



Gemeente Vlaardingen



Actieplan Geluid Vlaardingen 2024-2029



Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Minder geluidsbelasting voor een gezondere stad	3
1.2	Vormen van hinder	3
1.3	Wat er al op papier staat.....	3
1.4	Wettelijke taak	4
1.5	Betrokken bij dit actieplan	4
1.6	Leeswijzer	5
2.	De geluidssituatie van Vlaardingen	6
2.1	Geluidsbeleid Vlaardingen	6
2.2	de Geluidskaarten 2022.....	6
2.3	Evaluatie 'Actieplan geluid 2018-2023'	8
2.4	Actuele ontwikkelingen	10
2.5	Plandrempel	12
3.	Acties 2024-2029.....	13
3.1	Daar waar mogelijk kansen pakken voor stiller wegdek.....	13
3.2	Vervolg gevelsaneringen verkeerslawaaï	13
3.3	Overige acties die bijdragen aan de Vlaardingse geluidsambities	14
3.3.1	Mobiliteit en verkeer	14
3.3.2	Bedrijven en industrieterreinen	16
3.3.3	Omgevingsvisie en stedenbouwkundige plannen	17
3.3.4	Horeca en evenementen	17
3.3.5	Participatie	18
Bijlage 1	Wettelijk kader geluidbeleid.....	19

1. Inleiding

Niet goed kunnen slapen, vatbaarder zijn voor stress en voor hart- en vaatziekten... Omgevingsgeluid kan allerlei verregaande gevolgen hebben. En de verwachting is dat de geluidsbelasting in Nederland de komende jaren verder toeneemt. In het coalitieprogramma 2022-2026 is vastgelegd dat de Vlaardingen streeft naar aan een veilige, schone, hele, groene en gezonde leefomgeving: een fijne omgeving voor bewoners, bezoekers en recreanten. Een aanvaardbaar geluidsniveau levert hier een belangrijke bijdrage aan. Of het nu gaat om ontspannen op je balkon, genieten van een wandeling door het groen of 's ochtends uitgerust naar je werk kunnen gaan. In dit 'Actieplan geluid' kunt u lezen hoe Vlaardingen de komende vijf jaar werkt aan een gezonder geluidsniveau.

1.1 Minder geluidsbelasting voor een gezondere stad

Een aanvaardbaar geluidsniveau is belangrijk voor zowel de lichamelijke als de geestelijke gezondheid van mensen. Blootstelling aan geluid kan zowel bewust als onbewust leiden tot bijvoorbeeld hinder, verstoring van de slaap, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stressreacties.

Volgens onderzoek zijn slaapverstoring en hinder de twee grootste gezondheidseffecten van geluid. Bij slaapverstoring gaat het zowel om mensen die door geluid onvoldoende slapen, als om onvoldoende kwaliteit van de slaap. Onze slaapcyclus bestaat uit REM-slaap en diepe slaap. De REM-slaap zorgt voor het verwerken van je gedachten, emoties en prikkels en de diepe slaap zorgt ervoor dat je lichaam kan ontspannen en herstellen, zodat je overdag weer het nodige aan stress aankan. Te weinig diepe slaap beperkt het herstel in het lichaam en zorgt ervoor dat je onvoldoende uitgerust bent. Daardoor kan je overdag minder aan en ben je ook minder productief.

Langdurige blootstelling aan te veel geluid kan zelfs leiden tot chronische problemen zoals verhoogde bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol. Hierdoor neemt het risico op hart- en vaatziekten toe. Door geluid van wegverkeer ontstaat er een grotere kans op coronaire hartziekten (hartziekten die het gevolg zijn van slagaderverkalking of afwijkingen in de kransslagaders). Dit negatieve effect kan al optreden vanaf ongeveer 50 dB L_{den} . Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen.

In 2024 werd de Omgevingswet van kracht. In deze wet is 'gezondheid' een kernbegrip. Die verankering in de wet is een extra steun in de rug voor de aanpak van een ongezond geluidsniveau.

1.2 Vormen van hinder

Uit de geluidkaarten 2022 blijkt dat meer dan de helft van de inwoners van Vlaardingen te maken heeft met een blootstelling aan geluid van boven de 55 dB. Ongeveer één op de zes inwoners van Vlaardingen ondervindt geluidhinder, waarvan het overgrote deel door stedelijk wegverkeer. Wie geluidshinder in kaart wil brengen, heeft niet genoeg aan de geluidsbelasting (de hoeveelheid dB). Ook andere akoestische factoren spelen een rol bij de mate van hinder. De geluidsfrequentie, de intensiteit en de duur van geluid bijvoorbeeld. Ook de aanwezigheid van meerdere geluidsbronnen kan de hinder versterken. Daarnaast is bekend dat ook factoren die niets met het fysieke geluid te maken hebben de mate van hinder kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om factoren als vertrouwen in de veroorzaker van het geluid, verwachtingen, houding ten aanzien van de bron en het idee van beheersbaarheid. In de praktijk worden deze factoren vaak aangeduid als 'niet-akoestische factoren'.

1.3 Wat er al op papier staat

Dit 'Actieplan geluid' sluit aan op wat Vlaardingen eerder op papier zette over dit thema:

Het in 2013 vastgestelde Ambitiedocument Gebiedsgerichte milieubeleid geeft de ambities voor geluid weer voor diverse gebieden van de stad. Dit is gedaan door middel van milieukwaliteitsprofielen. Deze ambities vormen inbreng voor de Omgevingsvisie waar Vlaardingen momenteel aan werkt. Verderop in het Actieplan gaan we hier nader op in.

Verder is het goed om te vermelden dat dit 'Actieplan geluid' een vervolg is op het 'Actieplan geluid 2018-2023'. Een aantal acties uit dat plan lopen door in deze periode.

1.4 Wettelijke taak

Het is voor Vlaardingen een wettelijke verplichting om een Actieplan geluid op te stellen. Die verplichting geldt namelijk voor alle gemeenten in Europa die deel uitmaken van een agglomeratie van meer dan 250.000 inwoners. De gemeente Vlaardingen maakt onderdeel uit van de stedelijke agglomeratie Rotterdam-Dordrecht. Daarom heeft Vlaardingen de taak elke vijf jaar de geluidssituatie binnen de gemeente in kaart te brengen en een actieplan op te stellen voor het terugdringen van geluidhinder. Dit doen we op de volgende manier:

- **Inventariseren:** We brengen de blootstelling aan omgevingslawaai in beeld met geluidsbelastingkaarten. De geluidskaarten 2022 zijn de meeste recente versies hiervan. Daarnaast maken we gebruik van de gezondheidsmonitor van de GGD. Hierin staat informatie over de beleving van geluidshinder.
- **Acties:** We stellen acties vast die er op gericht zijn om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. Met deze acties richten we ons voornamelijk op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens.
- **Informeren:** We delen informatie over omgevingslawaai en de effecten daarvan met de stad. Zo publiceren we de geluidsbelastingkaarten en komt het Actieplan ter inzage te liggen.

