

zaaknummer 1354465

berichtnummer 1202168

collegevergadering 13 september 2022

vertrouwelijk Nee

onderwerp Vaststellen geluidsbelastingkaart over 2021

advies van

afdeling WKZ

taakveld Milieu

medewerker Simone Buddemeijer

portefeuillehouder Marieke van Bijnen

Besluit

1. vast te stellen de geluidsbelastingkaart over 2021;
2. de raad te informeren via bijgaande informatienota.

Inleiding

Iedere vijf jaar moeten, op grond van de EU-Richtlijn omgevingslawaai en de doorvertaling hiervan naar de Wet milieubeheer, de aangewezen gemeenten (waaronder Pijnacker-Nootdorp) de geluidsniveaus in de leefomgeving vaststellen, in de vorm van de geluidsbelastingkaart. Het doel van de geluidsbelastingkaart is het vastleggen, het beheersen en zo nodig het verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal vooraf gedefinieerde brontypen, te weten, in het geval van Pijnacker-Nootdorp, weg- en railverkeer. Er wordt gekeken naar de schadelijke en hinderlijke effecten op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, zoals scholen en kinderdagverblijven en voor stille en stiltegebieden.

Nadat de geluidsbelastingkaart is vastgesteld en gepubliceerd, moet de gemeente op grond van de Europese richtlijn gaan onderzoeken waar het geluidniveau verminderd kan worden. Uit de kaart blijkt op hoofdlijnen waar het rustig is, waar lawaaiige gebieden zijn en wat de belangrijkste geluidsbronnen zijn. Deze informatie is nodig om duidelijk te krijgen waar maatregelen het meeste effect gaan hebben.

Een vervolgverplichting is dan ook het opstellen van een actieplan. Hiervoor moet Pijnacker-Nootdorp het gewenste ambitieniveau ten aanzien van de aanpak van geluidhinder bepalen. Dit ambitieniveau wordt vorm gegeven door middel van het bepalen van een plandremmel (maximale geluidsbelasting L_{den} en L_{night} , in dB). De hoogte van de plandremmel is een keuze van de gemeente, geen wettelijk vastgestelde waarde. Hoe lager de plandremmel, hoe hoger de ambitie van de gemeente: dit leidt tot minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden, maar ook tot hogere kosten, door het treffen van meer maatregelen. In het actieplan staat het beleidskader uitgelegd en worden voorgenomen maatregelen ten behoeve van het voorkomen en terugdringen van geluidhinder in Pijnacker-Nootdorp beschreven. Daarnaast bevat het actieplan een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan. Het actieplan moet vóór 18 juli 2024 zijn vastgesteld door het college.

Zowel aan de geluidsbelastingkaart als aan het actieplan kunnen geen rechten worden ontleend. Bij de totstandkoming van het actieplan is wel inspraak mogelijk maar geen bezwaar of beroep.

Wat willen wij bereiken?

Het doel van de geluidsbelastingkaart is het inventariseren en het in beeld brengen van waar, over 2021, ten gevolge van weg-, rail- en luchtverkeer en industrielawaai, een geluidsbelasting van ≥ 55 dB L_{den} (het tijdgewogen jaargemiddelde geluidniveau in de dag, de avond en de nachtperiode) of ≥ 50 dB L_{night} (het jaargemiddelde geluidniveau gedurende de nachtperiode) op de gevel optreedt.

De volgende gegevens worden geïnterviewd:

- Het aantal woningen dat is blootgesteld;
- Het geschatte aantal mensen dat in deze woningen woont;
- Het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal slaapverstoorden;
- Het aantal overige geluidsgevoelige gebouwen dat is blootgesteld.

De resultaten worden enerzijds gepresenteerd in de vorm van een rapportage met een set kaarten en een set tabellen.

Daarnaast is er gekozen voor een openbare viewer waar een ieder de resultaten kan zien:

http://www.geluidregister.nl/geluidregister/inloggen?u=pijnacker_burger&w=pak753

Wij voldoen hiermee aan de wettelijke verplichting.

De geluidsbelastingkaart geeft een goede indicatie van de feitelijke geluidssituatie in Pijnacker-Nootdorp

in het jaar 2021 maar ook niet meer dan dat. Je kan globaal zien waar het relatief rustig is, waar de grootste knelpunten op het gebied van omgevingslawaaï zijn en welke soorten geluidsbronnen daarvan de oorzaak zijn. De uitkomst van de inventarisatie is niet erg verrassend. Het wegverkeer blijkt ook in 2021 de belangrijkste geluidsbron, circa 8.500 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en circa 4.300 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan L_{night} 50 dB ten gevolge van wegverkeer. Als het gaat om railverkeer tellen we ongeveer 500 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en ongeveer 150 woningen met een geluidsbelasting van L_{night} 50 dB of meer. De woningen zijn gelegen in de nabijheid van de gemeentelijke hoofd- en wijkontsluitingswegen, de provinciale weg (N470), de Rijkswegen (A12 en A13) en de spoorwegen (RandstadRail en NS-traject Den Haag - Utrecht).

