vrachtwagens en landbouwvoertuigen en ziet graag dat deze geweerd worden op de Vlielandseweg. Bewoner geeft aan niet zo zeer overlast te hebben van gewone auto's, maar wel van brommers en vaak zeer hard rijdende motoren. Bewoner geeft ook aan dat het onwenselijk dat de nieuwe woonwijk De Scheg op de Vlielandseweg ontsloten wordt.

Reactie:

Zie ook de reactie op de vragen van de bewonersvereniging Vlielandseweg.

Gezien de functie van de Vlielandseweg als gebiedsontsluitingsweg zal volledig weren van vrachtwagens en landbouwvoertuigen niet mogelijk zijn. Wel gaan we bekijken hoe we het zware verkeer zoveel mogelijk kunnen stimuleren om van de oostelijke randweg gebruik te maken.

De gemeente heeft geen mogelijkheden om de geluidsoverlast van motoren en brommers aan te pakken. Bij grote verkeerscontroles controleert de politie op geluidsproductie van individuele voertuigen. Omdat er in het land maar weinig meetploegen zijn is de kans op een dergelijke controle op de Vlielandseweg volgens de politie klein.

De aansluiting van De Scheg ligt nog niet definitief vast, maar zal zeer waarschijnlijk op de Vlielandseweg zijn aan de zuidkant van de nieuwe wijk. Een meer noordelijke gelegen aansluiting bij de Nieuwkoopseweg zal overigens weinig invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de Vlielandseweg, omdat het verkeer in alle gevallen gebruik zal maken van de Vlielandseweg. Maar naast toename van het verkeer van en naar de Scheg, is er ook een afname van het verkeer door de oostelijke randweg. De hoeveelheid verkeer blijft daarmee in de toekomst ongeveer op het huidige niveau.

Tot slot is bewoner verbaasd dat zijn woning niet in aanmerking kwam voor sanering.

Reactie:

De woning van deze bewoner stond op de saneringslijst als A-lijst woning aangemerkt en is in 2015 onderzocht. Uit het nader akoestisch onderzoek in deze woning is gebleken dat het vereiste geluidsniveau in de woning voldoet aan de wettelijke eisen uit de Wet geluidhinder. De woning

kwam daardoor niet in aanmerking voor maatregelen aan de gevel. De sanering van deze woning is daarmee afgerond.

2.5 Bewoner Spirea

Bewoner ervaart overlast in de achtertuin of bij openstaande deuren aan de achterzijde door het verkeer op de Molenaar Blonkweg. Bewoner is van mening dat de geluidsoverlast wordt veroorzaakt door het toenemende verkeer en dat er vaak harder wordt gereden dan de toegestane snelheid van 50 km/uur.

Reactie:

De Molenaar Blonkweg is onderdeel van de randweg Nootdorp. De toename van het verkeer is een direct gevolg van woningbouw en de groei van de bevolking binnen en buiten de gemeente.

Fysieke snelheidsbeperkende maatregelen op de Molenaar Blonkweg zijn op last van de brandweer beperkt. De Molenaar Blonkweg is namelijk een primaire brandweerroute. Er liggen snelheidsremmers ter hoogte van de Laakweg. Er staat ook een snelheidsdisplay en herhalingsborden van de snelheidslimiet 50 km/uur. Daarnaast zijn er regelmatig snelheidscontroles door de politie. Desondanks kunnen we nooit helemaal voorkomen dat een aantal automobilisten zich niet aan de verkeersregels houden.

De bewoner van de Spirea is van mening dat de geluidsbelasting bij zijn woning hoger is vanwege de aanwezige vijver tussen de Molenaar Blonkweg en zijn woning. Als oplossing voor de ervaren geluidsoverlast wordt een 1 meter hoge aarden geluidswal aangedragen.

Reactie:

In het Actieplan Geluid 2019-2023 wordt prioriteit gegeven aan woningen waarvan de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB (de zogenaamde plandrempe). De geluidsbelasting bij de woning van deze bewoner is 53 dB. Dit is lager dan de plandrempe. Langs de Molenaar Blonkweg zijn ook geen andere woningen gelegen waarvan de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempe. In het kader van het Actieplan Geluid 2019-2023 zijn wij daarom niet voornemens om geluidsmaatregelen te realiseren.

De vijver aan de achterzijde van de woning zorgt inderdaad voor reflectie van geluid. Hierdoor kan de geluidsbelasting bij de woning iets hoger zijn. De geluidsbelasting zal echter nog steeds ruim lager zijn dan de plandrempe.

2.6 Bewoner Duikersloot

Bewoner ervaart geluidsoverlast van de N470. De overlast wordt vooral 's nachts ervaren wanneer er geen bladeren meer aan de bomen zitten en wordt veroorzaakt door motoren die te hard rijden, vrachtverkeer en het dat verkeer uit de tunnel ter hoogte van de Mare komt. Bewoner ziet graag dat er ook voor de wijken Tolhek en Klapwijk een geluidscherm komt.

Reactie

In het Actieplan Geluid 2019-2023 wordt prioriteit gegeven aan woningen langs lokale wegen waarvan de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB (de zogenaamde plandrempe). De geluidsbelasting van de N470 is bij de woning van deze bewoner een stuk lager dan de plandrempe. Langs de N470 zijn ook geen andere woningen gelegen waarvan de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempe. In het kader van het Actieplan Geluid 2019-2023 zijn wij daarom niet voornemens om geluidsmaatregelen, zoals een geluidscherm, langs de N470 te realiseren.

Omdat in de nacht minder omgevingsgeluid is zal het geluid van het verkeer beter hoorbaar zijn. Wij hebben geen specifieke informatie over snelheden van het wegverkeer op de N470. In het algemeen maken motoren vaak meer lawaai dan auto's. Dit heeft dan eerder te maken met het snelle optrekken, dan een te hoge snelheid. De gemeente kan hier geen invloed op uitoefenen.

