

Visie geluid Maassluis



Visie geluid Maassluis

Auteur (s) : G.H. Lutje Schipholt
Afdeling : Reguleren en Adviseren
Bureau : Geluid en Veiligheid
Documentnummer : 21875568
Status : 2e (definitief) ontwerp
Datum : 15 april 2017

Inhoud

Samenvatting.....	5
1 Inleiding.....	6
1.1 Visie geluid.....	6
1.2 Wettelijk kader.....	7
2 Geluid in het algemeen.....	8
2.1 Geluid en geluidhinder.....	8
2.2 Stille gebieden.....	9
3 Geluid in Maassluis.....	10
3.1 Beschrijving kenmerken Maassluis.....	10
3.2 Saneringswoningen.....	10
3.3 Bespreking Geluidkaarten Maassluis.....	11
3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen.....	12
3.5 Verwachte ontwikkelingen buiten de gemeente.....	13
4 Actieplan.....	14
4.1 Evaluatie Actieplan.....	15
4.2 Ambitie.....	16
4.3 Keuze en onderbouwing plandrempel.....	16
4.4 Beschrijving van maatregelen binnen de gemeente.....	16
5 Inspraakproces.....	18
Bijlage 1: Wettelijk kader geluidbeleid.....	19
Bijlage 2: Begrippenlijst.....	21
Bijlage 3: Geluid en decibellen.....	22
Bijlage 4: Zienswijze Kastanjedal.....	23
Bijlage 4: Totaalkaart geluid (gecumuleerd).....	25

Samenvatting

Dit is de visie geluid van de gemeente Maassluis voor planjaar 2017 - 2022. Met deze visie wil de gemeente Maassluis geluid binnen haar gemeente zichtbaar maken.

Hoge geluidbelastingen leiden tot gezondheidsproblemen, verslechtering van de leefomgevingkwaliteit en tot een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeente. Hoe hoger de geluidbelasting, hoe meer mensen er hinder van ondervinden en hoe groter de kans op gezondheidsklachten, zoals het ontstaan van stress en hart- en vaatziekten. Daarom vindt de gemeente het belangrijk dat hoge geluidbelastingen worden voorkomen en dat bestaande geluidhinder zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Op 1 maart 2016 had de gemeente Maassluis 32.335 inwoners. Volgens de geluidbelastingkaarten 2017 bijgevoegd in bijlage 4 kunnen statistisch gezien ruim 3300 mensen in Maassluis last hebben van omgevingslawaai, dat is ruim 10% van de bevolking. In tabel 1 is statistisch het aantal gehinderden en slaapgestoorden weergegeven per geluidbron.

Tabel 1: mogelijk geluidgehinderden als gevolg van omgevingslawaai in Maassluis 2017

	Gehinderden	Ernstig gehinderden	Slaapgestoorden
Gemeentelijke wegen	3137	1365	621
Rijkswegen	98	38	7
Industrie	62	26	0
Railverkeer	67	17	3
Luchtvaart	0	0	0

In deze visie is de geluidssituatie in Maassluis beschreven. Op basis van deze geluidssituatie is een actieplan beschreven waarin acties zijn benoemd die de gemeente de komende vijf jaar wil uitvoeren om de geluidhinder te verminderen. De acties worden zo efficiënt mogelijk ingericht. Dat houdt in dat maatregelen genomen worden bij vervangingsmomenten van bijvoorbeeld wegdekken of herinrichtingen van wegen, kruisingen en of pleinen. Daarnaast wordt er aan de hand van deze visie zorgvuldig gekeken naar de inpassing van (ruimtelijke) projecten buiten de gemeente (zoals de blankenburgverbinding) die van invloed kunnen zijn op het leefklimaat van Maassluis.

