

Nota van beantwoording

Zienswijzen op het ontwerp Actieplan geluid 2019-2023

Inleiding

Het ontwerp Actieplan geluid heeft ter inzage gelegen van 12 juni 2019 t/m 24 juli 2019 in het gemeentehuis en op de website van de gemeente. Tijdens deze periode zijn er 2 zienswijzen ingediend door de Werkgroep Lucht en Geluid van het Wijkoverleg Ridderkerk West.

In deze nota staat een samenvatting van de binnengekomen zienswijzen met een beantwoording en een conclusie. Wij hebben de volgende zienswijzen ontvangen (zie tabel 1 hieronder). Ook zijn alle ontvangen zienswijzen toegevoegd als bijlage 8 bij het Actieplan geluid.

Tabel 1: Overzicht van de ontvangen zienswijzen.

| Indiener | | Datum document | Datum ontvangst |
|--|----|-----------------------|------------------------|
| Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid, 2 documenten | A) | 10 juli 2019 | 12 juli 2019 |
| | B) | 14 juli 2019 | 16 juli 2019 |

A) Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid

Op 12 juli 2019 is een zienswijze ontvangen van Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener stelt dat de beantwoording van punt E2.1 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen niet klopt. Indiener stelt dat de plandrempel wel gelijk is aan de wettelijk maximale grenswaarde;
2. Indiener geeft als reactie op A 1 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen aan dat een beleidsherziening noodzakelijk is. Dat een onpartijdig onderzoek (metingen) hierbij behulpzaam zou zijn, met als oplossing een gefaseerd stappenplan;
3. Indiener heeft berekeningen van de verschillende plandrempels gemaakt en hoopt dat deze berekeningen het college en de raad zullen overtuigen om voor een plandrempel van 59 dB te kiezen (evt. gefaseerd in een stappenplan);
4. Indiener stelt voor de plandrempels als volgt aan te passen:

| Geluidsbronnen | L _{DEN} -plandrempels in dB |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| A Wegverkeerslawaai (gecumuleerd) | 59 |
| B Industrielawaai (gecumuleerd) | 59 |
| C Railverkeerslawaai (gecumuleerd) | 59 |
| D Windturbinelawaai (gecumuleerd) | 47 |
| Gecumuleerd A + B + C + D | 64 |

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

A1

De wettelijke maximale grenswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai (Wet geluidhinder/Besluit geluidhinder) is niet gelijk aan de plandrempel van 63 dB uit het Actieplan geluid.

De wettelijk maximale grenswaarde wordt toegepast bij de aanleg/wijziging van wegen en bouwen van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen). Bij toetsing aan de wettelijke grenswaarde wordt op de berekende geluidsbelasting vanwege een weg volgens artikel 110g Wet geluidhinder een aftrek toegepast. Dit is 5 dB voor < 70 km/h.

De plandrempels uit het Actieplan geluid worden gebruikt om maatregelen in het Actieplan geluid te bepalen voor de bestaande situatie. Dit wordt gedaan op basis van de geluidsbelastingkaarten, waar de huidige geluidsbelasting (peiljaar 2016) op is weergegeven. Er wordt geen aftrek meegenomen in de berekening van de geluidsbelastingkaarten.

Om geen nieuwe situaties te laten ontstaan waar geluidsgevoelige bestemmingen worden gebouwd die gelijk boven de plandrempel komen te liggen, gebruiken we de plandrempel ook bij nieuwbouwplannen. Voor lokale wegen < 70 km/h betekent het namelijk een verschil van 5 dB. Wat inhoudt dat een woning van b.v. 62 dB (berekend met aftrek om

te toetsen aan de Wet) wel volgens de wettelijke maximale grenswaarde gebouwd kan worden, maar niet volgens de plandrempel omdat de aftrek niet mag worden meegenomen en de geluidsbelasting dan op 67 dB uitkomt.

A2

Iedere vijf jaar worden nieuwe geluidbelastingkaarten ontwikkeld. Op basis van de geluidbelastingkaarten wordt het geluidbeleid geëvalueerd en nieuw beleid opgesteld. De tweede tranche geluidbelastingkaarten zijn door middel van geluidmetingen tussen juli 2011 en oktober 2012 gecontroleerd door een onafhankelijke instantie (DCMR Milieudienst Rijnmond). Er zijn geen aanleidingen om de derde tranche geluidbelastingkaarten (peiljaar 2016) te controleren. De eerstvolgende evaluatie van het actieplan geluid volgt in 2023/2024.

