

Nota van beantwoording

Adviezen op concept ontwerp Actieplan geluid 2019-2023

Inleiding

Het concept ontwerp Actieplan geluid is aangeboden aan het Beleidsplatform Natuur Milieu en Duurzaamheid (NMD), alle wijkoverleggen van Ridderkerk, de Werkgroep Lucht en Geluid uit Wijk West, Burgerinitiatief 3VO-Biotoop en Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost om advies te geven op de voorgestelde plandrempels en maatregelen.

In deze nota staat een samenvatting van de adviezen die gaan over de voorgestelde plandrempels en de maatregelen. De voorgedragen tekstuele aanpassingen en bronverwijzingen zijn verwerkt. Voor de inhoudelijke rekenkundige vragen, verwijzen wij naar:

- De bijlagen 1, 2 en 3 van het Ontwerp Actieplan geluid.
 - Bijlage 1 is het hoofdrapport geluidsbelastingkaarten Derde Tranche 21 juli 2017 van KuiperCompagnons (<https://www.ridderkerk.nl/geluidsbelastingkaart>)
 - Bijlage 2 is de Notitie "Geluidsberekening mogelijke maatregelen actieplan Geluid Ridderkerk", 12 maart 2019 van KuiperCompagnons.
 - Bijlage 3: Tabellen met (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden wegverkeerslawaaai gesplitst in lokaal wegverkeer en rijkswegen op basis van referentiesituatie.
- [Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer](#), [het Besluit geluid milieubeheer](#), [de Regeling geluid milieubeheer](#) en [het Reken- en meet voorschrift geluid 2012](#). Hierin staat alle wet- en regelgeving over het opstellen van het actieplan en de berekeningen.

De samenvatting van de adviezen worden gevolgd door de beantwoording met een conclusie.

Wij hebben de volgende adviezen ontvangen (zie tabel 1 hieronder). Ook zijn alle ontvangen adviezen toegevoegd als bijlage 6 bij het Actieplan.

Tabel 1: Overzicht van de ontvangen adviezen.

| Indiener | Datum document | Datum ontvangst |
|---|--|------------------------|
| A) Beleidsplatform Natuur Milieu en Duurzaamheid (NMD) | 29 januari 2019 | 29 januari 2019 |
| B) Burgerinitiatief 3VO-Biotoop | 31 januari 2019 | 31 januari 2019 |
| C) Wijkoverleg Ridderkerk Oost | 2 februari 2019 | 2 februari 2019 |
| D) Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost | 5 februari 2019 | 5 februari 2019 |
| E) Wijkoverleg Ridderkerk West Werkgroep Lucht en Geluid, 2 documenten | E1) 7 februari 2019 E2) 8 februari 2019 | 13 februari 2019 |

A) Beleidsplatform NMD

Op 29 januari 2019 is een advies ontvangen van het Beleidsplatform NMD (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener adviseert een verlaging van de plandrempel naar 60 dB.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

A1

Er is gekeken naar wat het betekent als de plandrempel 59 dB zou worden. De werkgroep Lucht en Geluid heeft een plandrempel van 59 dB geadviseerd. Omdat dit 1 dB lager is dan de door u geadviseerde plandrempel zijn we hiervan uit gegaan.

Bij een plandrempel van 59 dB komen er meer wegen in aanmerking voor het toepassen van geluidsreducerend asfalt.

Wat we ook zien is dat er voor een aantal wegen (vanaf 50 km/h) het niet mogelijk is om met geluidsreducerend asfalt of schermen de geluidbelasting onder de 59 dB te krijgen.

Ook een aantal 30 km/h wegen hebben een geluidbelasting boven de 59 dB. Omdat op 30km/h wegen het motorgeluid het bandengeluid overheerst heeft het toepassen van geluidsreducerend asfalt geen toegevoegde waarde. Daarnaast is het vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet wenselijk dat een 30 km/h weg met klinkers vervangen gaat worden door asfalt.

Er zijn woningen in Ridderkerk die ondanks de maatregelen uit het voorgestelde concept ontwerp Actieplan geluid nog niet onder de plandrempel van 63 dB komen. Zolang er nog woningen boven de huidige plandrempel van 63 dB liggen is het niet realistisch om een lagere plandrempel vast te stellen. Het geeft dan een ambitieniveau weer wat niet haalbaar is. Bij een lagere plandrempel wordt het ambitieniveau nog onrealistischer. Het aantal woningen dat waarschijnlijk nooit aan deze lagere plandrempel kan voldoen wordt veel groter. Een lagere plandrempel zal ook nieuwbouw of renovatie moeilijker of onmogelijk maken.