Met het actieplan wil Maassluis op de eerste plaats voorkomen dat de geluidhinder verder toeneemt. Op de tweede plaats wordt beoogd de geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. De gemeente beseft dat, mede gelet op de beschikbare maatregelen en financiële middelen, het een lastige opgave is. De doelstellingen worden getoetst aan een plandrempel. De plandrempel is de waarde van de geluidbelasting waarboven Maassluis vindt dat in principe maatregelen nodig zijn. Het is een wettelijke verplichting om in het actieplan een plandrempel in te stellen. Maassluis kiest voor een drempel van 65 dB voor wegverkeerslawaai. Voor de plandrempel van de Maassluise industrieterreinen wordt de maximale hogere waarde van 55 dB(A) aangehouden. De gemeente gaat, zoals beschreven in dit plan, op specifieke locaties waar de norm wordt overschreden acties uitvoeren ter voorkoming van toename of het beperken van bestaande geluidhinder. Deze acties zullen met name plaatsvinden op natuurlijke momenten, zoals een wegreconstructie.

1 Inleiding

Onderliggend document is door de DCMR geschreven in opdracht van de gemeente Maassluis. In de visie geluid worden handvatten gegeven om het leefklimaat binnen de gemeente te verbeteren.

De visie begint met een korte inleiding in hoofdstuk 1 en een beschrijving van het wettelijk kader waarna in hoofdstuk 2 het geluid in Maassluis wordt beschreven. In hoofdstuk 3 en 4 worden de ontwikkelingen binnen Maassluis en vervolgens het actieplan beschreven. In hoofdstuk 5 wordt het inspraakproces beschreven.

1.1 Visie geluid

Geluidhinder is een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten en overlast in Nederland. Het gemeentebestuur van Maassluis wil de stad verder ontwikkelen tot een krachtige woon- en werkstad. Dit wordt onder andere bereikt door het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving door inzet op de kwaliteit van lucht, geluid, bodem en groen. Hiermee wordt Maassluis aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en recreanten.

Een aanvaardbaar geluidniveau is belangrijk omdat mensen zich hierbij veiliger voelen en beter op hun gemak. Hoge geluidbelastingen daarentegen leiden tot gezondheidsproblemen, een verslechtering van de leefomgevingskwaliteit en een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeente. Hoe hoger de geluidbelasting, hoe meer mensen er hinder van ondervinden en hoe groter de kans op gezondheidsklachten zoals het ontstaan van stress en hart- en vaatziekten. Daarom vindt de gemeente Maassluis het belangrijk geluidhinder te voorkomen en te beperken. Dit wil niet zeggen dat het overal stil moet zijn, maar wel dat het geluid moet passen bij de omgeving. Deze visie geeft weer hoe Maassluis dat wil bereiken.

Onderdeel van de visie is het actieplan geluid en de geluidbelastingkaarten. Het opstellen van een actieplan is een wettelijke verplichting voor alle gemeenten in Europa die deel uitmaken van een agglomeratie van meer dan 100.000 inwoners. De gemeente Maassluis maakt onderdeel uit van de stedelijke agglomeratie Rotterdam-Dordrecht en heeft daarom de taak elke vijf jaar de geluidssituatie binnen de gemeente in kaart te brengen (aan de hand van geluidkaarten) en een actieplan op te stellen voor het terugdringen van de geluidhinder voor haar bewoners. In het actieplan worden concrete acties opgenomen die de geluidhinder terugdringen. Daarbij zijn de volgende instrumenten toegepast:

- Het inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidbelastingkaarten.
- Het voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan; Daarbij hoort het publiceren van de geluidbelastingkaarten en het ter inzage leggen van de visie.
- Samenwerking met partners, zoals het Havenbedrijf en de DCMR, bij beleids- en ruimtelijke ontwikkelingen.

Los van dit actieplan wordt er bij (her)ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente altijd bekeken of geluidreductie mogelijk is. Wanneer dit het geval is worden de benodigde maatregelen getroffen.

Deze visie begint met een beschouwing van de systematiek van de Wet geluidhinder en een evaluatie van het actieplan 2007-2012. Vervolgens wordt het geluid binnen Maassluis beschreven en de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Maassluis. In het laatste hoofdstuk wordt het actieplan geluid beschreven voor de komende vijf jaar voor Maassluis.