Bevoegd gezag

Overigens is de gemeente voor lang niet alle geluidbronnen in de stad bevoegd gezag. In de tabel hieronder leest u hoe dit verdeeld is. Ook provincie en Rijk (of rijkspartners) stellen een actieplan geluid op. Voor de maatregelen bij rijks(spoor)wegen en provinciale wegen verwijzen we naar deze plannen.

Geluidbron	Wie is verantwoordelijk voor acties?
Rijkswegen: A4, A20, A24 (Maasdeltatunnel)	Minister van Infrastructuur en Waterstaat/RWS
Metrolijn: lijn Rotterdam - Hoek van Holland	Metropoolregio Rotterdam Den Haag en desbetreffende gemeenten
Rotterdam The Hague Airport	Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Tram/lokaal spoor	Metropoolregio Rotterdam Den Haag en desbetreffende gemeenten
Lokale wegen, gezoneerde industrieterreinen	B&W Vlaardingen, Rotterdam, Schiedam

Tabel 2: Bevoegd gezag en verantwoordelijkheden

Wettelijk kader

Voorheen stonden de eisen in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, maar sinds 1 januari 2024 zijn deze wetten opgegaan in de Omgevingswet. De Omgevingswet bevat onder andere een systeem van regels om geluidhinder te bestrijden en burgers in hun woonomgeving te beschermen. De regels zijn bedoeld om de negatieve gezondheidseffecten door geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen of te verminderen. De op de Omgevingswet gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrielawaai. Meer informatie over het wettelijk kader is te vinden in bijlage 1.

1.5 Betrokken bij dit actieplan

De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft dit actieplan in opdracht van de gemeente Vlaardingen opgesteld. DCMR werkte bij de totstandkoming nauw samen met medewerkers van de afdelingen

Stedelijk beheer en Stedelijke ontwikkeling van de gemeente en ook de GGD is betrokken. Tevens is er input verwerkt van de gemeenteraad en het burgerpanel (zie voor meer informatie paragraaf 3.3.5).

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) leest u over de geluidssituatie in Vlaardingen. Daarbij informeren we u over de voortgang van het vorige Actieplan geluid en over de geluidkaarten voor Vlaardingen uit 2022. Ook beschrijven we hier belangrijke ontwikkelingen. In Hoofdstuk 3 leest u welke acties Vlaardingen de komende vijf jaar wil nemen om hoge geluidsbelastingen te voorkomen en geluidshinder te beperken.

2. De geluidssituatie van Vlaardingen

Met de hoge bevolkingsdichtheid, de beperkte ruimte, de bedrijvigheid en de infrastructuur (weg, spoor, water, lucht), is het logisch dat geluid een grote rol speelt in de stad. Vlaardingen bestaat voornamelijk uit stedelijk gebied, met uitzondering van poldergebied ten westen en ten noorden van de stad (deels ingericht als natuur- en recreatiegebied).

Belangrijke verkeersaders op het grondgebied zijn de rijkswegen A4 en A20 en de Hoekse Lijn. Momenteel laat Rijkswaterstaat de Maasdeltatunnel (A24) aanleggen. Deze gaat de A20 met de A15 verbinden. Langs de Nieuwe Maas liggen in de Rivierzone een aantal industrieterreinen met een geluidcontour.

2.1 Geluidsbeleid Vlaardingen

Het in 2013 vastgestelde Ambitiedocument Gebiedsgericht milieubeleid (GGMB) vormt een ruimtelijk kader voor de geluidambities van Vlaardingen. De geluidssituatie is in de afgelopen jaren niet significant gewijzigd. De analyse uit het GGMB is dus nog steeds een goede beschrijving van de geluidsopgave. Bij de analyse van de geluidkaarten verderop in het Actieplan gaan we in op de geluidsopgave voor Vlaardingen.

In het GGMB is Vlaardingen ingedeeld in een aantal gebiedstypen. Voor ieder gebiedstype zijn er specifieke milieumambities, die vastgelegd zijn in milieukwaliteitsprofielen. Er worden verschillende ambitieniveaus onderscheiden: het wettelijk niveau, een Vlaardings niveau en een hoog niveau. Een van deze ambities gaat over geluid. Het wettelijke niveau is het minimum te halen niveau. Het hoge niveau is het meest optimale niveau. Het Vlaardingse niveau zit daartussenin en is acceptabel en verdedigbaar. Het betreft een niveau dat (wezenlijk) hoger ligt dan het wettelijk niveau.

Vlaardingen zet zich in voor het terugdringen van geluidshinder in de gebiedstypen: Centrum, Stedelijk wonen, Groenstedelijk wonen, Voorzieningen, Parken en Natuur. Met de ontwikkeling van de Omgevingsvisie wordt gekeken in hoeverre de Ambities uit het GGMB overgenomen kunnen worden. U leest meer over het onderwerp 'geluid' in de Omgevingsvisie in paragraaf 3.3.3.

De milieukwaliteitsprofielen geven na te streven waarden. In gebieden met veel belangrijke infrastructuur of industrieterreinen, is het niet altijd mogelijk de ambities met betrekking tot geluid te behalen. Voor deze gevallen heeft de gemeente Vlaardingen in 2016 het 'Hogere waarde beleid' vastgesteld. Daardoor worden weliswaar de streefwaarden niet gehaald, maar neemt Vlaardingen wel maatregelen om de beleefde hinder te verminderen. Daarmee kunnen eventuele negatieve effecten op de gezondheid van bewoners verminderd worden. Zo kan men bijvoorbeeld woningen bouwen met een geluidsluwe gevel of bij woningbouw de voorwaarde stellen dat de meeste slaapkamers aan de geluidsluwe zijde gesitueerd moeten worden.

2.2 de Geluidskaarten 2022

Onderdeel van dit actieplan is ook een samenvatting van de tabellen van de geluidskaarten 2022. De geluidskaarten maken inzichtelijk voor welke geluidsbelasting wegverkeer, railverkeer en industrie binnen de gemeentegrens zorgden in het jaar 2021 (dus het jaar voorafgaand aan het uitkomen van de geluidskaarten). Per bronsoort rapporteren de geluidskaarten over de geluidsbelasting van:

- het aantal woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen
- het aantal bewoners.

De geluidskaarten zijn gemaakt op basis van berekeningen die voorgeschreven zijn in Europese en nationale regelgeving. De geluidskaarten 2022 zijn vastgesteld op 13-02-2024 en kunt u vinden op de website van de gemeente. In tabel 3 en tabel 4 vindt u een overzicht van het aantal geluidsgehinderden van de geluidsbelasting van verschillende bronnen. In tabel 3 een geluidsbelasting van 55 dB Lden en hoger en in tabel 4 om een geluidsbelasting van 50dB Lnight en hoger.

Lden is het gemiddelde over een dag ('den' staat voor day, evening, night). Voor de dosismaat De Lnight betreft de gemiddelde geluidbelasting in de nachtperiode (23:00-07:00 uur). In bijlage 1 zijn alle tabellen weergegeven met uitsplitsing per bronsoort en per geluidsklasse.