Als in de toekomst door ontwikkeling en verbetering van toe te passen maatregelen er grotendeels voldaan kan worden aan de plandrempel van 63 dB kan er gedacht worden aan een verlaging van de plandrempel.

Ondanks dat we de plandrempel niet verlagen nemen we wel de wegen met een geluidsbelasting boven de geadviseerde 59 dB op in het ontwerp Actieplan geluid als cluster 6. Deze wegen zouden ook in aanmerking komen als de plandrempel wel verlaagd zou worden naar 59 dB.

Conclusie:

Het advies A1 geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

B) Burgerinitiatief 3VO-Biotop

Op 31 januari 2019 is een advies ontvangen van het Burgerinitiatief 3VO-Biotop (hierna indiener).

Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener adviseert jaarlijks op enkele verschillende hoog belaste locaties controlemetingen uit te voeren (H3);
2. Indiener vraagt wanneer de geluidschermen op de geluidwallen bij Drievliet en 't Zand worden verhoogd (H5.3);
3. Indiener stelt dat het project "GAT A15/A6" niet in uitvoering is maar in oriënterende fase en dat er een einddatum aan dit project wordt verbonden (H5.3);

4. Indiener vindt het ongewijzigd vaststellen van de plandrempel van 63 dB niet ambitieus en veel te hoog. Indiener adviseert de volgende plandrempels:

| | Plandrempel normaal | Opmerking | Optie Plandrempel voor Centrumzone |
|---------------------------|----------------------------|----------------------------------|---|
| L_{den} | 53 dB | Eventueel in 2 fasen te bereiken | 58 dB |
| L_{night} | 45 dB | | 45 dB |
| L_{indoor} | 33 dB | | 33 dB |

5. Indiener adviseert ten aanzien van een geluidsscherm langs de A15 de actie richting Rijkswaterstaat en de Provincie harder te formuleren. Indiener adviseert voor het realiseren van een geluidsscherm langs de A15 om er een gezamenlijk project van de gemeente, Rijkswaterstaat en de Provincie van te maken (H7.1);
6. Indiener adviseert een absorberend geluidsscherm van minimaal 6 meter hoog (H7.1);
7. Indiener stelt dat het vervangen van het wegdek van de Rotterdamse weg, traject AA ontbreekt in Tabel 1;
8. Indiener adviseert om ook (vracht)auto's en motoren regelmatig te controleren of ze voldoen aan de geluidnormen(H7.2);

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

B1

Het geluidsniveau dat gedurende een meetperiode gemeten wordt, is afhankelijk van het aantal voertuigen, het soort voertuigen en de rijsnelheid van de betreffende voertuigen die gedurende deze periode passeren. Voor een juiste controle van het rekenmodel moet tijdens de geluidsmeting het aantal voertuigpassages worden gemeten, moet worden beoordeeld binnen welke voertuigcategorie (licht, middelzwaar of zwaar vrachtverkeer) het voertuig valt en moet de rijsnelheid worden gemeten. Het gemeten geluidsniveau moet voor deze effecten gecorrigeerd worden en vervolgens vertaald worden naar een jaargemiddelde situatie op basis van de verwachte jaargemiddelde voertuigpassages binnen de afzonderlijke voertuigcategorieën. Na de geluidsbelastingskaarten voor de 2e tranche zijn door de DCMR (langdurige, juli 2011-oktober 2012) controlemetingen uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat het rekenmodel waarmee de geluidsbelasting is berekend voldoende nauwkeurig was. Wij zien daarom geen aanleiding om jaarlijks metingen uit te laten voeren. Goed uitgevoerde metingen zijn ook nog eens duur en wij zijn van mening dat het geld beter besteed kan worden aan maatregelen.

B2

De planning is om de schermen op de wallen bij Drievliet en 't Zand te verhogen in 2019. Dit zal toegevoegd worden in de tekst.

B3

Vooralsnog staat de realisatie van het scherm West op eind 2019. Of deze planning haalbaar is wordt nog nader onderzocht. Deze zin zal worden aangepast.