1.2 Wettelijk kader

Bevoegd gezag

Voor lang niet alle geluidbronnen in Maassluis is de gemeente bevoegd gezag. In de tabel hieronder is per geluidbron aangegeven welk bevoegd gezag verantwoordelijk is. Burgemeester en wethouders van Maassluis zijn verantwoordelijk voor acties die betrekking hebben op stedelijke wegen. Buitenstedelijk wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai buiten de gemeente Maassluis en industrielawaai afkomstig van (gezoneerde) industrieterreinen hebben andere zonebeheerders. Ook provincie en rijk(-partners) stellen een actieplan geluid op. Voor de maatregelen bij provinciale wegen en rijks(spoor)wegen wordt naar de betreffende actieplannen verwezen.

Tabel 2 Bevoegd gezag en verantwoordelijkheden

Geluidsbron	Wie is verantwoordelijk voor acties?
Rijksweg A20	Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat
Hoofdspoor: spoorlijn Rotterdam - Hoek van Holland	Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Prorail
Stedelijke wegen	B&W Maassluis
Industrieterreinen	Provincie Zuid-Holland
Rotterdam The Hague Airport	Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Wetgeving

In Nederland zijn de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) de belangrijkste wetten op het gebied van geluid. De Wgh en de Wm bevatten 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 Wgh en de Wm (voor rijkswegen) en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting aan onder meer wegverkeer, railverkeer en industrie. In de Wgh en de Wm is een koppeling gemaakt met de Interimwet stad-en-milieubenadering. Met de Interimwet kunnen gemeenten, onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de grenswaarden uit de Wgh. De ontwikkelingen van het plan "De Kade" vallen onder deze richtlijnen.

Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Met de publicatie op 18 juli 2002 werd de Europese Richtlijn Omgevingslawaai van kracht. Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waar mensen aan worden blootgesteld, en focust zich vooral op woningen, gebouwen die gevoelig zijn voor lawaai zoals scholen, en stille gebieden. De richtlijn bevat verschillende instrumenten die beogen de schadelijke en hinderlijke effecten van omgevingslawaai tegen te gaan en, waar mogelijk, te voorkomen. Eén van die instrumenten is het vaststellen van actieplannen geluid.

Nederlandse wetgeving

In juli 2004 is de richtlijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, dat was in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder. Vanaf 2012 zijn de wettelijke eisen voor geluidbelastingkaarten en actieplannen opgenomen in de Wet milieubeheer onder hoofdstuk 11 Geluid, titel 11.2 Geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Op grond van art. 11.6 Wet milieubeheer zijn burgemeester en wethouders van daartoe aangewezen agglomeratiegemeenten verplicht om geluidbelastingkaarten vast te stellen. Dit moeten zij doen voor wegen, spoorwegen, luchthavens en bedrijven (inrichtingen) of verzamelingen van bedrijven. In art. 11.12 van de Wet milieubeheer is bepaald dat burgemeester en wethouders aan de hand van de geluidbelastingkaarten een actieplan vaststellen voor deze geluidbronnen. Aanvullend daarop bevat het Besluit geluid milieubeheer in hoofdstuk 4 voorschriften die onder meer betrekking hebben op de inhoud van de actieplannen.

Het opstellen van geluidbelastingkaarten en actieplannen wordt iedere vijf jaar herhaald. Een actieplan bevat zowel een beschrijving van het beleid voor de eerstvolgende vijf jaar als de in deze periode te treffen maatregelen.

Meer informatie over het wettelijk kader is te vinden in bijlage 1.

2 Geluid in het algemeen

In onderstaand hoofdstuk wordt beschreven wat geluid en geluidhinder nou precies is en hoe dat inzichtelijk wordt gemaakt. In het volgende hoofdstuk wordt dit vertaald naar het geluid binnen Maassluis.

2.1 Geluid en geluidhinder

Geluidbeleving

Niet alle geluid is lawaai. Of mensen hinder van geluid hebben en hoe mensen geluid ervaren, is onder andere afhankelijk van het type geluid, van de luidheid van het geluid en van de persoonlijke houding tegenover het geluid. Het is daarom niet duidelijk aan te geven wanneer geluid verandert in lawaai. Het is wel zo dat hoe hoger de geluidbelasting is, hoe meer mensen gehinderd zullen zijn. Hinder kan al optreden bij een geluidbelasting van 55 dB. Hinder wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de geluidbelasting, er spelen ook ander omgevingsfactoren een rol. In een rustige groene omgeving kan een relatief lage geluidbelasting als hinderlijk worden ervaren, terwijl in een stedelijke omgeving diezelfde belasting niet als hinderlijk wordt beschouwd. Daarnaast zijn er tal van factoren die bepalen of een bron als hinderlijk wordt ervaren. Zo wordt een bron hinderlijker naarmate men er meer angst voor heeft of naarmate men minder in staat is om de bron te beïnvloeden. Voor dit actieplan is dit vooral van belang voor verkeerslawaai, wat door een individu nauwelijks te beïnvloeden is.