A3 en A4

De totstandkoming van de voorgestelde plandrempels is niet berekend maar gebaseerd op de huidige geluidsbelasting (peiljaar 2016) in de gemeente. Er is gekeken naar wat de geluidssituatie in Ridderkerk is en welke plandrempel haalbaar en realistisch is. Hiervoor is een integrale afweging gemaakt, de werkgelegenheid, verstedelijking en woningbouwopgave maken hier deel van uit.

In dit Actieplan geluid is ook het ambitieniveau van 59 dB opgenomen. Het Actieplan geluid geeft hier invulling aan door, naast maatregelen boven de plandrempel van 63 dB, ook wegen met een geluidbelasting boven de 59 dB te voorzien van geluidsreducerend asfalt (cluster 6).

De plandrempels van de afzonderlijke bronnen worden niet bij elkaar opgeteld en ook niet berekend om dan tot een cumulatieve plandrempel te komen. De cumulatieve plandrempel van 65 dB (wegverkeer, rail en industrie samen) zorgt ervoor dat twee bronnen van maximaal 63 dB niet mogelijk zijn en dat er maatregelen overwogen moeten worden.

Een plandrempel vaststellen voor alleen windturbinelawaai heeft geen toegevoegde waarde bovenop de wettelijke normen uit het Activiteitenbesluit.

Er is gekeken naar wat het betekent als de plandrempel 59 dB zou worden. Onderstaande komt uit de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen, reactie A1.

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:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het Actieplan geluid 2019-2023.

B) Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid

Op 16 juli 2019 is een tweede advies ontvangen van Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep Lucht en Geluid (hierna indiener). Hieronder volgt een samenvatting en de beantwoording daarop.

1. Indiener stelt voor de plandrempel te verlagen naar 59 dB en in het volgende plan verder te reduceren naar de WHO-advieswaarde;
2. Indiener geeft aan dat de plandrempel zinloos is voor mensen die wonen op plekken die nu al boven de plandrempel liggen omdat ze wonen in een huis die niet aan de moderne eisen voldoet. Indiener geeft ook aan dat er in de zomer geen 20 dB demping verwacht mag worden in verband met openstaande ramen;
3. Indiener vraagt hoe de gemeente omgaat met mensen die overdag moeten slapen;
4. Indiener vraagt waarom de rotonde Populierenlaan/Seringenstraat niet wordt teruggebracht in oorspronkelijke staat zodat het vrachtverkeer verminderd en dus ook de overlast;
5. Indiener vraagt waarom het in andere gemeenten wel lukt om de politie ervan te overtuigen dat de snelheidsovertredingen moeten worden aangepakt. Terwijl hier wordt gezegd dat dit geen prioriteit heeft. Deze excessen geven overlast. Indiener vraagt om bij de minister te lobbyen dat de BOA's snelheidsmetingen mogen doen en dit mogen verbaliseren;
6. Indiener wil maatregelen tegen de geluidsproductie van vrachtverkeer in de bebouwde kom;
7. Indiener wil het aankomende Mobiliteitsplan Ridderkerk als bijlage hebben toegevoegd aan het Actieplan geluid;
8. Indiener wil een paragraaf in het Actieplan geluid tegen de bestrijding van burengerucht;
9. Indiener vindt dat de gemeente de bewoners van de Koninginneweg en alle bewoners op de belangrijkste lokale geluidsbronnen in de kou laat staan. Voor de Koninginneweg door te wachten op de plannen van Wooncompas;
10. Indiener geeft aan dat de gedane geluidmetingen (hoofdstuk 3) niet kloppen omdat deze vaak gedaan zijn achter obstakels. Indiener stelt voor dat de burgers zelf een meetnet opzetten;
11. Indiener vraagt om voor het geluid afkomstig van de snelwegen te lobbyen voor afdoende maatregelen als de geluidsplafonds worden overschreden;
12. Indiener vraagt of het adviesbureau Kuiper Compagnons ook gekeken heeft hoe hoog de schermen langs de Rijkswegen moeten zijn om de geluidsbelasting onder de plandrempel van 59 dB te krijgen;
13. Indiener vraagt om een test met diffractoren langs de Rotterdamseweg;
14. Indiener vraagt zich af wat de status van het project "het GAT A15/A16" is;
15. Indiener wil dat er een hoofdstuk Reikwijdte (kosten) toegevoegd wordt aan het Actieplan geluid;
16. Indiener vraagt in hoeverre de gemeente de wegbeheerders Rijkswaterstaat en het Waterschap aansprakelijk kan stellen voor hun geluidsoverlast;
17. Indiener vraagt of de elektrische tractie is meegenomen bij het bepalen dat het zinloos is om voor 30 km/h wegen bronaanpak toe te passen;
18. Indiener vraagt of het Actieplan geluid aangepast wordt als onverhoopt toch de oeververbinding een brug wordt;
19. Indiener wil dat ook de kosten voor het opstellen van het Actieplan geluid inzichtelijk in het Actieplan geluid worden gemaakt;
20. Indiener geeft aan dat het niet verplicht is om een 30 km/h zone ook als zodanig in te richten. Dat er geen belemmering is om de gehele bebouwde kom van de gemeente Ridderkerk een 30 km zone te maken;
21. Indiener vraagt of er maatregelen afgedwongen gaan worden om overlast afkomstig van busverkeer te voorkomen, door b.v. elektrische bussen;
22. Indiener geeft als reactie op B1 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen aan dat de meeste overlast ervaren wordt door uitschieters;
23. Indiener geeft als reactie op B4 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen aan dat de gemeente uitgaat dat eenieder zijn woning normaal onderhoud en dat uit het Actieplan geluid, paragraaf 2.1 Sanering verkeerslawaaï, blijkt dat het bij de gemeente bekend is dat de woningen aan de Koninginneweg niet van goed onderhouden zijn en dat de gemeente de bewoners in de kou laat staan;
24. Indiener geeft als reactie op B8 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen aan dat het niet te rijmen is dat er geen handhaving is op geluidnormen van (vracht)auto's en motoren met het wel handhaven op brommergeluid;