B4

Wij hebben gekeken naar wat het betekent als de plandrempel 53 dB zou worden. Het is niet realistisch om een plandrempel van 53 dB vast te stellen in een stedelijk gebied wat Ridderkerk is, we vallen niet voor niets onder de agglomeratie Rotterdam/Dordrecht. Er zijn te veel motorvoertuigbewegingen.

Ridderkerk is een stedelijk gebied waar op de ontsluitingswegen zoals de Populierenlaan en de Vlietlaan (als voorbeeld) met verkeersbewegingen van rond de 11000 motorvoertuigen per etmaal. Als deze wegen nu rond de 1000 motorvoertuigen per etmaal ligt komen we in de buurt van de 53 dB. Dit laat zien dat een plandrempel van 53 dB bij 11.000 motorvoertuigen per etmaal niet realistisch is.

In de L_{den} (day-evening-night) zit ook de L_{night} . In de geluidsindicator L_{den} wordt rekening gehouden met het feit dat het geluid waaraan men 's avonds en 's nachts wordt blootgesteld, als hinderlijker wordt ervaren.

Als de L_{night} gebruikt wordt als indicator dan ontstaat hetzelfde beeld als bij de L_{den} . De L_{night} geeft geen nieuwe inzichten om maatregelen voor te stellen. Er wordt geen plandrempel voor L_{night} vastgesteld.

Voor de L_{indoor} sluiten wij voor de bestaande woningen aan op de bestaande Wet en regelgeving, de Saneringsregeling Wet geluidshinder. Deze kent een maximale grenswaarde voor het geluidsniveau binnen woningen van 43 dB (art. 111 Wgh). Wij gaan ervanuit dat eenieder zijn woning normaal onderhoudt zodat de gevelwering in elk geval 20 dB bedraagt. Bij een gevelbelasting tot 63 dB is er geen sprake van situaties waarbij de geluidsbelasting binnen de woning hoger dan 43 dB zal zijn. Er wordt geen plandrempel L_{indoor} vastgesteld.

B5

Rijkswaterstaat is alleen tot medewerking te verplichten op het moment dat de geluidsproductieplafonds (GPP's) van de A15/A16 (dreigen te) worden overschreden. Buiten overschrijdingen heeft de gemeente geen mogelijkheden Rijkswaterstaat te dwingen. Dit betekent dat we zijn aangewezen op overleg en daar zetten wij ook op in zowel met Rijkswaterstaat als met de Provincie.

B6

In dit Actieplan geluid wordt het project "Geluidmaatregelen A15 ter hoogte van het Oosterpark" niet uitgewerkt. Uw advies zal worden meegenomen in het onderzoek naar de mogelijkheden van diverse geluidmaatregelen A15 ter hoogte van het Oosterpark. In november 2019 wordt de gemeenteraad hierover geïnformeerd.

B7

Het vervangen van het wegdek van de Rotterdamse weg, traject AA, valt onder cluster 1, project "Geluidswal/scherm Drievliet 't Zand, Rotterdamseweg".

B8

Maakt onderdeel uit van de Apk-keuring, zie APK-regelgeving RDW. Geen actie voor actieplan.

Conclusie:

De adviezen B2 en B3 geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

C) Wijkoverleg Ridderkerk Oost

Op 2 februari 2019 is een advies ontvangen van het Wijkoverleg Ridderkerk Oost (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener adviseert om het geluidsscherm langs de A15 ter hoogte van het Oosterpark geheel aansluitend te maken zodat er geen 'gat' ontstaat;
2. Indiener adviseert om ook de geluidsbelasting L_{night} te betrekken in het actieplan;
3. Indiener vraagt om een verlaging van de plandrempel binnen de wettelijke geluidszone voor de snelwegen;
4. Indiener adviseert om in elke nieuw actieplan de plandrempel met 1dB te verlagen;