Met betrekking tot de tunnel ter hoogte van de Mare kan gemeld worden dat de provincie Zuid-Holland voornemens is om een proef te doen met innovatieve geluidsreducerende maatregelen. Deze maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het groot onderhoud van de N470. De provincie wil haar wegen schoner en slimmer maken en heeft daarbij voor de N470 verschillende innovatieve maatregelen. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de provincie Zuid-Holland: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/energie/energiewegen-0/n470-geeft-energie/innoveren/>

2.7 Bewoner Ridderspoor

Bewoner vraagt om in het Actieplan Geluid 2019-2023 aandacht te besteden aan de geluidsoverlast van evenementen (zoals Lentefeest, Oktoberfeest, Dobbeplassloop en Kermis).

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 gaat over weg-, rail- en luchtverkeer en industrielawaai en niet over het geluid afkomstig van evenementen. Het gemeentelijk evenementenbeleid wordt binnenkort herzien. Hierbij wordt aandacht besteed aan het aspect geluid.

Daarnaast vraagt deze bewoner om aandacht voor het toenemende verkeer dat over de rondwegen gaat. Bewoner ervaart steeds vaker overlast door motoren die vroeg in de ochtend veel lawaai maken.

Reactie:

De toename van het verkeer in de afgelopen decennia is een direct gevolg van woningbouw en de groei van de bevolking binnen en buiten de gemeente. Om de nieuwe woonwijken en gemeente bereikbaar te houden zijn nieuwe wegen noodzakelijk, zoals de N470, de Europalaan, Braslaan, Molenaar Blonkweg, Komkommerweg en Oostelijke Randweg. De nieuwe wegen liggen over het algemeen aan de randen van de woonwijken om de overlast te beperken. Desondanks is toename van het verkeer en overlast voor sommige woningen onvermijdelijk.

De gemeente heeft geen mogelijkheden om de geluidsoverlast van motoren en brommers aan te pakken. Bij grote verkeerscontroles controleert de politie op geluidsproductie van individuele voertuigen. Omdat er in het land maar weinig meetploegen zijn is de kans op een dergelijke controles op specifieke locaties volgens de politie klein.

2.8 Omwonende Oudeweg

Bij één van de woningen rondom de Oudeweg is de geluidsbelasting hoger dan de plandrempel uit het Actieplan Geluid 2019-2023. Omdat er in de komende planperiode geen onderhoudswerkzaamheden zijn voorzien bij de Oudeweg zijn er in het plan nog geen maatregelen voorzien. Omwonende verzoekt om in het Actieplan Geluid 2019-2023 toch ook maatregelen voor zijn woning op te nemen. Als mogelijke maatregel wordt voorgesteld het verkeer op de Oudeweg te verminderen door een andere verbindingsweg van Pijnacker via bedrijventerrein Heron naar de A12.

Reactie:

Bij een deel van de woningen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel zal in de periode tot en met 2023 geen groot onderhoud uitgevoerd worden. Om kapitaalvernietiging te voorkomen hebben wij ervoor gekozen om bij deze knelpuntlocaties in de planperiode 2019-2023 nog geen maatregelen toe te passen. Bij de betreffende knelpuntlocaties (waaronder de 11 woningen langs de Oudeweg) willen we de komende planperiode gebruiken om te onderzoeken hoeveel geluidsoverlast er is en waardoor deze wordt veroorzaakt. Met deze informatie kan er in de volgende planperiode een maatregelafweging gemaakt worden en daarbij een eventuele prioriteitstelling worden opgesteld.

De voorgestelde nieuwe verbindingsweg past niet binnen ons huidig beleid. Met de aanleg van de oostelijke randweg en Komkommerweg in Pijnacker is de capaciteit van het wegennet gemiddeld genomen voldoende tot 2030. Het verkeer op de bestaande wegen zal nog wel toenemen. In de Visie Duurzame Mobiliteit (2016) heeft de gemeenteraad aangegeven dat beter benutten van de mobiliteitsmogelijkheden (zoals gebruik fiets en openbaar vervoer, thuiswerken, reizen buiten de

spits) prioriteit heeft boven de aanleg van nieuwe wegen. Er zijn op middellange termijn geen plannen voor een nieuwe wegverbinding tussen Pijnacker en Nootdorp. Bovendien heeft de aanleg van nieuwe wegen ook weer een verkeersaantrekkende werking en nadelige gevolgen voor het milieu.

Omwonende geeft ook aan overlast te ervaren door het toenemende aantal evenementen bij de IJsbaan van de Nootdorpse IJScub en verzoekt dit aantal evenementen op deze locatie te verminderen of de geluidsnormen aan te passen.

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 gaat over weg-, rail- en luchtverkeer en industrielawaai en niet over het geluid afkomstig van evenementen. Het gemeentelijk evenementenbeleid wordt binnenkort herzien. Hierbij wordt aandacht besteed aan het aspect geluid.

2.9 Omwonenden Europalaan

In de omgeving van de Europalaan ervaren diverse omwonenden geluidsoverlast van de Europalaan. Voor het Actieplan Geluid 2019-2023 konden 22 zienswijzen in behandeling worden genomen. Eén van de onderwerpen waar omwonenden van de Europalaan zich zorgen over maken is de toenemende verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Tuindershof en de opening van de Lidl aan de Kortweg. Men is bang voor een verminderd woongenot door geluidsoverlast.

Reactie:

De basis van de geluidsberekeningen voor het Actieplan Geluid 2019-2023 is een verkeersmodel. Voor de huidige situatie zit daar de Lidl nog niet in. Voor de toekomstige situaties is dit wel het geval. De Lidl zal wel voor enige verkeerstoename op de Europalaan zorgen, maar meer verspreid over de dag dan het woon-werkverkeer.

De belangrijkste toename van het verkeer op de Europalaan is een direct gevolg van woningbouw en de groei van de bevolking binnen en buiten de gemeente. Om de nieuwe woonwijken en gemeente bereikbaar te houden waren nieuwe wegen noodzakelijk, waaronder de N470 en de Tuindersweg. De Europalaan is destijds aangelegd als gebiedsontsluitende toegangsweg in Pijnacker.