Argumenten

Het is wettelijk verplicht de geluidsbelastingkaart vast te stellen.

Kanttekeningen

- A. Formeel moet de geluidsbelastingkaart over 2021 zijn vastgesteld vóór 1 juli 2022. Door verschillende, hieronder genoemde, oorzaken is deze deadline niet gehaald.
- * Ten opzichte van de voorgaande edities moet een nieuwe rekenmethode worden gebruikt: CNOSSOS. Deze methode is verplicht op basis Europese wet- en regelgeving. Hiervoor is een nieuwe module ontwikkeld in de software. Deze was pas eind januari beschikbaar. Bij het testen van deze module bleek deze niet te voldoen (foutieve rekenresultaten) en is meermaals een nieuwe versie opgeleverd en getest, net zo lang tot er een stabiele en betrouwbare versie stond.
 - * De nieuwe module zorgde voor erg lange rekentijden. In vergelijking met SRM2, de rekenmethode die 5 jaar geleden is gebruikt, scheelt het een factor een 5 tot 10. Dat betekende rekentijden van enkele weken in plaats van dagen. In de initiële planning had dBvision overigens wel rekening gehouden met langere rekentijden, maar niet zulke lange rekentijden. De ruwe softwareversie, die beschikbaar was bij het maken van de offerte, had veel kortere rekentijden dan de uiteindelijk gebruikte versie.
 - * Er was sprake van onvoorzien extra werk om alle benodigde brongegevens voor lightrail en trams te verkrijgen. De beheerder bleek niet over alle emissierelevante informatie te beschikken.

Het kenniscentrum Infomil van Rijkswaterstaat, de instantie die de gemeenten ondersteunt, is tussentijds meermaals op de hoogte gesteld van de op dat moment opgelopen vertraging en bijgestelde planning. Infomil gaf aan dat alle gemeenten deze problemen hadden en de deadline niet hebben gehaald. Van belang is dat voor 1 oktober 2022 de gegevens zijn aangeleverd in de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvgg)

- B. Door diverse methodische wijzigingen kunnen de resultaten van nu niet direct vergeleken worden met de resultaten uit 2017. Als dat desondanks toch wordt gedaan, worden bij wegverkeer aanmerkelijk meer geluidsbelaste woningen en ernstig gehinderden geteld. In 2021 hebben in totaal (wegverkeer + railverkeer) circa 8.700 woningen een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en circa 4.500 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan L_{night} 50 dB. In 2016 was dat nog circa 7.600 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en 3.850 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{night} 50 dB. De verschillen worden met name veroorzaakt doordat actuele wetenschappelijke inzichten voor dosis-effectrelaties zijn gebruikt en omdat nu is gerekend met de nieuwe Europese rekenmethode CNOSSOS. Op grond van de wet- en regelgeving is het verplicht om in het onderzoek van deze wijzigingen uit te gaan. Om de resultaten beter te kunnen duiden is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de nieuwe rekenmethode. Daaruit volgt dat de geluidssituatie tussen 2016 en 2021 voor wegverkeer veel minder veranderd is dan in eerste instantie gesuggereerd lijkt te worden op basis van de laatste getallen. Als 2021 ook met SRM2 zou zijn berekend tellen we 5.800 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en circa 2.300 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{night} 50 dB. Zowel voor wegverkeer als (en met name) voor railverkeer een (flink) aantal minder geluidsbelaste woningen.

B. Door andere uitgangspunten en een andere rekenmethode is het mogelijk dat er verschillen bestaan tussen de geluidniveaus in deze kaart en de geluidniveaus zoals berekend in akoestische onderzoeken in het kader van de Wet geluidhinder en Besluit geluid milieubeheer (bijvoorbeeld om te bepalen of iemand een woning mag bouwen op een bepaalde locatie). De geluidskaart volgens de EU-richtlijn is ook geen kader voor toetsing voor hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder.

Verschillen EU-richtlijn en Wet geluidhinder:

1. De geluidskaarten geven de huidige geluidssituatie weer, terwijl voor toetsing aan de Wet geluidhinder altijd gerekend wordt met de toekomstige situatie (+10 jaar);
2. In de geluidskaarten voor wegverkeerslawaaï wordt de reductie van artikel 110 van de Wet geluidhinder niet toegepast.
3. In tegenstelling tot de gang van zaken bij akoestische onderzoeken (waar per verdieping wordt gerekend) wordt in de geluidskaarten slechts met één waarnemingshoogte (4 meter) gerekend;
4. Het geluidniveau wordt bij de EU-kaarten gecumuleerd per geluidbron. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld al het wegverkeer bij elkaar wordt opgeteld. In de Wet geluidhinder wordt voor de bepaling van de gevelwaarde getoetst aan één bron, dus aan één weg.