25. Indiener vraagt of het mogelijk is dat naast het energielabel A in de hal van het gemeentehuis een geluidscontourenkaart op te hangen;
26. Indiener vraag om na de bouw van windmolens deze op te nemen als bijlage van dit Actieplan geluid;

Hieronder volgt de reactie van de gemeente:

B1

Zie reactie A3/4.

B2

Dit Actieplan geluid gaat niet over specifieke geluidssituaties die zich voordoen in zomerperioden en bij geopende ramen. Het gemeentelijk geluidbeleid gaat uit van een gemiddeld geluidniveau van dag, avond en nacht (Lden). Overlast door piekgeluiden in de avond- of nachtperiode vallen niet binnen het bereik van dit actieplan geluid.

Een minimale geluidgevelwering van 20 dB(A) is een geluidisolatiewaarde uit het Bouwbesluit 2012. Het Actieplan sluit zich hierbij aan.

B3

De gemeente neemt in dit Actieplan geluid maatregelen om de geluidsoverlast terug te dringen dit is voor alle bewoners.

B4

De inrichting van wegen hangt van meerdere factoren af dan alleen het geluidsaspect. De keuze voor de soort rotonde wordt op basis verkeersgronden gemaakt (dimensionering en doorstroming). De rotonde Populierenlaan/Seringenstraat wordt niet teruggebracht in oorspronkelijke staat.

B5

In het Actieplan geluid en de geluidsbelastingkaart wordt uitgegaan van de wettelijke maximale snelheid. Het handhaven van de snelheidslimieten is een bevoegdheid van de politie. Het lobbyen bij de minister dat de BOA's snelheidsmetingen mogen doen en dit mogen verbaliseren hoort niet thuis in het Actieplan geluid.

B6

Het vrachtverkeer binnen de bebouwde kom kan niet op korte termijn verminderd worden omdat de winkels wel van voorraad voorzien moeten worden. In het op handen zijnde Mobiliteitsplan Ridderkerk wordt aandacht besteed aan distributie en bevoorrading in Ridderkerk (bijvoorbeeld met kleinere vrachtauto's vanuit logistieke hubs).