Om het verkeer op de Europalaan niet veel verder te laten groeien en de ontwikkeling van Tuindershof mogelijk te maken, wordt de Komkommerweg aangelegd. Het verkeer verdeelt zich in de toekomst over de twee invalswegen. Er is vooralsnog geen noodzaak om verkeer of verkeerssoorten, zoals vrachtwagens of motorrijders, selectief te weren op de Europalaan. Bovendien zou dit tot een verschuiving van het probleem leiden.

In 2019 gaat de gemeente de haalbaarheid onderzoeken van een verlenging van de Komkommerweg naar de Hoefslag. Met een verlenging wordt deze route nog aantrekkelijker wordt voor het glastuinbouwverkeer. Voor een verdere verlenging naar een noordelijke randweg Pijnacker worden op middellange termijn geen plannen ontwikkeld (zie ook beantwoording Milieuplatform en omwonende Oudeweg).

Sommige omwonende ervaren overlast van het verkeer dat over de Europalaan rijdt wanneer zij in de tuin zitten. In de geluidskaarten is geen rekening gehouden met de geluidsniveaus in de tuin. Voor veel omwonende langs de Europalaan is het geluidsniveau in de tuin hoger dan de geluidsbelasting op de gevel van de woning, omdat de tuin dicht bij de weg is gelegen.

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 wordt opgesteld in het kader van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In de omschrijving van de Wet milieubeheer wordt verwezen naar bijlage I, onderdeel 2, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (de richtlijn omgevingslawaai). Daarin is bepaald dat de geluidbelasting betrekking heeft op 'de meest blootgestelde gevel'. Dit is in lijn met hetgeen gebruikelijk is in het kader van de

besluitvorming voor geluidhinder. Met de geluidbelasting in tuinen of balkons behoeft, ook volgens constante jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen rekening te worden gehouden.

Desalniettemin is bekend dat bewoners van woningen met een hoge geluidsbelasting door verkeerslawaaï minder hinder in en rond de woning ervaren als er stille plekken in de buurt zijn. Bij woningen met een hoge geluidsbelasting vermindert het aantal gehinderden als de woning een tuin of balkon heeft aan de geluidsluwe zijde. Bij de knelpuntlocaties, dus de woningen waar de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan 65 dB, waar deze planperiode nog geen “werk met werk” gemaakt kan worden zal onderzocht worden in hoeverre er sprake is van een tuin aan de geluidsluwe zijde.

Er wordt overlast ervaren door het verkeer dat te hard rijdt (waaronder motoren). Volgens omwonenden zijn er op de Europalaan geen afremmende voorzieningen aangebracht waardoor de weggebruikers uitgenodigd worden om te hard te rijden.

Reactie:

Er zijn altijd weggebruikers die te snel rijden, maar uit metingen blijkt dat er op de Europalaan geen sprake is van structurele ernstige snelheidsovertredingen (> 5 km/uur). Er is daarom ook geen noodzaak voor snelheidsremmende maatregelen (snelheidsdisplay, drempels) en snelheidscontroles door de politie of flitspaal.

Gezien de aard en omvang van het verkeer en de gebiedsontsluitende functie van de weg is 50 km/u de meest passende snelheid voor de Europalaan, conform de richtlijnen van het CROW (landelijk erkend kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer). Bij een gebiedsontsluitingsweg domineert het doorgaande verkeer, in tegenstelling tot een erftoegangsweg 30 km/u waar de verblijfsfunctie en het bestemmingsverkeer domineert. Verlaging van de snelheid naar 30 km/u is volgens de richtlijnen CROW in strijd met doorstromingsfunctie en de geloofwaardigheid voor de gebruiker. Bovendien zouden ingrijpende snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels nodig zijn. Dit zou overlast groter maken. Ook de brandweereisen maken snelheidsremmende maatregelen op deze primaire brandweerroute niet mogelijk in verband met de minimale aanrijtijden.

Een aantal omwonenden ervaren overlast door fijnstof en de geur van uitlaatgassen.

Reactie:

De gemeente Pijnacker-Nootdorp neemt deel aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In onze gemeente wordt voldaan aan de wettelijke normen die gelden voor de luchtkwaliteit. Verder maken fijnstof en geur door uitlaatgassen geen deel uit van het Actieplan Geluid 2019-2023. De gemeente heeft geen mogelijkheden om de geuroverlast door uitlaatgassen van het verkeer over de Europalaan aan te pakken. Voor de langere termijn is de verwachting dat steeds meer mensen elektrisch gaan rijden. Daarmee zullen de uitlaatgassen geleidelijk afnemen. De gemeente stimuleert het elektrisch rijden met aanleg van openbare oplaadvoorzieningen.

Een aantal omwonenden geeft aan dat het onbegrijpelijk is dat de Europalaan niet als knelpuntlocatie in het Actieplan Geluid 2019-2023 wordt genoemd. Eén omwonende is van mening dat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en de bovengrens uit de Wet geluidhinder.

Reactie:

Het college is vrij in het bepalen van zijn ambitieniveau. Ter voorbereiding op het vaststellen van het Actieplan Geluid 2019-2023 is een drietal ambitieniveaus onderzocht:

- 1. Basis: het reguliere beleid voor bestaande situaties wordt gecontinueerd (plandrempel is 70 dB).*
 - 2. Gedifferentieerd: in overeenstemming met het beleid voor nieuwe situaties wordt een plandrempel aangehouden die past bij de kenmerken van het gebied (plandrempel is afhankelijk van gebiedstype 58, 63 of 68 dB).*
 - 3. Ambitieuw: het reguliere beleid voor bestaande situaties wordt gecontinueerd, met daarbij een plandrempel die lager is dan de plandrempel uit het Actieplan Geluid 2014-2018 (65 dB).*
- Per ambitieniveau zijn de kosten, de baten en de gezondheidseffecten in beeld gebracht. Uit onderzoek blijkt dat bij een plandrempel van 65 dB met beperkte middelen de grootste gezondheidseffecten en baten te verwachten zijn.*

Dit betekent dus dat van een knelpuntlocatie sprake is wanneer de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB. Bij de woningen langs de Europalaan is de geluidsbelasting op de gevel van de woningen niet hoger dan 65 dB. In enkele gevallen is de geluidsbelasting net onder de drempelwaarde.