Berekening van geluid

Voor de bepaling van geluidhinder wordt in het algemeen gebruik gemaakt van rekenmodellen. Met deze modellen wordt de geluidbelasting van een bepaalde bron, bijvoorbeeld wegverkeerslawaai, berekend. In het model wordt rekening gehouden met diverse variabelen zoals de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer en de afstand van de woning tot de weg. Deze rekenmodellen zijn getoetst aan een zeer groot aantal in werkelijkheid uitgevoerde metingen. Er wordt vaak de voorkeur gegeven aan berekenen omdat het meten van geluid in de praktijk duur en zeer gecompliceerd is. Zo moet er bijvoorbeeld rekening worden gehouden met stoorgeluiden, weersinvloeden en moet de samenstelling en de hoeveelheid verkeer op het moment van meten bekend zijn. Bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten, die onder meer een basis vormen voor dit plan, is het berekenen van de geluidbelasting wettelijk voorgeschreven.

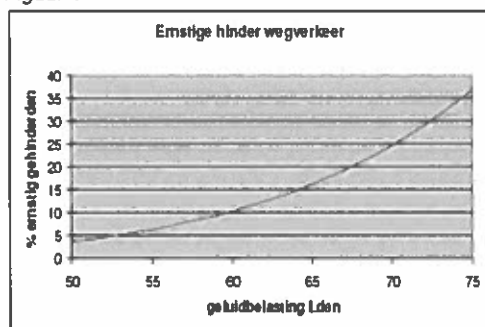
De berekende geluidbelasting is een "gemiddelde" van de geluidbelasting gedurende de dag, de avond en de nacht. Daarbij telt de geluidbelasting in de nacht zwaarder mee dan de geluidbelasting in de avond. De geluidbelasting in de avond telt op zijn beurt weer zwaarder dan de geluidbelasting gedurende de dag. De op deze manier berekende geluidbelasting wordt uitgedrukt in "decibel Lden", afgekort tot dB. De mate van geluidbelasting is vervolgens bepalend voor de mate waarin mensen er hinder van hebben.

Berekening van geluidhinder

Hinder is het grootste gezondheidseffect van geluid. Hoe harder het geluid, hoe meer mensen er hinder van hebben. Op basis van wetenschappelijk onderzoek is bekend hoe de relatie is tussen een geluidbelasting op de gevel en het percentage mensen dat bij die belasting hinder ondervindt.

Figuur 1 en tabel 3: Relatie tussen geluidbelasting en mogelijk (ernstige) hinder

Figuur 1



Tabel 3

Dosis effect relaties wegverkeerslawaai		
Lden [dB]	percentage gehinderden	percentage ernstig gehinderden
55-59	21%	8%
60-64	30%	13%
65-69	41%	20%
70-74	54%	30%
> 75	61%	37%
Lnight [dB]	percentage slaapverstoorden	
50-54	7%	
55-59	10%	
60-64	13%	
65-69	18%	
> 70	20%	

Uit de tabel en de grafiek blijkt dat er zelfs bij hoge geluidniveaus nog mensen zijn die geen geluidhinder hebben. Daar staat tegenover dat er bij lage geluidniveaus al gehinderden zijn. Bij de bepaling van het aantal gehinderden in Maassluis is gebruik gemaakt van deze relaties tussen de geluidbelasting en het percentage gehinderden.