	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
Woningen	16.066	88	948	0
Onderwijs	38	2	2	0
Gezondheidszorg	8	0	1	0
Terreinen	11	0	0	0
Totaal geluidgevoelige objecten	16.123	90	951	0
Bewoners	34.380	189	2.029	0

Tabel 3: Berekeningen geluidbelasting van 55 dB Lden en hoger

	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
Woningen	8.464	62	555	0
Onderwijs	21	1	0	0
Gezondheidszorg	5	0	0	0
Terreinen	1	0	0	0
Totaal geluidgevoelige objecten	8.491	63	555	0
Bewoners	18.113	134	1.187	0

Tabel 4: Berekeningen geluidbelasting van 50 dB Lnight en hoger

Het is duidelijk te zien dat wegverkeerslawaai de meeste geluidsgevoelige objecten beïnvloedt. Op zich is dit logisch gezien het aantal wegen. Naast de stadswegen woont ook bijna 1 op de 3 inwoners van Vlaardingen op 100 tot 300 meter afstand van een rijksweg of provinciale weg. Dit beeld zien we terug in alle andere steden met geluidskaarten.

Ook industrielawaai heeft relatief veel invloed. Dit is te verklaren door de havenindustrie ten zuiden van de Nieuwe Waterweg en het Scheur.

In de regel zien we dat een vergelijking met de vorige kaart(en) lastig is omdat er in 5 jaar veel verandert in de stad. Voor de kaarten uit 2022 is dat helemaal lastig omdat nieuwe Europese rekenregels zijn voorgeschreven die andere uitkomsten geven dan de vorige kaarten.

Luchtvaart niet meegerekend

In de geluidskaarten komt geluid van de luchtvaart niet voor. Dat komt doordat we een door Europa voorgeschreven berekeningsmethode moeten gebruiken. Vliegverkeer dat boven de 300 meter hoogtegrens vliegt mag niet meegenomen worden in de berekeningen van de geluidbelasting. Daardoor komt het aantal geluidgehinderde bewoners dat berekend is voor vliegverkeer in

Vlaardingen op nul (0) uit. Wel is het mogelijk om op basis van de gezondheidsmonitor en het aantal hinderklachten bij de DCMR het aantal geluidgehinderden in Vlaardingen inzichtelijk te maken.

2.3 Evaluatie 'Actieplan geluid 2018-2023'

In het 'Actieplan Geluid 2018-2023' zijn drie acties afgesproken:

1. We gaan 17.750 m² stiller wegdek aanleggen;
2. We gaan voor 1.053 huizen de geluidssanering regelen;
3. We gaan geluidambities in andere beleidsdocumenten opnemen.

In dit hoofdstuk evalueren we de uitvoering van deze afspraken. Afspraken die deels behaald zijn, of doorlopen na 2023, worden ook in het nieuwe Actieplan meegenomen.

Actie 1. Stiller maken van 17.750 m² wegdek

Vlaardingen heeft in de vorige actieplan-periode diverse straten van stiller wegdek voorzien. Sommige straten hebben stiller asfalt gekregen, andere straten hebben stille klinkers gekregen. In de periode van 2018 tot en met 2023 is in totaal 17.557 m² stiller wegdek aangelegd. Het gaat om de volgende wegen met de volgende maatregelen:

Naam weg	Wegdek voorheen	Onderhoudsprogramma	Nieuw wegdek	m ² aangelegd
Delfseveerweg	DAB ¹	Bouw Mariskwartier	SMA ² 0/8	1.770
Deltaweg west	DAB	2018	SMA 0/5	5.640
Hoflaan	Klinkers	2018/2019	Stille klinkers	1.140
Kopenhagenlaan	DAB	--	--	1.984
Marathonweg Noord	DAB	2018 (gedeelte vernieuwd)	SMA 0/8	7.023
Totaal				17.557

Tabel 5: Wegen welke voorzien zijn van stiller wegdek

Daarmee is de vooraf gestelde ambitie niet volledig gehaald, maar wel dicht benaderd.

Actie 2. De gevelsanering bij 1.053 woningen regelen

De operatie voor sanering wegverkeerslawaaï is erop gericht er voor te zorgen dat woningen van voor 1986 voldoen aan een binnenwaarde van maximaal 36 dB(A). De uitvoering van deze operatie ligt bij de gemeente. Het Rijk vergoedt de gemeentelijke inzet en het nemen van maatregelen door middel van een voorschot.

¹ DAB is dichtasfalt beton. Dat is het standaard asfalt.

² SMA is steenmestiekasfalt. SMA is een asfalt soort die gedurende de levensfase 1,5 dB stiller is dan DAB.

In het actieplan stond de actie om deze sanering uit te voeren bij alle betreffende woningen. Deze actie is ingezet, maar nog niet voltooid. De actie krijgt daarom in dit nieuwe actieplan zijn vervolg (u leest hier meer over in paragraaf 3.2).

Aanpak

Als de binnenwaarde van de woningen niet voldoet, worden maatregelen aan de gevel getroffen, zodat deze het geluid beter tegenhoudt. Een dergelijk project kent meerdere fasen, en neemt meestal een aantal jaren in beslag.

- Fase 1: Project indienen en subsidie³ aanvragen bij het Rijk;
- Fase 2: Vaststellen geluidbelasting;
- Fase 3: Eigenaren brief sturen met mogelijkheid voor een gevelonderzoek;
- Fase 4: Uitvoeren gevelonderzoek en bepalen of geluidmaatregelen noodzakelijk zijn;
- Fase 5 Juridisch saneren 'weigeraar' (woningen waarvan de bewoner en/of eigenaar geen geluidssanering wil) en/of binnenwaarde voldoet aan de norm.

Als geluidsreducerende voorzieningen nodig blijken:

- Fase 6: Opstellen maatregelvoorstel en bestek geluidsisolatie gevel;
- Fase 7: Overeenkomst maatregelen sturen naar eigenaren;
- Fase 8: Uitvoeren aanbesteding en keuze aannemer;
- Fase 9: Daadwerkelijke uitvoering gevelmaatregelen door een aannemer;
- Fase 10: Gereed melden en financiële verantwoording richting Rijk.

Stand van zaken

In tabel 6 vindt u de status van de geluidssanering. Voor veel woningen is het gevelonderzoek nog niet gestart. Dit komt doordat de procedure relatief complex is en nog niet alle benodigde gegevens bekend zijn bij de DCMR. Daarnaast heeft de krapte in de bouwwereld extra vertraging in de hand gewerkt. Ook de lockdown tijdens de COVID-periode zorgde voor vertraging, omdat woningbezoeken toen niet waren toegestaan.

Wel is het proces een flink stuk verder gebracht in de afgelopen 5 jaar. Voor alle woningen geldt, dat ze in de actieplanperiode een of meerdere stappen in het proces opgeschoven zijn. Voor de woningen waar het proces nog niet is afgerond, wil Vlaardingen dat proces in de komende actieplan-periode zo veel mogelijk afronden.