De normen uit de Wet geluidhinder zijn van toepassing voor de zogenaamde nieuwe situaties. Bij de woningen langs de Europalaan is geen sprake van nieuwe situaties waardoor de normen uit de Wet geluidhinder niet van toepassing zijn.

Omwonende ervaren met name meer overlast sinds de opening van de Tuindersweg.

Reactie:

Bij de aanleg van de Tuindersweg is onderzocht hoe de geluidsbelasting zich zou ontwikkelen op het onderliggende wegennet. Er is toen geconcludeerd dat door de aanleg van de Tuindersweg de geluidsbelasting bij de woningen langs de Europalaan zou toenemen. Hierbij is ook aangegeven dat bij groot onderhoud van de Europalaan een stiller wegdektype wordt toegepast op de Europalaan. In het nieuw vast te stellen Beheerplan Wegen wordt aan de raad voorgesteld om een stil wegdektype toe te passen op de Europalaan.

Twee omwonenden ervaren ook trillingshinder wanneer er vriesgaten in het wegdek zitten of scheurvorming is door boomwortels of door het zwaar vrachtverkeer dat op de Europalaan rijdt.

Reactie:

Vriesgaten en scheurvorming in het wegdek worden hersteld via het zogenoemde klein onderhoud. Ieder jaar wordt een schouw uitgevoerd om vast te stellen waar klein onderhoud noodzakelijk is. Bij de laatste schouw aan de Europalaan zijn geen tekortkomingen geconstateerd. Indien men van mening is dat er sprake is van vriesgaten of scheurvorming dan kan dit gemeld worden via het Meldpunt Leefomgeving: <https://www.pijnacker-nootdorp.nl/loketten/meldpunt-leefomgeving.htm>. Om een melding in behandeling te kunnen nemen is het belangrijk dat hierbij een goede locatieomschrijving wordt toegevoegd.

Eén omwonende geeft aan dat hij 's nachts met het raam dicht slaapt omdat er al vroeg in de ochtend veel verkeer is op de Europalaan.

Reactie:

Bij de bepaling van de geluidsbelasting en eventuele maatregelen is het gebruikelijk dat wordt uitgegaan van de situatie met gesloten ramen. Indien in een woning geen goede ventilatievoorzieningen aanwezig zijn om met gesloten ramen te slapen kan de bewoner nagaan of geluiddempende ventilatievoorzieningen (bijvoorbeeld een suskast of muurdemper) toepasbaar zijn in de woning.

Eén omwonende geeft aan overlast te ervaren door het verkeer dat stil staat bij de rotonde met de Westlaan.

Reactie:

De rotonde bij de Westlaan is een druk kruispunt waar ook veel fietsers oversteken. Langzaam rijdend en stilstaand verkeer is hier onvermijdelijk.

Er bestaan twijfels over de kwaliteit van het asfalt op de Europalaan.

Reactie:

Op dit moment is de kwaliteit van het asfalt voldoende en is er geen aanleiding om het groot onderhoud aan de Europalaan vervroegd uit te voeren.

Eén omwonende is van mening de berekening van de geluidsbelasting niet correct is omdat op de N470 een bord staat dat bedrijventerrein de Boezem via de Klapwijkseweg moet rijden. Deze omwonende is van mening dat deze route in de praktijk niet wordt gebruikt. Deze omwonende geeft ook aan dat nog geen rekening is gehouden met de komst van de Lidl aan de Korteweg.

Reactie:

De basis van de geluidsberekeningen is een verkeersmodel dat overeenkomt met de werkelijke (getelde) hoeveelheden verkeer. Het maakt daarbij niet uit hoe de voorkeursroutes zijn aangegeven op de weg en dat deze mogelijk in de praktijk niet wordt gebruikt.

Overigens is bewegwijzering een hulpmiddel voor het verkeer waarbij de wegbeheerder de meest wenselijke route aangeeft. Bewegwijzering dwingt geen route af. Wij verwachten dat veel van en naar bedrijventerrein de Boezem vanaf 2020 gebruik gaat maken van de nieuwe oostelijke randweg. We gaan daarover ook nog met de ondernemers van de Boezem in overleg.

Voorgesteld wordt om stil asfalt of andere geluidsreducerende maatregelen (zoals aarden geluidswal, geluidscherm, geluidsdiffractoren of geluidswerende schuttingen per woning) toe te passen op de Europalaan. Eén omwonende geeft hierbij aan dat zij het belangrijk vinden dat het huidige straatbeeld met de bomenrij behouden zal blijven. Als verkeerskundige maatregelen worden genoemd:

- Het plaatsen van een flitspaal en andere handhavende maatregelen.
- Het plaatsen van een snelheidsdisplay (gecombineerd met handhavende maatregelen).
- Het instellen van een 30 km/uur zone.
- Het weren van sluipverkeer (er zijn twijfels of het verkeer wel rijdt volgens de route die theoretisch is bedacht).
- Het weren van motoren in de zomerperiode.
- Het weren van vrachtverkeer en tractoren (bijvoorbeeld met verbodsborden en handhaving daarvan met intelligente camera's).
- Overleggen met de bedrijven op de Boezem en hen verzoeken de juiste route te berijden.
- Bij grondaanbestedingen vastleggen dat er geen landbouwtractoren op de openbare weg worden toegelaten.
- De Komkommerweg verlengen tot aan de Hoefslag.
- De aanleg van een noordelijke rondweg.

Reactie:

Bij de beantwoording van andere zienswijzen over de Europalaan is reeds een reactie gegeven op de voorgestelde maatregelen.

Eén omwonende uit zijn twijfels over de bepaling van de geluidsbelasting door middel van berekeningen, omdat sinds de opening van de N470 en de Tuindersweg het verkeer op de Europalaan is toegenomen en op andere wegen het verkeer juist weer is afgenomen. Daarnaast vraagt deze omwonende of in de geluidsmodellen ook rekening wordt gehouden met de snelheid van het verkeer, het type voertuigen dat over de Europalaan rijdt, de tijdstippen waarop het verkeer over de Europalaan rijdt, de kwaliteit van het asfalt.