2.2 Stille gebieden

In de afgelopen decennia is veel aandacht geweest voor het teveel aan geluid: het lawaai. Juist de laatste jaren rijpt het inzicht dat de tegenhanger daarvan, de *afwezigheid* van geluid, stilte, een eigen waarde heeft. Het behouden, terugwinnen en reserveren van plaatsen en momenten waar rust beleefd kan worden, wordt algemeen als positief gewaardeerd.

De EU-richtlijn waar dit actieplan een gevolg van is, is van toepassing op het omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld. Ook daarin wordt aan stille gebieden waarde gehecht vanwege de schakering in akoestisch klimaat – als locaties waar (veel) minder geluid is en men tot rust kan komen. De richtlijn schrijft daarom voor daar aandacht aan te besteden.

3 Geluid in Maassluis

In dit hoofdstuk wordt het actuele geluid binnen Maassluis beschreven. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan de geluidbelasting op woningen waarvoor nog onderzoek open staat.

3.1 Beschrijving kenmerken Maassluis

Maassluis is een stad met 32.355 inwoners (peildatum 1 maart 2017) en is gesitueerd aan de noordzijde van het Rijnmondgebied. In deze stedelijk agglomeratie met een relatief hoge bevolkingsdichtheid, beperkte ruimte, bedrijvigheid en infrastructuur (weg, spoor, water, lucht) speelt geluid een grote rol. Maassluis ligt ten noordwesten van Rotterdam en ten westen van Vlaardingen. Aan de noordkant van Maassluis ligt de gemeente Midden-Delfland, aan de zuidkant wordt Maassluis begrensd door de Nieuwe Maas. Maassluis ligt in de agglomeratie Rotterdam-Dordrecht (EU-indeling voor omgevingslawaai). Belangrijke verkeersaders binnen het gemeentelijk grondgebied zijn de Rijksweg A20 en de Hoekse Lijn. Maassluis heeft twee gezoneerde industrieterreinen: Kapelpolder in het centrum en Conline (voorheen Key en Kramer) in het zuidoosten. Het woningaanbod in Maassluis is veelzijdig, variërend van stedelijk in het oude centrum, tot grootstedelijk in de wijken daar omheen.

Stille gebieden

Binnen de gemeentegrenzen zijn er geen gebieden aangewezen als "stille gebieden". Dit neemt niet weg dat er rustige gebieden zijn en gebieden die als stil, of in relatie tot de omgeving als relatief stil, worden ervaren. De gemeente kan zich inzetten om rust en stilte te behouden en te bevorderen. Een van de doelstellingen van het *Waterplan Maassluis*, een gezamenlijk plan van gemeente en Hoogheemraadschap, is om meer open water en groen in de stad te brengen, en zo de gemeente aantrekkelijker te maken. Dit is een mogelijkheid om te bezien of en in welke mate groene oases kunnen ontstaan die tegelijkertijd relatief stil zijn. Op die manier kunnen zij een extra kwaliteitsimpuls aan de woon- en leefomgeving geven. Daarnaast is de gemeente Midden-Delfland, een zeer rustig gebied, vlakbij waar de inwoners van Maassluis naar toe kunnen trekken.

3.2 Saneringswoningen

In relatie tot het actieplan is ook het onderwerp sanering van belang. In 1986 is het onderdeel "bestaande situaties" in de Wet geluidhinder van kracht geworden. De gemeenten en het rijk (rijkswegen) hadden de wettelijke plicht om de geluidbelasting te bepalen van woningen langs drukke wegen voor het peiljaar 1986. Het resultaat van deze inventarisatie is een saneringslijst met adressen van woningen die op dat moment een geluidbelasting ondervonden van meer dan 60 dB(A). Dit zijn de zogenaamde saneringswoningen. Tot 1 januari 2009 was het mogelijk om middels een eindmelding nog "vergeten" woningen aan te melden bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op de saneringslijst van Maassluis staan in totaal 595 saneringswoningen. In bijlage 4 is een lijst weergegeven van woningen in Maassluis die op deze lijst staan.

Welke woningen komen in aanmerking voor sanering tegen verkeerslawaai:

- het adres heeft een woonbestemming;
- de woning is vóór 1986 gebouwd (de Bouwverordening vanaf 1986 stelt voldoende geluidwerende eisen);
- de woning ligt niet in een 30 km per uur zone;
- het geluidniveau door verkeerslawaai in de woning is hoger dan 43 dB;
- er is niet eerder subsidie voor woningverbetering verstrekt.