Status	Aantal saneringswoningen
Gevelonderzoek uitgevoerd --> voldoet	245
Gevelonderzoek uitgevoerd --> maatregelen nodig	54
Aantal woningen waarvan bewoners geen sanering willen	106
Overig (nog niet gestart met fase 3) 6 projecten	648
Totaal	1.053

Tabel 6: Status geluidssaneringswoningen

Actie 3. Verder uitwerken geluidsambities in andere beleidsstukken

Omdat Vlaardingen eerst prioriteit wilde geven aan de aanpak luchtkwaliteit is deze actie later opgestart dan gepland. Eind 2021 is met diverse gemeentelijke disciplines overlegd om geluid mee te

³ Voor alle geluidssaneringswoningen is een subsidie aangevraagd bij het Rijk en verleend.

nemen in hun beleidsstukken. Omdat het opstellen van het volgende actieplan al in zicht kwam, heeft Vlaardingen ervoor gekozen dit proces voor het nu voorliggende actieplan op te pakken. In de afgelopen tijd is geluid wel al door een aantal disciplines in hun beleid meegenomen. Zo wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen gekeken naar het milieuthema geluid en is er ook bij verkeersbeleid rekening gehouden met geluid. Uiteraard (zie actie 1) wordt ook bij wegenonderhoud rekening gehouden met geluid.

Deze actie moet de komend actieplan-periode verder opgepakt worden. Ook wordt geluid meegenomen in de Omgevingsvisie, welke recent is vast gesteld.

2.4 Actuele ontwikkelingen

Deze paragraaf beschrijft naast de infrastructurele ontwikkelingen van andere overheden ook de lokale infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen, met mogelijke invloed op de geluidssituatie in Vlaardingen. Het zijn ontwikkelingen die van belang zijn voor de geluidssituatie van Vlaardingen, maar waarvoor Vlaardingen in de meeste gevallen geen bevoegd gezag is. Alleen via overleg kan bekeken worden of maatregelen doelmatig zijn en genomen worden door het betreffende bevoegd gezag. De rol van de gemeente is om met de betreffende partijen om de tafel te gaan zitten om de belangen van Vlaardingen duidelijk te maken.

a. Omzetting Hoekse Lijn van rail- naar metroverbinding (Lightrail)

De bestaande treinverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland met de Vlaardingse stations Oost, Centrum en West is omgebouwd van een gewone spoorlijn naar een hoogfrequente metroverbinding. Ook is de rij-frequentie verhoogd. De overdracht van het beheer van de metrolijn van Rijk naar gemeente heeft in 2024 plaats gevonden. De gemeente heeft dan de keuze of ze het geluidsbeheer van de metrolijn regelt via de huidige geluidsproductieplafonds of dat ze de metrolijn onderbrengt onder de basisgeluidsemisatie, zoals die ook voor de lokale wegen gaat gelden. Beide systemen hebben voor- en nadelen. Tevens worden de komende vijf jaar nog maatregelen aan de Hoekse Lijn genomen zodat deze voldoet aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds.

b. Aanleg A24 (Maasdeltatunnel)

Het Rijk heeft in 2013 besloten tot de realisatie van de A24 (Maasdeltatunnel; in de volksmond Blankenburgverbinding), een nieuwe rijksweg die de A20 (bij Vlaardingen) verbindt met de A15 (bij Rozenburg). De tunnel onder de Nieuwe Waterweg komt op de noordoever, ofwel aan de Vlaardingse kant, boven bij het Oeverbos en het groene veenweidegebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Vanaf de tunnelmond gaat de weg hier omhoog onder de Maassluisdijk door en ook onder het spoor door. Vanaf daar wordt de weg verdiept en voor een deel overkapt aangelegd tot aan het knooppunt met de A20.

Voor een deel loopt de nieuwe rijksweg dwars door een gebied dat dient als 'groene long' van het meest dichtbevolkte gebied in de Randstad. De aanleg hiervan heeft daarmee een enorme impact op de leefbaarheid (onder andere de toename van geluidsoverlast) en tast de natuur en cultuurhistorie aan van het open veenweidegebied en het Midden-Delflandgebied. Voor een deel is dit ondervangen door de verdiepte ligging van het tracé. Naast de wettelijke compensatieverplichtingen wordt hiervoor onder regie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samengewerkt aan de uitvoering van het kwaliteitsprogramma. Dit programma gaat over extra maatregelen voor bijvoorbeeld geluid maar ook voor lucht, water, landschap, natuur en recreatie. Het Rijk stelt hiervoor budget beschikbaar. Voor Vlaardingen is een aantal maatregelen opgenomen, waaronder de financiering van stiller wegdek op de Marathonweg en de schermen langs de A20 bij Holy Zuidoost. Deze maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd.

Momenteel is Rijkswaterstaat druk met de aanleg van deze Blankenburgverbinding. Uiteraard is in het tracébesluit berekend welke toename van verkeer zou kunnen optreden bij opening van de verbinding, maar de werkelijkheid kan weerbarstiger zijn dan de gemaakte inschatting. Welke consequenties de Maasdeltatunnel daadwerkelijk voor het verkeer en de daarmee gepaard gaande geluidsbelasting zal hebben zal de komende actieplan-periode blijken.

c. Nieuw luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

In 2014 is Rotterdam The Hague Airport gestart met een procedure om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit. Daarbij is ook capaciteitsuitbreiding aan de orde, met mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van vliegverkeer in Vlaardingen. De minister heeft aangegeven dat zij uitbreiding afhankelijk wilde stellen van draagvlak binnen de regio. Zij heeft hiervoor Joost Schrijnen aangewezen als onafhankelijk verkenner, die met veel partijen heeft gesproken om te kijken of dat draagvlak er is. Zijn conclusie is dat er geen draagvlak voor uitbreiding is, maar dat mogelijk door uitplaatsing van de traumahelikopter toch groeiruimte voor de luchthaven zou zijn. De minister heeft nog geen nieuw luchthavenbesluit genomen. Vlaardingen geeft input aan het overleg over het nieuwe Luchtvaartbesluit met het doel de overlast van vliegverkeer tot een minimum te beperken. Wel is in 2014 een zogenaamd omzettingsbesluit genomen, waarbij de landelijke normen (KE) beleidsneutraal omgezet zijn in Europese normen (Lden).

d. Programma Havengeluid en Omgeving

De Gemeente Rotterdam werkt aan geluidsproductieplafonds gekoppeld aan een omgevingsplan voor de industriegebieden van de Rotterdamse havens. Omdat het geluid van deze industrieterreinen ook hun invloed heeft op de omliggende gemeenten is Rotterdam gestart met het programma 'Havengeluid en Omgeving'. De diverse regiogemeenten, waaronder ook Vlaardingen, zijn bij dit programma aangehaakt. Het uiteindelijke doel is om een balans te vinden tussen de diverse belangen, zoals woningbouw, leefomgevingskwaliteit, gezondheid, economische ontwikkelingen en energietransitie. De verwachting is dat de komende actieplan-periode een koers wordt ontwikkeld voor het geluid van de haven en dat mogelijk ook de geluidsproductieplafonds van de havengebieden wordt vastgesteld. Bij het vaststellen van de geluidsproductieplafonds voor de Rotterdamse haven wordt vastgelegd welke geluidsruimte de industrie krijgt op het grondgebied van Vlaardingen. Hier heeft de gemeente Vlaardingen als stakeholder een belangrijke rol om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen binnen de gemeente. In het op te stellen omgevingsplan van Vlaardingen moet Vlaardingen onderbouwen dat er sprake is van een gezonde leefomgeving. Een aanvaardbaar geluidsniveau, waarbij alle akoestisch relevante bronnen worden beschouwd, maakt onderdeel uit van de leefomgevingskwaliteit.