5. Indiener vraagt om naast het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt ook snelheidsverlaging op een aantal wegen toe te passen. Voorstel is de Burgemeester de Zeeuwstraat-Vondellaan;
6. Indiener pleit voor een afstemming tussen het actieplan geluid en het mobiliteitsplan.
7. Indiener vraagt om de actiepunten over verkeer uit het nog vast te stellen Wijkprogramma Oost 2019-2023 mee te nemen in het actieplan. Onderstaande punten worden beschreven:
 - De splitsing Vondellaan – Da Costalaan voorzien van een rotonde;
 - Het plaatsen van een flitspaal langs de Vondellaan;
8. Indiener adviseert ten aanzien van de gereden snelheid een strenger handhavingsbeleid te gaan voeren op de Rotterdamseweg en de Burgemeester de Zeeuwstraat – Vondellaan;
9. Indiener adviseert om actiever, hoogfrequenter geluidsmetingen uit te voeren;
10. Indiener adviseert om zo mogelijk de eisen van de geluidsdemping van de isolatie aan te passen voor woningen en panden (nieuw en bestaand/renovatie);
11. Indiener meldt dat het vliegtuiggeluid merkbaar toeneemt.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

C1

De mogelijkheden voor geluidwerende maatregelen langs de A15 ter hoogte van het Oosterpark wordt in een project uitgewerkt wat los staat van dit Actieplan geluid. Uw advies zal meegenomen worden in dit project.

C2

Zie reactie B4.

C3

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer staan de regels voor geluid langs rijkswegen vastgelegd. Hierin is geregeld wat de maximale geluidbelasting op bijvoorbeeld gevels van woningen langs rijkswegen mag zijn. Ook worden zogenoemde geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Deze plafonds stellen een grens aan de geluidproductie van rijkswegen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de Wet milieubeheer en zorgt er zo voor dat het geluid van rijkswegen niet onbeheerst kan groeien.

Een plandrempel vaststellen voor geluid afkomstig van Rijkswegen heeft geen toegevoegde waarde omdat dit beleid niets kan afdwingen bij Rijkswaterstaat.

C4

Eens in de 5 jaar wordt het Actieplan geluid herzien, dan betekent dit dat de plandrempel elke 5 jaar 1 dB omlaag gaat. Dit betekent voor dit Actieplan een plandrempel van 62 dB. En over 10 jaar een plandrempel van 60 dB. Omdat het niet mogelijk is om alle wegen onder de 60 dB te krijgen hebben we ervoor gekozen om de plandrempel niet met 1 dB per jaar te verlagen.

Zie ook reactie A1.

C5

Bij een weg van 30 km/h weg gaat het motorgeluid het bandengeluid overheersen. Een combinatie van snelheidsverlaging tot 30 km/h en geluidsreducerend asfalt heeft dan ook weinig zin.

C6

Dat gebeurt en is ook in het actieplan vermeld onderaan de samenvatting en bij hoofdstuk 7.

C7

De inrichting van wegen hangt van meerdere factoren af dan alleen het geluidsaspect. De maatregel wordt daarom niet opgenomen in het actieplan.

Het handhaven van het snelheidslimieten is een zaak van de politie. De gemeente bepaalt niet het beleid.

C8

Zie reactie C7.

C9

Zie reactie B1.

C10

Dit is al geregeld in het Bouwbesluit. De geluidsbelasting op de gevel in relatie tot de eisen voor de binnenwaarden die zijn vastgelegd in het Bouwbesluit bepalen hoeveel geluidsisolatie in de gevels moet worden aangebracht.

C11

Vliegverkeer boven de regio blijft toenemen met als gevolg dat het geluid vaker zal worden waargenomen. De beslissing over een uitbreiding van de luchthaven Rotterdam en de herschikking van het luchtruim boven Nederland die wordt voorbereid zullen bepalen of het geluid van vliegtuigen een geluidsbron wordt die permanent geluidsoverlast in Ridderkerk zal brengen. De gemeente volgt deze ontwikkelingen met het oog op de bescherming van de bevolking tegen nog meer geluidsoverlast.

Conclusie:

Het advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

D) Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost

Op 5 februari 2019 is een advies ontvangen van de Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener adviseert om meerdere opties van vormen van plandrempels te bedenken. Eén optie wordt door de indiener aangegeven, namelijk plandrempels voor al gerealiseerde projecten en een plandrempel voor nog te realiseren projecten;
2. Indiener stelt voor om steekproefsgewijs controlemetingen uit te laten voeren. Hiermee het rekenmodel te onderbouwen. Zodat het draagvlak van het actieplan wordt vergroot;
3. Indiener geeft aan dat de gegevens uit het geluidsregister Rijkswegen onjuist zijn. Zie "Besluit herstel onjuiste gegeven geluidregister rijkswegen";
4. Indiener ziet graag dat alle adviezen/visies welke ingediend zijn op het actieplan geluid en voorzien zijn een reactie van de gemeente als bijlage worden toegevoegd aan het Actieplan;
5. Indiener adviseert dat er ook doelen voor de lange termijn concreet worden beschreven;
6. Indiener mist een evaluatie van het vorige actieplan. Indiener wil graag jaarlijks een evaluatie en publicatie van de werking van het Actieplan;
7. Indiener geeft aan dat de ambities van het Actieplan niet in overeenstemming is met de structuurvisie.