Beleidskaders

a Binnen welk programma past het voorgestelde besluit?

Programma 8. Veiligheid en duurzaamheid

b Welke beleidskaders zijn van belang?

Er ligt geen gemeentelijk beleid aan ten grondslag. Het opstellen van de geluidsbelastingkaart is een wettelijke taak en is puur een inventarisatie van de stand van zaken in 2021. Pas bij het opstellen van het actieplan wordt ook het gemeentelijk geluidsbeleid meegenomen. Overigens wordt het actieplan wel een verplicht programma onder de Omgevingswet.

c Duurzaamheid

Puur het inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaaï heeft geen directe relatie met of gevolgen voor duurzaamheid. Dat wat we, op basis van deze resultaten, in het actieplan eventueel opnemen als te treffen maatregelen zal wel bijdragen aan een duurzamere samenleving.

Wat gaan wij hiervoor doen?

Om de schadelijke en hinderlijke effecten ten gevolge van weg-, rail- en luchtverkeer en industrielawaai te verlagen of te beheersen moeten volgens de EU-Richtlijn omgevingslawaaï de volgende stappen worden genomen:

1. Het inventariseren en in kaart brengen van de blootstelling aan omgevingslawaaï door middel van het opstellen van de geluidsbelastingkaart over het peiljaar 2021.
2. Het vaststellen van een actieplan om omgevingslawaaï te voorkomen en/of te beperken op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben op de gezondheid van de mens.
3. Voorlichten van het publiek over omgevingslawaaï en de effecten daarvan. Dit doen we door de geluidsbelastingkaart voor een ieder beschikbaar te maken via het Gemeentebled en de website en door het publiceren van het actieplan, inclusief een inspraakprocedure.

De eerste stap wordt afgerond door de geluidsbelastingkaart vast te stellen.

Wat gaat het kosten?

Het vaststellen van de geluidsbelastingkaart heeft geen directe financiële gevolgen. Het is puur een weergave van de situatie (qua geluidsbelasting door omgevingslawaaï) zoals deze in 2021 was. De kosten voor het verplichte vervolg, het laten opstellen van het actieplan, worden bekostigd uit het reguliere budget. Indien dit budget niet toereikend is wordt hiervoor een separaat advies aan het college voorgelegd. De kosten die eventuele maatregelen uit het actieplan met zich meebrengen zijn nu nog niet in beeld te brengen en zullen bij de kadernota moeten worden meegewogen.

Personele gevolgen

Nee

Juridische gevolgen

Nee

Publicatie verplicht

Publicatie van de geluidsbelastingkaart is verplicht. Bekendmaking vindt uiterlijk één maand na vaststelling plaats. Op die datum moet de geluidsbelastingkaart ook worden aangeleverd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en dient de geluidsbelastingkaart voor iedereen digitaal beschikbaar te zijn.

Gevolg voor ICT

Nee

"In verbinding"

Het opstellen van de geluidsbelastingkaart betreft een wettelijke taak. De situatie zoals deze was in 2021 moest worden vastgelegd. Dit is puur een rekenexercitie op basis van (modelmatige) bron- en omgevingsdata. Er kan geen 'eigen sausje' worden toegevoegd waarvan de ingrediënten door belanghebbenden of belangstellenden kunnen worden aangedragen.

Als vervolg op de geluidsbelastingkaart moet een actieplan worden opgesteld. Hier ligt het meer voor de hand dat wordt afgestemd met externe partijen.

Communicatieparagraafa Kernboodschap voor pers of website

Het college van Pijnacker-Nootdorp stelt, in het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaaai, de geluidsbelastingkaart over 2021 vast.

b In- en externe communicatie

Binnen een maand na vaststelling van de EU Geluidsbelastingkaart moet deze kaart voor een ieder beschikbaar zijn. De kaart zal worden gepubliceerd in het Gemeentebblad. Zo kan een ieder op pandniveau, middels geluidcontouren, de resultaten van de inventarisatie bekijken. Voor vragen en/of opmerkingen kan contact worden opgenomen met het taakveld geluid.

Omschrijving bijlagen

1. Rapport "Gemeente Pijnacker-Nootdorp Geluidssituatie 2021" (GEM130-01-02sb, datum 30-08-2022)
2. Informatienota aan de raad