e. Ingang Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht geworden. De regelgeving met betrekking tot geluid heeft in deze wet een aantal wijzingen ondergaan. Dit betreffen onder andere de invoering van geluidsproductieplafonds rondom de gezoneerde industrieterreinen en de monitoring van de geluidsbelasting van lokale wegen door de Basisgeluidemissie. Hiernaast (artikel 1.3, onder a, van de Omgevingswet) is "Het bereiken van een gezonde fysieke leefomgeving" één van de doelstellingen van de wet. Dat betekent dat gezondheid meer dan voorheen een belangrijk thema is dat transparant moet worden meegewogen bij besluitvorming over ruimtelijke visies en plannen. Het gaat om gezondheidsbescherming tegen invloeden uit het milieu, zoals geluidsoverlast. Naast de wettelijke geluidsnormen moeten mogelijke effecten van geluid op gezondheid in beeld worden gebracht en transparant worden meegewogen in de besluitvorming.

De komende jaren moet de gemeente Vlaardingen deze wijzigingen doorvoeren. Daarnaast gaat de gemeente Vlaardingen ook aan de slag met de Omgevingsvisie en Omgevingsplan. Hierin wordt geluid meegewogen.

f. Lokale ontwikkelingen

In Vlaardingen zelf worden nieuwe woningbouwprojecten voorbereid. Ook deze projecten krijgen te maken met geluidsbelastingen. In deze ontwikkelingen moet dan ook gekeken worden welke geluidsmaatregelen en andere compensatiemaatregelen eventueel genomen moeten worden. De basis hiervoor vormt het in 2016 vastgestelde 'Beleid hogere waarden Vlaardingen'. Bijvoorbeeld bij ontwikkelingen als: Eiland van Speyk, Het stationsgebied, Unileverterrein, reconstructie Westwijk en Holy.

Ook het Actieplan Mobiliteit heeft consequenties voor de geluidssituatie van Vlaardingen.

2.5 Plandrempel

Volgens de EU-richtlijn moet in een Actieplan geluid een 'grenswaarde' worden vastgesteld. Daarmee is het een wettelijke verplichting. Doel van Europa voor deze grenswaarde is om het bevoegd gezag een grens aan te laten wijzen waarboven maatregelen genomen worden. Deze grens moet akoestisch waardevolle gebieden zo veel mogelijk beschermen.

Bij de implementatie van de richtlijn in de Nederlandse regelgeving is gekozen om de grenswaarde als plandrempel te omschrijven. De plandrempel wordt alleen gebruikt voor het kiezen en afwegen van maatregelen in het Actieplan. De plandrempel heeft geen juridische status anders dan dat deze in het Actieplan moet worden aangewezen. De gemeente ziet de plandrempel uitdrukkelijk niet als omgevingswaarde. De plandrempel geldt in principe voor alle wettelijke geluidbronnen.

In de vorige Actieplanperiode was een plandrempel gehanteerd van 55 dB. In dit Actieplan wordt deze plandrempel aangepast naar L_{den}^4 53 dB en L_{night}^5 45 dB. Deze plandrempels zijn afgeleid van een advies van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018 en betreft de advieswaarde voor wegverkeerslawaai. De WHO geeft aan dat boven dit niveau vaker negatieve gezondheidseffecten ontstaan.

Deze plandrempel geldt alleen voor gemeentelijke wegen. Voor de overige relevante geluidrelevante infrastructuur (rijks-, provinciale en spoorwegen) wordt geen plandrempel vastgesteld. De bevoegdheid (en bijbehorende actieplannen) van deze infrastructuur ligt namelijk bij het Rijk of de Provincie. Deze geluidsbronnen worden wel meegenomen bij de bepaling van de totale cumulatieve geluidsbelasting. Voor het industriellawaai van de gezoneerde industrieterreinen in de gemeente zelf, maar ook van de HIC-terreinen in de gemeente Rotterdam, geldt dat de plandrempel niet wordt aangepast en gelijk gesteld blijft aan de wettelijke maximum geluidsbelasting, te weten: L_{den} 55 dB en L_{night} 45 dB.

De geluidsbelastingen terugbrengen tot deze plandrempel is niet haalbaar in de looptijd van het Actieplan. Vanuit de geluidkaart 2022 blijkt dat in grote delen van de stad de plandrempel overschreden wordt. Het is dan ook niet mogelijk om binnen de planperiode alle wegen en locaties waar dit het geval is, aan te pakken en onder het niveau van de plandrempel te brengen. Niet alleen is dit financieel niet wenselijk, ook maatschappelijk en economisch zou dat een te grote impact op de stad hebben.

De plandrempel kan wel als 'stip op de horizon' fungeren, waarbij de gebieden waar deze wordt overschreden permanente aandacht voor de leefomgevingskwaliteit vragen. Wat ook kan betekenen dat geprobeerd wordt de kwaliteit op andere manieren te verbeteren. Met een dergelijke plandrempel wordt niet aan *peak shaving* gedaan om net onder de norm te blijven, maar wordt gekeken bij welke gebieden maatregelen nodig zijn om de gezondheid van zoveel mogelijk bewoners te verbeteren. Zoals beschreven zouden dit ook andersoortige maatregelen kunnen zijn dan technische geluidmaatregelen. Tevens geeft de plandrempel ook aan dat gebieden die qua geluidbelasting onder de plandrempel zitten van voldoende akoestische kwaliteit zijn.

⁴ Het geluid is uitgedrukt in L_{den} (Level Day-Evening-Night). Dat is de maat voor de gemiddelde geluidsbelasting in decibel (dB) per etmaal (24h), waarbij geluid 's avonds en 's nachts zwaarder meetelt dan overdag.

⁵ De L_{night} is de gemiddelde geluidsbelasting in decibel (dB) tussen 23 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends.

3. Acties 2024-2029

De komende vijf jaar werken we aan de volgende acties:

3.1 Daar waar mogelijk kansen pakken voor stiller wegdek

De komende vijf jaar is er naar verwachting minder financiële ruimte voor het vervangen van wegdek voor stillere varianten. Daarom nemen we geen target op in dit actieplan voor de aanleg van stiller wegdek. Stiller wegdek is duurder voor wat betreft aanleg en onderhoud dan regulier wegdek. Wel is het een goede manier om geluidsreductie te bereiken zonder dat de verkeerscapaciteit ingeperkt wordt. Daarom zal steeds gekeken worden wat de mogelijkheden zijn binnen het financiële kader. Zo krijgt de Van Hogendorpstraat momenteel nog wel circa 5.600 m² stiller wegdek.

3.2 Vervolg gevelsaneringen verkeerslawaaai

In paragraaf 2.4 deelden we de 'Evaluatie Actieplan geluid 2018-2023 met u. Daar gaven we al aan dat Vlaardingen in de vorige actieplan-periode een begin gemaakt heeft met gevelsaneringen en dat we dat in de komende periode voortzetten. U leest er hier meer over.