Reactie:

De methode waarmee de geluidsbelasting is berekend is een wettelijk goedgekeurde methode. Het geeft een betrouwbare weergave van de werkelijke geluidsbelasting bij een woning. In het geluidsmodel dat is opgesteld voor de geluidsberekening is onder andere rekening gehouden met snelheid, type voertuigen (lichte, middelzware en zware voertuigen), de dagperiode (dag-, avond- en nachtperiode), het type asfalt, de aanwezige bebouwing (3D) en bodemgebied (absorberend of reflecterende bodem).

Een aantal omwonenden zien ook graag dat er geluidsmetingen uitgevoerd worden.

Reactie:

In de geluidskaarten die horen bij het Actieplan Geluid 2019-2023 is bij alle woningen in onze gemeente de geluidsbelasting berekend. Het is niet uitvoerbaar om alle geluidsbronnen in onze gemeente te meten met een geluidmeter. Dit is te omvangrijk en is financieel niet door de gemeente op te brengen. Het grote voordeel van rekenen met een geluidsmodel is dat hiermee ook effecten van voorgenomen maatregelen of toekomstige ontwikkelingen in beeld kunnen worden gebracht. Een geluidsmodel geeft in het algemeen ook een realistische weergave van de werkelijkheid.

2.10 Bewoner Westlaan

Bewoner maakt zich zorgen over de openstelling van de Komkommerweg. Hij verwacht dat door de openstelling het vrachtverkeer over de Oostlaan en de Westlaan richting bedrijventerrein de Boezem gaat rijden. Bewoner stelt een aantal maatregelen voor:

- **meer handhaven van de 30 km/uur zone op de Westlaan en de Oostlaan;**
- **het weren van vrachtverkeer op de Westlaan en de Oostlaan;**
- **het gebruik van snelheidsmeters op knelpuntlocaties.**

Reactie:

Het verkeer op de Westlaan zal na de opening van de Komkommerweg toenemen, maar met name op het deel tussen de Rijskade en Europalaan. Voor bedrijventerrein De Boezem en het oostelijk glastuinbouwgebied leggen we de oostelijke randweg aan. We verwachten dat vooral het vrachtverkeer hiermee een snelle en makkelijke route krijgt naar het bedrijventerrein. We gaan ook in overleg met de ondernemers om te kijken hoe het gebruik van de randweg zoveel mogelijk kunnen stimuleren. Ook verkeerscirculatiemaatregelen worden daarbij besproken zodat het voor vrachtverkeer minder aantrekkelijk wordt om over de Vlielandseweg en door het centrum te rijden. Wat daarvoor de mogelijkheden en effecten zijn is nu nog niet bekend. Voor snelheidshandhaving of -meters is nu nog geen noodzaak. Snelheidshandhaving is een taak van de politie die daarbij prioriteiten stelt aan de hand van verkeerveiligheid en ongevallen.

2.11 Drietal Bewoners aan de Judith Leysterlaan

Bewoners zijn van mening dat het Actieplan Geluid 2019-2023 incompleet is en niet voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer. Dit vanwege ontbrekende cijfers en gegevens uit de geluidskaarten en de bijbehorende geluidsmodellen, het ontbreken van een evaluatie van het vorige Actieplan Geluid en een verklaring van eventuele verschillen. Daarnaast zijn bewoners van mening dat in het Actieplan Geluid 2019-2023 niet alle knelpunten zijn benoemd.

Reactie:

Deze stelling is niet correct. In overeenstemming met de Wet milieubeheer zijn de geluidskaarten van onze gemeente gepubliceerd in 2017. De geluidskaarten staan op onze website: <https://www.pijnacker-nootdorp.nl/wonen-en-leven/tonen-op-wonen-en-leven/geluidsbelastingkaart.htm>. In de rapportage van de geluidskaarten is, naast een weergave van de berekende geluidscontouren, ook te lezen wat de uitgangspunten zijn van de berekende geluidscontouren.

In hoofdstuk 4 van het Actieplan Geluid 2019-2023 is een evaluatie gegeven van het Actieplan Geluid 2014-2018. In dit hoofdstuk is ook een verklaring gegeven van verschillen die het afgelopen 5 jaar zijn ontstaan. In de beantwoording van de zienswijze van het Milieuplatform hebben wij de

verklaring over het ontstaan van verschillen, namelijk een afname van 20% van het aantal gehinderden, aangevuld.

Op pagina 12 van het ontwerp Actieplan Geluid 2019-2023 staat het volledige overzicht met knelpuntlocaties genoemd. Dit zijn de locaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel. Op pagina 11 staat beschreven hoe de keuze voor de plandrempel is vastgesteld.

Eén van de bewoners wil in het Actieplan Geluid 2019-2023 een evaluatie hebben van de Nota hogere grenswaarden ter motivatie van de gekozen plandrempel.

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 gaat over de heersende geluidssituatie in onze gemeente. Bewoners vragen om een evaluatie van de Nota hogere grenswaarde die in 2010 is vastgesteld. De Nota hogere grenswaarde is bedoeld voor toekomstige situaties (de zogenaamde nieuwe situaties). Een evaluatie van ons beleid bij nieuwe situaties is daarom in het Actieplan Geluid 2019-2023 niet aan de orde.

Een ander punt waar bewoners zienswijze tegen indienen is de bouw van de keervoorziening voor de RandstadRail ter hoogte van hun woning. Bewoners hadden graag gezien dat er onderzoek was uitgevoerd naar alternatieven voor deze keervoorziening en hadden hun zienswijze kenbaar willen maken over de keervoorziening. Daarnaast wordt ook gevraagd wat de te verwachte toename is van de geluidsbelasting door het in gebruik nemen van de keervoorziening voor de RandstadRail en de nachtmetro.