B7

Na het vaststellen van het Actieplan geluid is het niet meer mogelijk om bijlagen toe te voegen of inhoudelijk aanpassingen te maken. In het volgende Actieplan geluid, planning 2022, zal verwezen worden naar het Mobiliteitsplan Ridderkerk.

B8

In het Actieplan geluid staat in hoofdstuk 1, 'Geluid en Gezondheid in Ridderkerk' een verwijzing naar de gezondheidsmonitor van de GGD, waaruit naar voren komt dat 4% van de inwoners geluidhinder ervaart vanwege burens. Dit is gedaan om een compleet overzicht te geven.

Voor de maatregelen in het Actieplan geluid beperkt dit plan zich tot een aantal brontypen: weg- en railverkeer en industriële activiteiten.

B9

Voor de geluidssanering (sanering wegverkeerslawaaï vanuit het Rijk, de zogenoemde B-lijst) van woningen aan de Koninginneweg zijn bronmaatregelen niet mogelijk omdat deze weg niet voorzien kan worden van asfalt in verband met de ruimtelijke reservering van het tramtracé. Omdat Wooncompas eigenaar is van de woningen en er plannen zijn voor renovatie of sloop-nieuwbouw wordt voor de verdere uitwerking van deze sanering aangesloten bij hun plannen.

B10

De geluidmetingen zijn uitgevoerd door de Milieudienst Rijnmond (DCMR). De suggestie dat de DCMR metingen heeft uitgevoerd, bewust achter obstakels, om zo een lagere meting te krijgen klopt niet. De DCMR is een betrouwbare milieudienst die niet gaat sjoemelen om een bepaald resultaat te behalen.

B11

Bij een overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) onderzoekt Rijkswaterstaat de (dreigende) overschrijdingslocaties en bepaalt op welke wijze de (dreigende) overschrijding kan worden weggenomen. Allereerst wordt de oorzaak van de overschrijding geanalyseerd. De keuze voor een maatregel hangt vervolgens onder andere af van de technische mogelijkheden, de doelmatigheid van de maatregel en eventuele lopende projecten in de buurt van de overschrijding. Indien een dergelijke maatregel niet doelmatig en inpasbaar is dan pas doet Rijkswaterstaat een verzoek tot verhoging van de GPP's.

De gemeente zet in op overleg met Rijkswaterstaat bij de locaties het "GAT A15/A16" en het Oosterpark waar er geen overschrijdingen zijn van de GPP's.

B12

In het Actieplan geluid is onderzocht hoeveel woningen er onder de 59 dB komen door een scherm (aansluitend op de hoogte van de bestaande schermen) langs de A15/A16 "het Gat" en een scherm (8 meter hoog) ter hoogte van het Oosterpark. Respectievelijk geeft dit een afname > 59 dB met het aantal woningen van -170 (scherm "Gat A15/A16") en -10 (Oosterpark). De twee appartementen aan de Goudenregen- en Seringenplantsoen liggend aan de Populierenlaan houden een geluidsbelasting boven de 59 dB. De woningen/appartementen aan de Oosterparkweg liggen onder de 59 dB.

De projecten "het Gat A15/A16" en Geluid- en luchtmaatregel Oosterpark zijn projecten welke los staan van dit Actieplan geluid en geen invloed hebben op de vaststelling hiervan.

B13

Voor zover bekend zal het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 in oktober 2019 worden aangepast, zodat het effect van diffractoren berekend kan worden. Zodra de aanpassing heeft plaatsgevonden zullen de wijzigingen in de gebruikte rekenprogramma's worden verwerkt. Op dit moment is nog niet aan te geven wanneer dat precies zal zijn. Wanneer de rekenprogramma's zijn aangepast zal er een onderzoek naar de effecten van diffractoren in Ridderkerk worden uitgevoerd.

Het uitvoeren van een onderzoek naar de effecten van diffractoren in Ridderkerk wordt als maatregel opgenomen in het Actieplan geluid.

B14

De uitvoering van de realisatie van een scherm ter hoogte van "het Gat A15/A16" is vertraagd. Mogelijk volgt eind dit jaar een nieuw besluit van de gemeenteraad omdat er een investering benodigd is voor een scherm.