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

D1

Het actieplan geluid is gericht op de bestaande woningen (en andere geluidsgevoelige bestemmingen). Bij nieuwe ontwikkelingen, van bijvoorbeeld nieuwbouw van woningen of een bedrijventerrein, geldt landelijke Wet- en Regelgeving waarin geluidsnormen zijn opgenomen. Omdat het actieplan een strengere plandrempel heeft dan de wettelijke norm voor nieuwbouwwoningen kan het voor sommige ontwikkelingen betekenen dat ze maatregelen moeten treffen om te voorkomen dat er een nieuw knelpunt in het actieplan komt.

D2

Zie reactie B1.

D3

Het geluidregister is specifiek in het leven geroepen om de geluidsbelasting te berekenen bij de nieuwbouw van woningen of de reconstructie van rijkswegen. In dit geluidsregister zijn gegevens opgenomen voor de rijkswegen op basis van het huidige gebruik (intensiteit, wegdek, wettelijk toegestane rijsnelheid) of op basis van gegevens uit een Tracébesluit voor het weggedeelte. Deze gegevens zijn voor alle rijkswegen in Nederland opgenomen in het geluidregister. Door de schaal van het project bleken er na verloop van tijd foutjes in deze gegevens te zijn geslopen. Deze foutjes zijn gecorrigeerd middels een zogenoemd veegbesluit 'Besluit herstel onjuiste gegevens geluidregister rijkswegen'. Voor Ridderkerk betekende dit dat in 2017 de verkeersintensiteiten op de A15 en A16 zijn gecorrigeerd en daarop zijn ook de geluidsproductieplafonds opgehoogd met 0,1 tot 0,7 dB. Naar aanleiding van het nieuwe nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen 2017 hebben wij een onderzoek lopen naar de verkeersintensiteiten op de A15 en A16. De tekst in het actieplan is hierop aangepast.

D4

Alle ingekomen adviezen en de reactie van het college op deze adviezen worden in hoofdstuk 10 van het actieplan opgenomen.

D5

Het doel voor de langere termijn is het terugdringen van het aantal gehinderden. Dit doen we door concrete maatregelen op te nemen. Het zal steeds een afweging zijn tussen mogelijke maatregelen, de baten van deze maatregelen in de vorm van minder gehinderden, de kosten van de deze maatregelen, de impact van deze maatregelen op andere aspecten zoals veiligheid en kwaliteit van de buitenruimte en het verkrijgen van medewerking van met name bronbeheerders zoals Rijkswaterstaat, de provincie en het waterschap. Het actieplan biedt de mogelijkheid om dit elke 5 jaar opnieuw bij te sturen.

D6

In het actieplan is een evaluatie van de voorgaande actieplannen opgenomen in hoofdstuk 5. Dit actieplan geeft een doorkijk van de voorgenomen maatregelen voor de periode 2019 -2023. Omdat de effecten van de voorgenomen maatregelen al bekend zijn heeft het geen zin om jaarlijks te evalueren. De uitvoering van de maatregelen wordt in de jaarlijkse Milieu- en Duurzaamheids-monitor opgenomen.

D7

De Structuurvisie Ridderkerk is vervangen door de Omgevingsvisie Ridderkerk 2035. In de Omgevingsvisie is er in hoofdstuk 4, paragraaf 4.2 Gezondheid en leefbaarheid, aangegeven dat er een belangrijke opgave ligt in het verder terugdringen van het aantal geluidgehinderden. Het actieplan is een uitvoerend beleid om het aantal gehinderden terug te dringen en sluit aan bij de Omgevingsvisie.