In de jaren negentig is een eerste inventarisatie gedaan van de saneringssituaties. De saneringswoningen zijn op basis van hun geluidbelasting onderverdeeld in categorieën. Deze categorieën zijn bepaald door het Ministerie van VROM en gebaseerd op de geluidbelasting van de woningen op 1 maart 1986. Hierbij zijn de woningen zijn verdeeld in de volgende categorieën:

- A-lijst: 65 – 70 dB(A)
- B-lijst: 60 – 65 dB(A)
- 70+-lijst: >70 dB(A)
- E-lijst: >60 dB(A)

Uiteindelijk bleek voor dusdanig veel woningen een hoge geluidbelasting dat er alleen voor A-lijst woningen saneringsmaatregelen beschikbaar waren. Inmiddels zijn verschillende subsidietrajecten gekoppeld waarvoor het saneren van de overige woningen gemeenten jaarlijks subsidie aan kunnen vragen. Omdat er een beperkt budget is en er veel aanvragen zijn, moet jaarlijks afgewacht worden of een subsidieaanvraag gehonoreerd wordt. Dit zorgt ervoor dat de woningen van de verschillende lijsten op verschillende tijden gesaneerd worden. In 2016 is een subsidie aangevraagd voor akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op woningen aan de Wagenstraat. Deze onderzoekssubsidie is gehonoreerd. In 2017 wordt dit onderzoek uitgevoerd. Aan de hand van dit onderzoek wordt gekeken of en welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Begin 2017 is hetzelfde traject ingezet voor de woningen aan de Drijver. Deze aanvraag is nog niet beoordeeld. Komende jaren wordt geprobeerd om voor alle woningen akoestisch onderzoek uit te voeren en, indien dit nodig is, te saneren. Voor de aanmelding van woningen voor de subsidie wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de planning van onderhoud wegen of projecten, zoals de centrumroute.

3.3 Bespreking Geluidkaarten Maassluis

Geluidbelastingkaarten, ook wel geluidkaarten genoemd, zijn een bron van informatie voor de burger. Op deze kaarten is onder meer de ligging van verschillende geluidbronnen af te lezen, zijn geluidcontouren aangegeven en geluidgevoelige objecten (meestal woningen) die zich binnen die contouren bevinden. Daarnaast zijn geluidzones van industrieterreinen en horecaconcentratiegebieden opgenomen. Bij de geluidkaarten horen tabellen. Zij geven inzicht in de aantallen woningen en bewoners die aan een bepaalde geluidbelasting worden blootgesteld. Naast het geven van informatie vormen de geluidkaarten de basis voor het opstellen van actieplannen geluid. Zoals aangegeven gebeurt dit een keer in de vijf jaar. Dit jaar worden nieuwe geluidkaarten vastgesteld.

De vorige geluidbelastingkaarten zijn door het college vastgesteld in 2014 en gepubliceerd. De kaarten geven de actuele geluidssituatie in Maassluis weer in het peiljaar 2011. Deze kaarten staan online op de gemeente website (http://www.maassluis.nl/wonen-verkeer-en-veiligheid/geluid_43347)

Tabel 4: Samenvatting geluidhinder Maassluis 2012

	aantal geh.	aantal ernstig geh.	aantal slaapgest.
Stedelijke wegen	3.137	1.365	621
Rijksweg A20	98	38	7
Industrielawaai	62	26	0
Railverkeerslawaai	67	17	3
Luchtvaart	0	0	0

Tabel 5: Samenvatting geluidhinder Maassluis 2007

Maassluis, Lden	gehinderden		Ernstig gehinderden	
Wegverkeer Totaal	2.668	8,5%	1.101	3,5%
Gemeentelijke wegen	1.894	6,0%	783	2,5%
Rijkswegen	346	1,1%	140	0,4%
Railverkeer	174	0,6%	47	0,1%
Industrie	1	0,0%	1	0,0%
Scheepvaart	-	0,0%	-	0,0%
Gecumuleerde geluidbelasting	2.843	9,1%	1.149	3,7%

In tabel 4 is voor de verschillende geluidbronnen aangegeven hoeveel gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden er waren in het peiljaar 2012. Uit de aantallen blijkt dat binnen deze drie categorieën de categorie wegverkeerslawaai verreweg de belangrijkste bron van geluidhinder in Maassluis is. In tabel 5 zijn de waarden van 2007 weergegeven.