Het project ontbrekende afscherming a15/A16 ter hoogte van Ridderkerk West ("het Gat A15/A16") is een project wat los staat van dit Actieplan geluid en geen invloed heeft op de vaststelling hiervan.

B15

De kosten in dit Actieplan geluid gaan over de kosten van de maatregelen, zie hoofdstuk 8. Niet over de kosten wat het opstellen van een beleidsstuk kost (zie reactie E2.2 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen). Het Actieplan geluid is een beleidsdocument wat opgesteld wordt binnen de reguliere ambtelijke uren welke in de functie van beleidsmedewerker milieu zit. De onderzoekskosten worden betaald uit het reguliere geluidbudget.

B16

De gemeente kan de wegbeheerders Rijkswaterstaat en het Waterschap niet aansprakelijk stellen voor geluid afkomstig van de weggebruikers die gebruik maken van de wegen die in het beheer zijn van Rijkswaterstaat en het Waterschap.

B17

Bij elektrische auto's is het Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS) verplicht op alle elektrische auto's én hybriden die nieuw op de markt komen. Twee jaar later, juli 2021, geldt er een verplichting voor alle elektrische auto's en hybriden. Het akoestische waarschuwingssysteem overheerst het bandengeluid.

Vanuit het oogpunt van verkeer en veiligheid is het niet altijd wenselijk om op 30 km/h wegen asfalt aan te leggen en hebben klinkers de voorkeur omdat er dan langzamer gereden wordt.

B18

Een oeververbinding in de vorm van een brug is niet meer aan de orde.

B19

Zie reactie B15.

B20

Het is inderdaad geen wettelijke verplichting om alle wegen naar 30 km/u in te richten. Volgens de richtlijnen is het wel noodzakelijk om de gewenste snelheid te kunnen afleiden uit de weginrichting. Dit zodat het ook geloofwaardig is dat in deze straten 30 km/u gereden moet worden. Sluit de weginrichting niet aan bij het gewenste snelheidsregime, dan heeft dit een groot negatief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast zal de politie niet handhaven op wegen die niet als 30 km/u zijn ingericht om de hiervoor beschreven reden. Wanneer we zouden kiezen voor alle wegen 30 km/u, dan is er wel degelijk een noodzaak tot herinrichten. Dit brengt enorm veel kosten met zich mee. Alle wegen afwaarderen naar 30 km/u betekent een afname en een verslechtering van de bereikbaarheid van Ridderkerk. Het duurt immers langer voordat autoverkeer Ridderkerk in en uit kan rijden. In het op handen zijnde Mobiliteitsplan Ridderkerk willen we wel aandacht besteden aan het vergroten van 30 km/u gebieden, maar houden we ook oog voor gebiedsontsluitingswegen die van belang zijn voor de bereikbaarheid van Ridderkerk.

(Zie ook de reactie E2.7 van de Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen.)

B21

Aan de hand van de afspraken uit het landelijk bestuursakkoord zero-emissie regionaal busvervoer (april 2016), dat alle bussen in 2030 volledig uitstootvrij zijn, voert Metropoolregio Rotterdam Den Haag gefaseerd schone elektrische bussen in. De invoering loopt t/m 2030.

B22

Zie reactie B5.

B23

Zie reactie B9.

B24

Voor auto's is het testen van het goed functioneren van de uitlaat (waardoor extra geluidsoverlast wordt voorkomen) deel van de APK. Brommers zijn niet verplicht om een APK te laten doen, waardoor er geen controlemogelijkheid is, daarom willen we hiervoor aandringen op meer handhaving.

B25

Vanuit het Actieplan geluid nemen wij het ophangen van de geluidscontouren kaart niet op als maatregel in dit Actieplan geluid. De geluidsbelastingkaarten zijn voor eenieder in te zien op de website van de gemeente.

B26

Zie reactie B7.

In het volgende Actieplan geluid, planning 2022 zullen de windmolens, indien gerealiseerd, worden meegenomen.

Conclusie:

De zienswijze geeft op punt B13 aanleiding tot aanpassing van het Actieplan geluid 2019-2023.