Conclusie:

Het advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

E) Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid

Op 13 februari 2019 zijn er twee adviezen ontvangen van het Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting per ingediend advies (E1 en E2) en de beantwoording daarop:

E1

1. Indiener adviseert een realistischer eindresultaat;
2. Indiener mist een goed beleid en visie;
3. Indiener adviseert een plandrempel van 59 dB Lden;
4. Indiener adviseert de wegen eerder te voorzien van geluidsreducerend asfalt dan nu in de planning staat opgenomen;
5. Indiener adviseert om ook windturbinelawaai mee te nemen in het actieplan;
6. Indiener adviseert om ook voor het scherm bij "GAT A15/A16" bij te dragen vanuit eigen financiële middelen;

E2

1. De indiener geeft aan dat de wettelijke norm van 63 dB in dit plan als plandrempel is opgenomen en dat dit geen ambitie is;
2. Indiener adviseert een hoofdstuk reikwijdte en een hoofdstuk kosten toe te voegen;
3. Indiener adviseert om een verplichting op te leggen aan verhuurder, makelaars en notarissen om bij panden/percelen informatie te geven over geluid;
4. Indiener adviseert een plandrempel voor alle bronnen tezamen van 53 dB Lden en 45 dB Lnight;
5. Indiener adviseert om de berekeningen over de windmolens Nieuw Reijerwaard gemaakt door de Werkgroep Lucht & Geluid mee te nemen in dit plan;
6. Indiener adviseert om als maatregel ook diffractiegoten op te nemen voor langs de wegen Burgmeester de Zeeuwstraat en de Rotterdamseweg in dit actieplan;
7. Indiener adviseert om op alle wegen binnen de gemeente de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/h;
8. Indiener adviseert meer te lobbyen voor handhaving van de diverse maximumsnelheden;
9. Indiener adviseert om er bij Den Haag te lobbyen voor een verlaging van de maximumsnelheid op de A15 en A16 naar 80 km/h en hiervoor een 80km zone van te maken;

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

E1.1

Zie reactie D5.

E1.2

Zie reactie D5.

E1.3

Zie reactie A1.

E1.4

De voorgenoemen maatregelen uit het concept ontwerp Actieplan geluid zijn nu zodanig gepland dat ze allemaal binnen de planperiode vallen. De extra kosten voor het versneld uitvoeren van de aanleg van geluidsreducerend asfalt op deze wegen worden bij de gemeenteraad aangevraagd.

Daarnaast zijn er in het ontwerp Actieplan geluid extra maatregelen opgenomen, zie reactie A1. Deze maatregelen zijn niet allemaal binnen de planperiode gepland. Een aantal van deze wegen zijn pas voorzien van nieuw asfalt. Het is kapitaalvernietiging om deze binnen de planperiode uit te voeren.

E1.5

Er zal een hoofdstuk toekomstige ontwikkelingen aan het actieplan worden toegevoegd waarin de toekomstige ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard en de te plaatsen windmolens worden meegenomen.

E1.6

“Het Gat A15/A16” is een project wat los staat van dit Actieplan geluid. Dit voorstel kan niet opgenomen worden in dit actieplan. Uw advies zal meegenomen worden in dit project.

E2.1

In dit actieplan is een plandrempel van 63 dB voorgesteld, dit is een beleidsvoorstel. Dit is niet hetzelfde als de wettelijke norm voor nieuwbouw in de Wet geluidhinder. Bij de toetsing aan de wettelijke norm mag er volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek worden toegepast. Bij het berekenen van de geluidsbelastingkaart wordt geen aftrek toegepast en komt de geluidsbelasting hoger uit en is de plandrempel in verhouding strenger.

E2.2

We gebruiken de plandrempel voor/bij:

- a) Maatregelen voor de bestaande situatie;
- b) Ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat het actieplan een strengere plandrempel heeft dan de wettelijke norm voor nieuwbouwwoningen kan het voor sommige ontwikkelingen betekenen dat ze maatregelen moeten treffen om te voorkomen dat er een nieuw knelpunt in het actieplan komt;
- c) De te nemen besluiten hogere waarden Wet geluidhinder. In de afweging wordt er ook gekeken naar de plandrempel, zie ook punt 2;

De tekst van het actieplan zullen we hierop aanpassen.

De kosten in dit actieplan gaan over de kosten van de maatregelen, zie hoofdstuk 8. Niet over de kosten wat het opstellen van een beleidsstuk kost.