Reactie:

Op 31 januari 2017 is in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH, eigenaar RandstadRail) en Movares een bewonersavond georganiseerd. Tijdens deze avond zijn de voorlopige plannen voor de keervoorziening gepresenteerd. Ook is toen aangegeven welke alternatieven zijn onderzocht en wat de toekomstige geluidsbelasting in de omgeving zal zijn. De toekomstige geluidsbelasting (incl. keervoorziening) is door adviesbureau dB Vision onderzocht. Zij concluderen dat, bij een aantal woningen, door de keervoorziening een kleine toename in de geluidsbelasting is te verwachten. De toename voldoet aan wat wettelijk is toegestaan. Maatregelen zijn daarom niet verplicht. Bij de woningen van deze drie bewoners zal de toename in geluidsbelasting minder dan 1 dB zijn.

De gemeente heeft bij de MRDH erop aangedrongen om, ondanks dat er geen wettelijke noodzaak is om maatregelen te treffen, tegemoet te komen aan de klachten over de beleving van het geluid. De MRDH heeft ingestemd met het realiseren van een geluidwerende voorziening aan de zijde van de wijk Koningshof.

De resultaten van het onderzoek met alternatieven voor de keervoorziening zijn ook aan de gemeenteraad voorgelegd. Bij een eerste toets van de keervoorziening hebben wij geconcludeerd dat het plan past binnen het vigerende bestemmingsplan. Indien blijkt dat het uitgewerkte plan ook past binnen het bestemmingsplan zal er niet een afzonderlijke inspraakprocedure komen.

De toekomstige keervoorziening is niet in de geluidskaarten opgenomen. De geluidskaarten geven een weergave van de huidige geluidssituatie van onze gemeente (peiljaar 2016).

Bewoners ervaren geluidsoverlast van de RandstadRail en het verkeer dat over de Klapwijkseweg rijdt. Eén van de bewoners vraagt om inzicht in de huidige en toekomstige geluidsbelasting bij zijn woning. Een andere bewoner vraagt om een nulmeting.

Reactie:

Het doel van het Actieplan Geluid 2019-2023 is evalueren hoe het geluidsniveau de afgelopen vijf jaar heeft ontwikkeld en waar de prioriteiten liggen voor de aanpak van de knelpuntlocaties in de komende vijf jaar.

Bewoners van de Judith Leysterlaan vragen om een nulmeting waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoe de geluidsbelasting zich heeft ontwikkeld sinds de bouw van hun woning. Een dergelijke nulmeting valt buiten de doelstelling van het Actieplan Geluid 2019-2023. Daarnaast is dit een erg kostbare opgave om dit voor alle woningen in onze gemeente uit te voeren.

In de huidige situatie is bij de 3 woningen aan de Judith Leysterlaan berekend dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Klapwijkseweg 54-59 dB is. De geluidsbelasting ten gevolge van de RandstadRail is 52-55 dB. Dit is ruim onder de plandrempel van het Actieplan Geluid 2019-2023.

In het Actieplan Geluid 2019-2023 is een doorkijk gegeven naar de toekomstige geluidssituatie in 2030 om te bekijken waar er eventueel nieuwe knelpunten te verwachten zijn. Bij het uitwerken van maatregelen voor de huidige knelpunten is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen. Uit de prognose voor de 2030 kan op basis van de nu bekende informatie worden verwacht dat de geluidsbelasting bij de Judith Leysterlaan onder de plandrempel (65 dB) zal blijven.

De bewoners willen dat de gemeente bron- en overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger realiseert. Dit omdat er een toename van het verkeer is ten opzichte van het bouwjaar van hun woning. Deze toename is volgens hun niet inzichtelijk gemaakt in het Actieplan Geluid 2019-2023. Eén van de bewoners is van mening dat de geluidsbelasting met 11 dB is toegenomen ten opzichte van het bouwjaar van zijn woning (1991).

Reactie:

In het Actieplan Geluid 2019-2023 staat beschreven bij welke locaties het college (bovenwettelijke) maatregelen wil gaan uitvoeren om de geluidsbelasting te verlagen. Hierbij is bij het vaststellen van het ambitieniveau een afweging gemaakt in de kosten, baten en gezondheidseffecten. Op basis van het ambitieniveau zijn de woningen aan de Judith Leysterlaan niet als knelpuntlocatie benoemd en zijn er ook geen maatregelen opgenomen om de geluidsbelasting bij deze woningen te verlagen. Maatregelen die bewoners eventueel zelf zou kunnen treffen om de geluidsoverlast bij de woning te verminderen zijn gevelvoorzieningen, zoals geluidisolerende beglazing, naad- en kierdichting of een geluidwerende ventilatievoorziening.

Het is overigens bekend dat sinds de bouw van de woningen aan de Judith Leysterlaan de geluidsbelasting is toegenomen bij deze woningen. De Klapwijkseweg is destijds ingericht als gebiedsontsluitende toegangsweg in Pijnacker, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige toename van het verkeer. De toename van het verkeer op de Klapwijkseweg is een direct gevolg van woningbouw in onder andere Klapwijk zelf, Pijnacker-Zuid en Ackerswoude. Om de nieuwe woonwijken en gemeente bereikbaar te houden zijn nieuwe wegen noodzakelijk, waaronder de N470 en de in aanleg zijnde Oostelijke Randweg.

Naast de hiervoor genoemde overlast ervaart één van de bewoners ook overlast van horeca van de Ontmoetingskerk aan de Klapwijkseweg.

Reactie:

Geluidsoverlast door horeca valt buiten de scope van het Actieplan Geluid 2019-2023. Wanneer er overlast is door horeca achtige activiteiten bij de Ontmoetingskerk dan verzoeken wij dit aan ons te melden via het Meldpunt Leefomgeving: <https://www.pijnacker-nootdorp.nl/loketten/meldpunt-leefomgeving.htm>. Wij willen u vragen in de melding ook het soort overlast, het tijdstip van de overlast en een mogelijke oorzaak van de overlast op te nemen.