Doel

Het doel van de saneringsregeling wegverkeerslawaaai is om bestaande woningen met een relatief hoge geluidsbelasting (boven de drempelwaarde) akoestisch te isoleren. Dit kan bijvoorbeeld door betere beglazing, betere kierdichting, dakisolatie, suskasten (dit zijn ventilatieroosters met een verhoogde geluidwering) of mechanische ventilatie.

Rijkssubsidie

De betreffende woningen zijn in 2009 op de zogenaamde 'eindmeldingslijst' gezet. Hiermee is vast komen te liggen welke woningen in Vlaardingen voor gevelsanering in aanmerking kunnen komen. De gemeente heeft voor de gevelsanering van deze woningen subsidie aangevraagd bij het Rijk. De huidige subsidieregeling vergoedt de gevelmaatregelen voor 100%. De subsidiepot heeft elk jaar een maximumbedrag, waardoor niet alle woningen in een keer aangepakt kunnen worden. Het subsidietraject loopt tot en met 2040. Dus voor die tijd moet Vlaardingen al haar woningen van de eindmeldingslijst hebben gesaneerd. Mocht het Rijk niet voldoende middelen beschikbaar stellen dan heroverweegt de gemeente Vlaardingen de gevelsaneringen.

Planning

Elk saneringsproject doorloopt verschillende fases (u vindt deze terug in paragraaf 2.4) die soms complex en tijdrovend zijn. Daarom neemt een saneringsproject meestal een aantal jaren in beslag. In de onderstaande tabel vindt u de planning van de aanpak van deze eindlijst voor de komende vijf jaar. In deze lijst staan projecten waarbij de eerste fase of fases al zijn doorlopen, maar waarbij de uiteindelijk woningverbetering nog niet is afgerond. De verwachting is dat er ook projecten in de lijst staan die we in de komende planperiode opstarten en waarvan de daadwerkelijke uitvoering pas na deze planperiode gaat plaatsvinden. In onderstaande tabel zijn de straten opgenomen waar de saneringsprojecten lopen en de gemeente de komende vijf jaar voortgang in het proces wil boeken.

Straat	Jaar	Aantal saneringswoningen
Frederik Hendriklaan	2024	22
Willem de Zwijgerlaan	2024	99
Holysingel	2025	100
Vondelstraat	2025	43

Burgemeester Pruissingel	2025	33
Billitonlaan	n.n.b.	54
Van der Driftstraat	2025	55
Floreslaan	2026	80
Floris de Vijfdelaan	n.n.b.	28
Schiedamseweg	2026	50
Abel Tasmanlaan/Gedempte Biersloot	n.n.b.	49
Burgemeester Verkadesingel/Van Hogendorpplaan	n.n.b.	135
Restant Schiedamseweg	2028	162
Totaal		910

Tabel 7: Geluidsaneringswoningen Vlaardingen

3.3 Overige acties die bijdragen aan de Vlaardingse geluidsambities

Bovenstaande acties zijn heel concreet en volledig gericht op het terugdringen van geluidsbelasting. Maar Vlaardingen doet meer om bij te dragen aan de geluidsambities: in deze paragraaf bespreken we de overige beleidskeuzes en maatregelen. Het gaat om keuzes op het gebied van mobiliteit en verkeer, bedrijven en industrieterreinen, de omgevingsvisie en stedenbouwkundige plannen, horeca en evenementen en we sluiten deze paragraaf af met het onderwerp participatie.

3.3.1 Mobiliteit en verkeer

Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder. Dat blijkt uit de geluidskaarten en wordt bevestigd door het Burgerpanel. De gemeente neemt diverse maatregelen op het gebied van verkeer om hoge geluidsbelasting en geluidshinder te verminderen.

Actieplan Mobiliteit

Het Actieplan Mobiliteit bevat de koers die de gemeente tot 2030 wil aanhouden voor verkeer en vervoer. De thema's zijn: veilig, bereikbaar en gezond. Diverse doelen uit het plan sluiten aan bij het Actieplan geluid. We lichten hier enkele onderwerpen uit het Actieplan Mobiliteit die bijdragen aan het doel om de stad stiller en daarmee leefbaarder te maken:

Veiligere weginrichting: Door de inrichting van wegen aan te passen, kan Vlaardingen zorgen dat deze beter aansluit op het beoogde gedrag van weggebruikers. Dit draagt bij aan veiligere verkeersstromen.

Bundelen: De gemeente kiest er voor om de grote verkeersstromen zoveel mogelijk te bundelen op enkele wegen die geschikt zijn voor een grotere hoeveelheid verkeer.

Autoluwe binnenstad: De gemeente wil de binnenstad zo veel mogelijk autoluw maken. Om het fietsgebruik te bevorderen, wil Vlaardingen het fietsnetwerk van de wijken naar de binnenstad verbeteren. In de binnenstad kijkt de gemeente naar mogelijkheden om wegen om te zetten in 30 km/u-wegen.

OV bevorderen: De gemeente zet zich in om het OV-gebruik te bevorderen.

Met bovenstaande opgaven wordt de milieubelasting (lucht en geluid) op grote delen van de stad verminderd of geremd.

Mobiliteitsagenda

De Mobiliteitsagenda is een uitwerking van het Actieplan Mobiliteit. Het beschrijft hoe de gemeente de plannen uit het Actieplan gaat uitvoeren. De raad krijgt in 2024 informatie over de voortgang van de Mobiliteitsagenda, over de inmiddels doorgevoerde maatregelen en over de korte termijnmaatregelen voor de periode 2024-2026. Voor een aantal van deze projecten is er al financiering beschikbaar in de vorm van subsidies en eigen gemeentelijke middelen. Voor andere projecten is er nog geen financiering. In 2025 gaat de gemeente aan de slag met een nieuwe Mobiliteitsagenda, waarin de maatregelen voor de periode 2026-2030 een plek krijgen.

In de onderstaande tabel hebben we de maatregelen voor de periode 2024-2026 weergegeven die relevant zijn voor dit Actieplan geluid.

#	Straat	Maatregelen
12	Burg. Verkadesingel - Anthony Knottenbeltsingel	Herinrichting GOW (gebiedsontsluitingsweg) 50 km/u naar een ETW (erftoegangsweg) 30 km/u
13	Dillenburgsingel	Onderzoek mogelijke maatregelen om karakter ETW 30 te versterken
21	Schiedamseweg – Liesveldviaduct	Herinrichting GOW 50 naar ETW 30 en heroverwegen verkeersfunctie (viaduct)
26	Cronjéstraat	Herinrichting naar 30 km/h-gebied
27	Gedempte Biersloot	Herinrichting naar 30 km/h-gebied
28	Binnenstad (diverse locaties)	- Onderzoek fietsplan binnenstad - Onderzoek éénrichtingsverkeer Cornelis Speelmanstraat

Tabel 8: Akoestisch relevante korte termijnmaatregelen (2024-2026)

Opmerking: Voor de uiteindelijke maatregelen in de binnenstad neemt de gemeente de uitkomsten van de gebiedsvisie Binnenstad in acht bij het maken van de keuzes.