E2.3

Het advies om een verplichting op te leggen aan verhuurders, makelaars en notarissen om bij panden/percelen informatie te geven over geluid wordt niet overgenomen. Het is geen bevoegdheid van de gemeente om zulke verplichtingen op te leggen.

Bij woningen waarvoor een besluit hogere waarden Wet geluidhinder is vastgesteld is in het Kadaster een aantekening voor opgenomen zodat eenieder hiervan kennis kan nemen.

E2.4

Zie reactie B4.

E2.5

Het Actieplan geluid gaat over de bestaande situatie. Omdat de windmolens er nog niet staan en er nog niet vaststaat welk type windmolen met welke hoogte er precies op Nieuw Reijerwaard geplaatst gaat worden. Heeft het ook geen zin om bij het hoofdstuk "toekomstige ontwikkelingen" berekeningen op te nemen. Type windmolen (met name bronvermogen) en hoogte bepalen in grote mate hoe de geluidsbelasting daadwerkelijk zal zijn.

E2.6

Diffractoren buigen het geluid af. Als de huizen dicht op de weg staan hebben de diffractoren niet zoveel nut. In de bebouwde kom is het effect bovendien minder groot omdat daar minder hard gereden wordt. De diffractoren komen daarom niet terug als maatregel in dit actieplan.

E2.7

Alle wegen naar 30 km/u betekent een afname en een verslechtering van de bereikbaarheid van Ridderkerk. Hiernaast moeten de wegen anders worden ingericht zodanig dat er niet harder gereden kan worden dan 30 km/h. Dit is niet wenselijk omdat de hulpdiensten dan ook niet harder kunnen dan 30 km/h. In geval van nood telt elke seconde en willen we graag dat hulpdiensten op tijd aanwezig kunnen zijn. Tevens leiden de wegaanpassingen tot hoge kosten.

Uit verkeerskundig oogpunt is het niet wenselijk om alle wegen binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u.

De bereikbaarheid van Ridderkerk wordt gewaarborgd door de wegencategorisering die uitgaat van erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen (conform Duurzaam Veilig). Op erftoegangswegen staat het verblijven centraal waardoor er veel interactie is tussen de verkeersdeelnemers (deze wegen bieden immers toegang tot de woningen, bedrijven en voorzieningen). Deze wegen zijn dan ook ingericht als 30 km/u-wegen.

Gebiedsontsluitingswegen hebben een sterke doorstromingsfunctie op de wegvakken en een uitwisselingsfunctie op de kruispunten (vaak aantakkingen van erftoegangswegen). Op stroomwegen staat het doorstromen centraal: het verkeer moet zo ongehinderd mogelijk kunnen doorrijden. Om dit onderscheid te maken zijn de genoemde typen wegen op een bepaalde manier ingericht (erftoegangswegen vaak als woonstraat in klinkerverharding zonder aparte fietsvoorzieningen; gebiedsontsluitingswegen veelal asfalt met aparte fietsvoorzieningen en stroomwegen met asfalt specifiek bedoeld voor vlotte afwikkeling van het autoverkeer).

Wanneer alle wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u worden omgezet zullen de wegen die nu ingericht zijn als gebiedsontsluitingweg (zoals Burg. De Zeeuwstraat, Koninginneweg, Populierenlaan etc.) moeten worden omgezet naar een inrichting als woonstraat (erftoegangsweg).

Erftoegangswegen kunnen maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen liggen veelal hoger dan deze grens, waardoor bij het toepassen van alle wegen als 30 km/u weg het verkeer niet zal kunnen worden afgewikkeld. Dit leidt tot een verminderde bereikbaarheid van de verschillende gebieden en daarmee van heel Ridderkerk. Nog even los van het feit dat met een dergelijke maatregel alle gebiedsontsluitingswegen zouden moeten worden heringericht als woonstraten (wat de gemeente vele miljoenen euro's gaat kosten).

De geadviseerde maatregel wordt niet overgenomen in het actieplan.

E2.8

Zie reactie C7.

E2.9

De geadviseerde maatregel is al opgenomen in het actieplan. In paragraaf 7.2. staat opgenomen dat de gemeente blijft lobbyen voor snelheidsverlaging en geluidwerende maatregelen op en langs de A15/A16.

Conclusie:

De adviezen E1.3, E1.4, E1.5 en E2.2 geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.