Bewoners willen ook inzichtelijk hebben of er een Zuid Noord verbinding wordt gerealiseerd, zoals opgenomen in de Ruimtelijke structuurvisie 2040 (ook wel de 2021 KW-RsR variant genoemd). Zij willen ook weten wat de consequenties zijn voor hun als de variant wordt gerealiseerd. Ze vragen zich af wat de huidige functie is van de Klapwijkseweg (ter hoogte van de Judith Leysterlaan) en of dit zo zal blijven.

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 beschrijft de aanpak van huidige geluidsknelpunten en niet zozeer over toekomstige ontwikkelingen. In de structuurvisie wordt vooralsnog afgezien van een nieuwe (zuid-noord) wegverbinding tussen Pijnacker en Nootdorp. Het wegennet van de gemeente is na aanleg van de oostelijke randweg en de Komkommmerweg in principe toereikend om door te groeien naar 64.000 inwoners. De gemeenteraad sluit een nieuwe wegverbinding op lange termijn echter niet uit. De functie van de Klapwijkseweg blijft zoals die nu is, een gebiedsontsluitingsweg met een lokale ontsluitingsfunctie voor de kern Pijnacker.

De bewoners willen inzicht in de afname van de geluidsbelasting nadat de Oostelijke randweg in gebruik wordt genomen. Men heeft twijfels in hoeverre het vrachtverkeer richting het bedrijventerrein De Boezem gebruik zal maken van de Oostelijke randweg. Ze vragen zich af of het vrachtverkeer verplicht wordt gebruik te maken van de Oostelijke randweg en of dit ook geldt voor het toeleverend vrachtverkeer van de winkels in het centrum van Pijnacker. Men maakt zich ook zorgen of het effect van minder vrachtverkeer richting De Boezem over de Klapwijkseweg teniet wordt gedaan door het woon- en werkverkeer van het bedrijventerrein en de nieuwe woonwijken in de omgeving.

Reactie:

De oostelijke randweg is voor vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein De Boezem sneller dan de Klapwijkseweg. Met name de rotondes op de Klapwijkseweg zijn een groot oponthoud voor vrachtwagens, maar ook de toegestane snelheid op de oostelijke randweg is hoger. Bedrijventerrein De Boezem heeft twee aansluitingen op de Randweg. Het vrachtverkeer kan niet verplicht worden om van de oostelijke randweg gebruik te maken. Er is ook noodzakelijk vrachtverkeer op de Klapwijkseweg naar de aanliggende wijken en het centrum. Een verbod van vrachtverkeer op de Klapwijkseweg is ook ongewenst, omdat dit leidt tot toename van vrachtverkeer op andere ontsluitingswegen van Pijnacker zoals de Vlielandseweg en Europalaan, waarmee het probleem alleen maar wordt verschoven.

Bewoners verwijzen in hun zienswijze naar richtlijnen van de World Health Organization (WHO). Zij vragen zich af hoe het komt dat de ambitiewaarde in het Actieplan Geluid 2019-2023 niet overeenkomt met de richtlijnen van de WHO.

Reactie:

Het college is vrij in het bepalen van zijn ambitieniveau. Ter voorbereiding op het vaststellen van het Actieplan Geluid 2019-2023 is een drietal ambitieniveaus onderzocht:

- 1. Basis: het reguliere beleid voor bestaande situaties wordt gecontinueerd (plandrempel is 70 dB).*
 - 2. Gedifferentieerd: in overeenstemming met het beleid voor nieuwe situaties wordt een plandrempel aangehouden die past bij de kenmerken van het gebied (plandrempel is afhankelijk van gebiedstype 58, 63 of 68 dB).*
 - 3. Ambitieuw: het reguliere beleid voor bestaande situaties wordt gecontinueerd, met daarbij een plandrempel die lager is dan de plandrempel uit het Actieplan Geluid 2014-2018 (65 dB).*
- Per ambitieniveau zijn de kosten, de baten en de gezondheidseffecten in beeld gebracht. Uit onderzoek blijkt dat bij een plandrempel van 65 dB met beperkte middelen de grootste gezondheidseffecten en baten te verwachten zijn. De genoemde acties uit het Actieplan Geluid 2019-2023 kunnen worden uitgevoerd met de beschikbare financiële middelen.*

Een ambitiewaarde van 53 dB is ook niet realistisch in een randstedelijke gemeente zoals de gemeente Pijnacker-Nootdorp, zonder vergaande maatregelen.

Door het toenemende verkeer op de Klapwijkseweg en de RandstadRail wordt volgens bewoners hun woongenot aangetast. Twee bewoners zijn dan ook van mening dat zij in aanmerking komen voor planschade. Twee bewoners zien ook graag een schadevergoeding door trillingen en verzakkingen van hun woning als gevolg van het toenemende aantal metro's als de keervoorziening in gebruik wordt genomen. Tot slot zijn deze twee bewoners van mening dat zij in aanmerking komen voor vergoeding van de kosten die zij hebben gemaakt

voor het indienen van zijn zienswijze en bouwkundige inspecties (inclusief een vergoeding van de wettelijke rente over de niet of te laat betaalde vergoedingen).

Reactie:

Het Actieplan Geluid 2019-2023 gaat over bestaande knelpunten en niet over de aanleg van een keurvoorziening in de toekomst. Een tegemoetkoming in de schade op grond van artikel 6.1. eerste lid Wet ruimtelijke ordening (Wro) (planschade) is alleen mogelijk op grond van de in dat artikel (lid 2) limitatief opgesomde gevallen. Hiervan is in dit geval geen sprake. Het Actieplan Geluid 2019-2023 is namelijk een beleidsvoornemen. Dit zelfde geldt voor de vergoeding van een eventuele huisverzakking door trillingen veroorzaakt door het toenemen van het aantal bewegingen bij de nog aan te leggen keurvoorziening en een vergoeding van door bouwkundige inspecteurs uitgevoerde inspecties van nulmetingen. Een vergoeding van de wettelijke rente over de niet of te laat betaalde vergoedingen is hierdoor ook niet aan de orde.