Daarnaast heeft de gemeente ook andere maatregelen op het oog die een positief akoestisch effect kunnen hebben op de omgeving. Dit zijn maatregelen die vanuit mobiliteitsvraagstukken gewenst zijn, maar waarvan het te verwachten effect nog in beeld gebracht moet worden of de financiering nog ontbreekt.

#	Straat	Maatregelen
16	Holyweg	Onderzoek nut en noodzaak dosering sluipverkeer Midden-Delfland
28	Binnenstad (diverse locaties)	- Onderzoek fietsplan binnenstad - Onderzoek éénrichtingsverkeer Cornelis Speelmanstraat

Tabel 9: Mogelijk positief akoestische effecten infrastructuurmaatregelen

30 km-wegen

Verder overweegt de gemeente om op een aantal wegen de maximumsnelheid te verlagen. De komende jaren doet de gemeente onderzoek om te zien of dit wenselijk is op de betreffende wegen en op welke manier dit het best kan gebeuren. Daarbij kijkt de gemeente ook naar de financiële haalbaarheid.

Verbeteren loop- en fietsstructuur

Meer voetgangers en fietsers in plaats van gemotoriseerd verkeer draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder. Zo is lopen en fietsen niet alleen gezond voor de wandelaars en fietsers, maar ook voor de omgeving. Redenen voor de gemeente om lopen en fietsen zoveel mogelijk te stimuleren. Vlaardingen is een relatief compacte stad, waardoor fietsen en wandelen kansrijke alternatieven zijn. De komende vijf jaar verbetert de gemeente het netwerk voor fietsers en voetgangers met verschillende fysieke maatregelen, zoals vrijliggende fietspaden en veiligere kruisingen. In de komende periode werkt de gemeente het fietsplan voor de binnenstad verder uit.

Slimmere rijroutes vrachtwagenverkeer

De gemeente zet zich in om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te verbeteren en de economische ontwikkeling te stimuleren. In dat kader is er ook aandacht voor goede routes voor het vrachtverkeer in de stad en dat kan ook .

Zo beschrijft de PlanMER voor de Rivierzone diverse maatregelen om de Deltaweg en andere drukke binnenstedelijke wegen te ontlasten door het vrachtverkeer via andere routes te leiden. De gemeente zet in op het herstructureren van de verkeersroutes en om verkeersdruk en vervuiling te verminderen wil de gemeente autoluwe zones in de binnenstad creëren waarbij ontmoedigd of zelfs verboden wordt in bepaalde gebieden. De komende jaren werkt de gemeente dit nader uit.

Geluidsplafonds metroverbinding

In de afgelopen actieplanperiode is de metroverbinding Hoekse Lijn geopend en de frequentie van de nachtelijke dienstregeling verhoogd. Dit heeft geleid tot een overschrijding van het geluidproductieplafond voor de Hoekse Lijn. Omdat de metrolijn formeel nog niet was overgedragen, zorgen het Rijk en ProRail ervoor dat maatregelen werden genomen om de metrolijn aan de geluidsproductieplafonds te laten voldoen. In 2024 is het beheer van de metrolijn overgedragen aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dan worden de gemeenten verantwoordelijk voor het naleven van de geluidsnormen van de metrolijn.

De gemeente Vlaardingen wil, samen met de andere betrokken gemeenten waar de Hoekse Lijn doorheen loopt, afspraken maken met de metropoolregio. Deze afspraken moeten ervoor zorgen dat besluiten die de metropoolregio neemt geen negatieve geluidseffecten voor de gemeenten hebben. Dat is extra belangrijk omdat de gemeenten ook kijken naar mogelijkheden om de frequentie van de metro verder te verhogen.

In de gesprekken met de MRDH wordt niet alleen aandacht besteed aan de bestaande geluidoverschrijdingen, maar ook aan de mogelijkheid om de nachtmetro door te trekken naar Vlaardingen en wellicht verder.

Piekgeluiden verkeer

Veel inwoners ervaren hinder van piekgeluid uit het verkeer. Denk bijvoorbeeld aan brommers met een kapotte uitlaat of auto's met een zogenaamde sportuitlaat. De oorzaak van deze hinder ligt vooral in het gedrag van sommige verkeersdeelnemers. Een pasklare oplossing voor dit probleem is er op de korte termijn niet. Technisch gezien zijn er mogelijkheden de veroorzakers te achterhalen, maar juridisch zijn er (nog) geen mogelijkheden hierop te acteren. De gemeente blijft de landelijke ontwikkelingen op dit vlak op de voet volgen. Op de lange termijn kan de elektrificatie van het verkeer hier wel een bijdrage aan leveren.

3.3.2 Bedrijven en industrieterreinen

Begin 2024 is de visie bedrijventerreinen aan de raad voorgelegd. De meeste bedrijventerreinen liggen in het zuiden van de gemeente aan, of in de buurt van, Het Scheur of de Nieuwe Maas. De terreinen zijn geografisch met elkaar verbonden en vormen een reeks van (watergebonden) bedrijvigheid, met vaak een hoge geluidsbelasting. Enkele terreinen gaan verkleuren naar een

gemengd woon-werkgebied waarbij de nadruk met name op wonen komt te liggen. De gemeente wil borgen dat de zittende bedrijven kunnen blijven ondernemen. Per terrein is er een schets van welke bedrijven de gemeente graag gevestigd ziet en zijn ook voorwaarden aan de milieu-impact op o.a. het gebied van geluid vastgelegd. Op die manier houdt de gemeente de geluidshinder van bedrijvigheid zo veel mogelijk in de hand.

Optimale afhandeling vrachtverkeer

Zoals in de Mobiliteitsagenda is aangegeven, zijn de Marathonweg, Deltaweg, Maassluisdijk en Schiedamsewijk de hoofdwegen waarlangs het verkeer voor deze bedrijventerreinen zoveel mogelijk afgehandeld dient te worden. Dat legt druk op deze wegen. Op een aantal van deze wegen is in het recente verleden stiller wegdek aangebracht. Hierdoor is de impact op de omgeving minder dan met standaard asfalt. Zoals eerder in dit plan beschreven gaat Vlaardingen samen met belanghebbenden nadenken over een optimale afhandeling van het vrachtverkeer over deze wegen.

Meer gebruik walstroombaan

In het collegeakkoord 2023-2026 is opgenomen dat de gemeente walstroombaan voor aangemeerde schepen realiseert in de havens van de gemeente en het aantrekkelijk maakt voor schepen om daar gebruik van te maken. Bij vergunningverlening stuurt de gemeente zoveel mogelijk aan op het gebruik van walstroombaan.

In januari 2024 is bij DFDS (Vulcaanhaven) een walstroombaanvoorziening opgeleverd. Samen met DFDS kijkt de gemeente in hoeverre deze voorziening functioneert. Op basis van de uitkomst wordt een plan gemaakt om te kijken of meer voorzieningen bij DFDS gerealiseerd kunnen worden.

