

beeldvorming op

oordeelvorming op

besluitvorming op

invullen organisatie

zaaknummer 1354465

berichtnummer 1202327

onderwerp Geluidsbelastingkaart over 2021

reden Actieve informatieplicht

portefeuillehouder Marieke van Bijnen

behandeld in college 13 september 2022

afdeling WKZ

bijlagen Rapport "Gemeente Pijnacker-Nootdorp Geluidssituatie 2021" (GEM130-01-02sb, datum 30-08-2022).

Geachte leden van de raad,

Met deze informatienota stellen wij u op de hoogte van (het vaststellen van) de Geluidsbelastingkaart 2021.

Iedere vijf jaar zijn wij verplicht, op grond van de EU-Richtlijn omgevingslawaai en de doorvertaling hiervan naar de Wet milieubeheer, als aangewezen gemeente, de geluidsniveaus in de leefomgeving vast te stellen, 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 onze gemeente, weg- en railverkeer. Er wordt gekeken naar de schadelijke en hinderlijke effecten op inwoners/woningen en andere geluidsgevoelige functies/gebouwen, zoals scholen en kinderdagverblijven en voor stille en stiltegebieden. Ook het publiceren 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 moet de geluidsbelastingkaart voor iedereen digitaal beschikbaar zijn.

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

Een vervolgverplichting is dan ook het opstellen van een actieplan. Hiervoor zal het college het gewenste ambitieniveau ten aanzien van de aanpak van geluidhinder gaan bepalen. Dit ambitieniveau wordt vormgegeven door middel van het bepalen van een plandremmel (maximale geluidbelasting L_{den} en L_{night} in dB). De hoogte van de plandremmel is een eigen keuze, het is geen wettelijk vastgestelde waarde. Hoe lager de plandremmel, hoe hoger de ambitie van de gemeente: dit leidt tot minder ernstig gehinderde (overdag) en slaapverstoorde ('s nachts) inwoners, 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 ons 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.

Toelichting

De EU-Richtlijn omgevingslawaai is bedoeld om de schadelijke en hinderlijke effecten ten gevolge van weg-, rail- en luchtverkeer en industrielawaai te verlagen of te beheersen. Hiervoor moeten volgens de EU-Richtlijn omgevingslawaai de volgende stappen worden genomen:

- 1 Het inventariseren en in kaart brengen van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van het opstellen van geluidsbelastingkaarten over het peiljaar 2021.
- 2 Het vaststellen van een actieplan om omgevingslawaai 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 omgevingslawaai en de effecten daarvan. 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 eenieder de resultaten kan zien:

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

Wij voldoen hiermee aan de wettelijke verplichting.

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

De geluidsbelastingkaart geeft een goede indicatie van de feitelijke geluidssituatie in onze gemeente in het jaar 2021 maar ook niet meer dan dat. De kaart biedt een globaal inzicht in 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 voor het college herkenbaar. 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 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 het NS-traject Den Haag - Utrecht).

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 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 (net als 2016) ook met SRM2 zou zijn berekend tellen we 5.800 woningen met een geluidsbelasting hoger dan L_{den} 55 dB en ongeveer 2300 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.

Kanttekening

Formeel moet de geluidsbelastingkaart over 2021 zijn vastgesteld vóór 1 juli 2022. Door verschillende, hieronder genoemde, oorzaken is deze deadline niet gehaald.

- 1 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.
- 2 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.
- 3 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).

Financiële gevolgen

Het vaststellen van de geluidbelastingkaart 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 die in het actieplan staan met zich meebrengen zijn nu nog niet in beeld te brengen en zullen bij de Kadernota (het streven is de Kadernota van 2024) moeten worden meegewogen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de geluidsbelastingkaart en zullen u te zijner tijd ook informeren over het actieplan.

Het college van Pijnacker-Nootdorp,



Edwin Wernke
secretaris



Björn Lugthart
burgemeester