Door het vrijgeven van het ontwerp Actieplan Geluid 2019-2023 voor inspraak wordt een ieder in de gelegenheid gebracht om zijn zienswijze in te dienen. Dit is een wettelijke verplichting die volgt uit artikel 11.14 Wet milieubeheer. Het actieplan zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Artikel 11.14 Wet milieubeheer verwijst voor de gelegenheid om een zienswijze in te dienen naar artikel 3:12, derde lid, onder b van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Binnen deze termijn kan eenieder zienswijze op het ontwerp dienen. Er bestaat geen bezwaar- en beroepsprocedure. Vergoeding van kosten in een zienswijzeprocedure is niet mogelijk volgens de Awb.

3. Conclusie

Naar aanleiding van de zienswijze van het Milieuplatform wordt in hoofdstuk 4 van het Actieplan Geluid 2019-2023 een tekst toegevoegd over de ontwikkeling van de geluidshinder. Het Actieplan Geluid 2019-2023 zal op de overige punten gelijk blijven aan het ontwerp.

In het plan zijn de volgende acties voor de periode 2019-2023 benoemd:

- *Plan van aanpak van de resterende saneringswoningen.*
Saneringswoningen zijn woningen langs een (van oudsher) drukke weg, die al gebouwd waren voordat er in Nederland wetgeving was om mensen te beschermen tegen geluid van die drukke weg. Afgelopen jaren zijn de saneringswoningen met de hoogste geluidsbelasting gesaneerd. Komende jaren wordt een plan van aanpak opgesteld voor de overige saneringswoningen. Het gaat over ongeveer 400 saneringswoningen. Deze lijst met saneringswoningen is door de minister vastgesteld. Aan de lijst met saneringswoningen kunnen geen woningen meer worden toegevoegd. De gemeente heeft een wettelijke verplichting deze 400 woningen te saneren.
- *Toepassen van stil asfalt op de volgende wegen:*
 - Delftsestraatweg (buiten de bebouwde kom);
 - Westlaan (tussen Overgawseweg en Europalaan);
 - Vlielandseweg (tussen Lange Campen en Katwijkerlaan);
 - Katwijkerlaan (tussen Vlielandseweg en S-bocht).

Bij deze locaties vindt naar verwachting in de planperiode groot onderhoud plaats. Omdat aan deze wegen ook woningen liggen waarbij een overschrijding van de plandrempel (65 dB) is, wordt daarom werk met werk gemaakt door het toepassen van stil asfalt. Daarnaast staat een groot aantal van deze woningen op de saneringslijst. Bij het rijk wordt daarom subsidie aangevraagd voor stil asfalt, zodat de sanering ook formeel kan worden afgehandeld. Wanneer de saneringswoningen langs deze vier wegvakken zijn afgehandeld staan er nog ongeveer 250 woningen op de saneringslijst.
- *Herinrichting van de Delftsestraatweg binnen de bebouwde kom.*
De Delftsestraatweg is een drukke weg met veel bebouwing dicht op de weg. De geluidsbelasting bij de woningen is daarom hoog. Op dit moment wordt in overleg met bewoners bekeken hoe de Delftsestraatweg (binnen de bebouwde kom) beter ingepast kan worden in de omgeving. Hoe deze herinrichting eruit komt te zien is op dit moment nog niet duidelijk. Het aspect geluid zal bij de herinrichting meegenomen worden.

- *Continueren van het gebiedsgerichte geluidbeleid.*
Het gebiedsgerichte geluidbeleid uit 2010 vormt het gemeentelijke afwegingskader voor geluid bij *nieuwe* ontwikkelingen.
- *Uitvoeren van nader onderzoek bij woningen waar geen werk met werk gemaakt kan worden.*
Bij een deel van de woningen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel kan geen werk met werk gemaakt worden. Bij deze woningen willen we de komende planperiode gebruiken om te onderzoeken hoeveel geluidsoverlast er is en waardoor deze wordt veroorzaakt. Met deze informatie kan er in de volgende planperiode een maatregelafweging gemaakt worden en daarbij een eventuele prioriteitstelling worden opgesteld.
- *Overleg met gemeente Zoetermeer over Berkelseweg.*
Langs de Berkelseweg ligt een aantal woningen waarbij de plandrempel wordt overschreden. De gemeente Zoetermeer is beheerder van deze weg. Wij zullen daarom met de gemeente Zoetermeer bespreken wanneer groot onderhoud aan deze weg zal plaatsvinden en of zij dan ook voornemens zijn om stil asfalt toe te passen op deze weg.
- *Geluidsbronnen waarvan gemeente geen bevoegd gezag is.*
Uit geluidskaarten, ontvangen klachten, gezondheidsmonitor en leefbaarheidsmonitor volgt dat onze inwoners ook overlast ervaren door geluid afkomstig van brommers, N470, RandstadRail, vliegverkeer en hoofd(spoor)wegen. Als gemeente kunnen we deze problemen niet oplossen. We blijven de ontwikkelingen rondom deze geluidsbronnen volgen. Wanneer blijkt dat onze inwoners op grotere schaal hinder ondervinden van deze geluidsbronnen dan zullen wij dit met de betreffende bevoegde gezagen bespreken.

Ten aanzien van de ervaren overlast door het verkeer op de Europalaan kan worden gemeld dat in het Actieplan Geluid 2019-2023 geen maatregelen zijn opgenomen. Dit komt omdat de geluidsbelasting bij de woningen van deze omwonenden lager is dan de plandrempel. Echter, het is bekend dat door de aanleg van de Tuindersweg de geluidsbelasting bij de woningen langs de Europalaan zou toenemen. Dit is bekend gemaakt in het Projectbesluit (2009). Hierbij is ook aangegeven dat bij groot onderhoud van de Europalaan een stiller wegdektype wordt toegepast op de Europalaan. In het vast te stellen Beheerplan Wegen 2023-2027 wordt aan de raad voorgesteld om een stil wegdektype toe te passen op de Europalaan.



bezoek Oranjeplein 1, 2641 EZ Pijnacker

post Postbus 1, 2640 AA Pijnacker

telefoon 14 015

e-mail info@pijnacker-nootdorp.nl

internet www.pijnacker-nootdorp.nl