Gelijk met de realisering van de Hoogwateroplossing (2025-2026) voor het westelijk deel van de KW-haven en de Buitenhaven wordt walstroombaan voor de bunkerende binnenvaartschepen gerealiseerd.

3.3.3 Omgevingsvisie en stedenbouwkundige plannen

Vlaardingen stelt momenteel een Omgevingsvisie op. Hierin geeft de gemeente aan waar zij welke kwaliteiten wil vestigen, behouden of versterken. Leefomgevingskwaliteit en gezondheid vormen hierin belangrijke thema's en daarbij zijn milieuthema's randvoorwaardelijk. In de visie is daarom ook aandacht voor de geluidskwaliteit van de stad en komen voorwaarden te staan waar initiatiefnemers rekening mee moeten houden als zij geluidsgevoelige functies, zoals woningen, op geluidsbelaste plekken willen bouwen.

In de visie komt ook aandacht voor de groene, rustige plekken binnen de gemeente en wordt gekeken hoe deze gebieden nog beter bereikbaar gemaakt kunnen worden voor de inwoners.

Vanuit het burgerpanel kwamen gebieden als Broekpolder, Krabbepark en de verschillende andere parken naar voren als groene gebieden waar men tot rust kan komen. Maar er waren ook inwoners die aangaven ook dergelijke gebieden niet rustig te vinden.

3.3.4 Horeca en evenementen

Om bij te dragen aan de sociale samenhang, de levendigheid en de aantrekkelijkheid van de stad faciliteert Vlaardingen evenementen. In 2024 wil Vlaardingen een nieuwe evenementenvisie voorleggen aan de gemeenteraad.

Locatieprofielen

Evenementen kunnen geluidsoverlast veroorzaken. Daarom gaat de gemeente in de komende actieplanperiode locatieprofielen vaststellen. Hierin staat duidelijk waar evenementen zijn toegestaan en aan welke voorwaarden deze evenementen moeten voldoen. Zo wordt de overlast van evenementen beperkt en krijgen organisatoren van evenementen duidelijkheid.

Gehoorschade

De gemeente kijkt naar mogelijkheden om bij grootschalige muziekevenementen communicatie over gehoorschade te laten plaatsvinden.

Horecaconcentratiegebied

Daarnaast onderzoekt de gemeente voor de Omgevingsvisie het mogelijk is om een aangewezen horecaconcentratiegebied in te voeren voor het milieuthema geluid. Dit kan meer duidelijkheid geven over waar meer geluid mogelijk is en waar niet.

3.3.5 Participatie

Vlaardingen heeft zowel de gemeenteraad als het burgerpanel betrokken bij dit Actieplan geluid. De raad kreeg op 11 januari 2024 de vraag om input te leveren, waar de wens werd uitgesproken om een evaluatie van het vorige Actieplan. Het burgerpanel heeft van 22 januari tot en met 18 februari een enquête met vragen over geluid kunnen invullen. Van het burgerpanel reageerde 35% van de panelleden. Hieruit zijn een aantal zaken naar voren gekomen die we verwerkt hebben in de paragrafen van dit actieplan.

Vlaardingen wil het burgerpanel de komende vijf jaar vaker bevragen op het gebied van geluid. Hierbij denken we aan halverwege en aan het eind van de actieplanperiode.

Vliegverkeer

Er zijn ook een aantal zaken uit de participatie naar voren gekomen die we niet zondermeer kwijt konden in de categorieën van dit actieplan. Zo gaven respondenten uit het burgerpanel aan dat zij verwacht hadden dat de gemeente meer zou doen aan vliegtuiglawaai. De gemeente onderkent dat vliegtuiggeluid van Rotterdam The Hague Airport veel hinder veroorzaakt, maar het is geen bron waar de gemeente direct invloed op heeft. Samen met de regiogemeenten rondom de luchthaven is Vlaardingen in gesprek met de luchthaven om te kijken hoe de milieu-impact van het vliegveld kan verminderen. Hierin spelen meerdere belangen. Verminderen van de geluidsimpact is er daar één van. De uiteindelijke beslissing op al deze belangen ligt uiteindelijk bij het kabinet.

Vuurwerk

Ook kwam vanuit het burgerpanel dat veel bewoners overlast ervaren van vuurwerk. Vlaardingen zoekt naar mogelijkheden om hier tegen op te treden. Aangezien het om gedrag gaat, is het moeilijk om afdoende maatregelen te nemen. Het instellen van vuurwerkvrije zones bijvoorbeeld, garandeert niet dat er geen vuurwerk wordt afgestoken.

Bijlage 1 Wettelijk kader geluidbeleid

Wettelijk kader

Op 18 juli 2002 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai⁶ verschenen. Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (zoals scholen en ziekenhuizen, stille gebieden) binnen de bebouwde kom en op het platteland. De richtlijn is niet van toepassing op lawaai van huishoudelijke activiteiten, van burelen, op de arbeidsplaats, binnen vervoermiddelen en van militaire activiteiten op militaire terreinen. Hij richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving van een aantal gedefinieerde brontypen. Het gaat dan om schadelijke en hinderlijke effecten door weg- en railverkeer en luchtvaart van een zekere omvang alsmede specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht geworden. De regels voor Omgevingsgeluid staan in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl). In het Bkl staan regels die de gemeente kan toepassen voor het beschrijven van de geluidskwaliteit in het omgevingsplan. De standaardwaarde is hierbij de algemeen geaccepteerde waarde, waarvan alleen gemotiveerd kan van worden afgeweken. De grenswaarde is de waarde waarvan slechts bij hoge uitzondering en met het nemen van geluidbeperkende maatregelen afgeweken mag worden.

De tabel hieronder toont de verschillende standaard- en grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving, aangevuld met de WHO adviezen voor de betreffende categorieën (indien advies gegeven). Voor industrieterreinen zijn ook specifiek voor de nachtperiode normen afgesproken. Overschrijding van de grenswaarde op de gevel is alleen mogelijk als het om een niet-geluidgevoelige gevel gaat. Dit kan bijvoorbeeld als de gevel "doof" is uitgevoerd, dus zonder te openen deuren of ramen. Er gelden dan ook aanvullende eisen voor de geluidwering van de gevel.

Bron	standaardwaarde	Grenswaarde	WHO advies Lden	WHOadvies Lnight
Wegverkeer lokale wegen	53 dB Lden	70 dB Lden	53 dB Lden	45 dB Lnight
Rijkswegen/provinciale wegen	50 dB Lden	60 dB Lden	53 dB Lden	45 dB Lnight
Spoorwegen	55 dB Lden	65 dB Lden	54 dB Lden	44 dB Lnight
Industrie	50 Lden	55 dB Lden	a)	
	40 dB Lnight	45 dB Lnight		
Luchtvaart	48 Lden ^{b)}	56 Lden ^{b)}	45 dB Lden	40 dB Lnight

a) In het WHO advies zijn geen richtwaarden voor industrie opgenomen.

b) De waarden voor luchtvaart staan niet in de Omgevingswet, maar zijn de waarden die in de regio gehanteerd worden voor RTHA.

⁶ Het betreft de 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, PbEG L 189.