Er is sprake van een toename van het aantal gehinderden in vergelijking met peiljaar 2007. Dit komt omdat er sprake is van uitbreiding van het aantal woningen, onder andere door realisatie van Het Balkon en de nieuwbouw in de Burgemeesterwijk. Daarnaast zijn de rekenregels in 2012 veranderd waardoor er kleine verschillen in geluidbelasting ontstaan.

Specifiek gaat het om de volgende veranderingen:

- In 2007 is de gevelbelasting op woningen door wegverkeerslawaai bepaald door het aangeven van geluidcontouren op de 2D-kaart van Maassluis. In 2012 is de gevelbelasting bepaald met behulp van rekenpunten op 4 meter hoogte op de gevel in een 3D model van Maassluis. Dat is nauwkeuriger, maar de berekende gevelbelastingen kunnen zowel naar boven als naar beneden afwijken ten opzichte van de methode met contouren.
- In 2007 is het industrielawaai bepaald met het Maximaal Toelaatbaar Geluidniveau (MTG) op de terreingrens van het gezoneerde industrieterrein. In 2012 is de geluidbelasting bepaald op basis van de daadwerkelijk vergunde geluidruimte van de bedrijven op het terrein. Dat laatste niveau is lager dan het niveau op basis van het MTG. De toename van het aantal gehinderden wordt veroorzaakt door de bouw van drie woontorens langs de Waterweg.
- De veranderingen ten opzichte van 2007 zijn voor een deel te verklaren door modelverschillen.
- De forse toename van het aantal gehinderden vanwege stedelijk wegverkeer wordt voor een deel veroorzaakt door de lichte groei van het wegverkeer.
- Een andere oorzaak van deze toename is nieuwbouw in de Burgemeesterwijk, waardoor het aantal woningen -en dus het aantal gehinderden- is vergroot.

3.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke ruimtelijke projecten het komende planjaar gerealiseerd worden. Dit is van belang omdat bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij geluidbronnen ook automatisch het aantal gehinderden toeneemt.

Herstructurering, nieuwbouw en infrastructurele werken

Naar verwachting worden in de planperiode 2017-2022 de volgende akoestisch relevante projecten (deels) gerealiseerd:

- De Dijk,
Het ontwikkelen van een bedrijventerrein aan de nieuwe Waterweg. In het bestemmingsplan wordt geregeld dat zich geen "grote lawaaimakers" mogen vestigen.
- De Kade,
Nieuwbouw van ongeveer 600 woningen binnen de geluidzones van wegen, de waterweg, de metrolijn en twee bedrijfsterreinen.
- Koningshoek,
Uitbreiding winkelaanbod, waardoor het aantal vervoersbewegingen en het laden en lossen zal toenemen.
- Sluispolder,
Vervangende nieuwbouw binnen diverse geluidzones van wegen, waaronder de rijksweg A20 maar ook de P.C. Hooftlaan en de Laan 1940-1945. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting opgevangen kan worden door het bouwbesluit.
- Kapelpolder,
Nieuwbouw woningen aan de Dirkzwagerstraat. Deze woningen liggen binnen de geluidbelasting van diverse "grote lawaaimakers" zoals De Haas en Van Nieuwpoort.
- Dijkpolder,
Woningbouw langs de rijksweg A20. Hiervoor wordt een geluidwal aangelegd.
- Noord-/Geerkade,
Woningbouw aan de haven van Maassluis. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting opgevangen kan worden door het Bouwbesluit 2012.

3.5 Verwachte ontwikkelingen buiten de gemeente

Deze paragraaf beschrijft ontwikkelingen van andere overheden, die mogelijk van invloed zijn op de geluidssituatie in Maassluis. De gemeente heeft op deze bronnen geen directe invloed. Zij is alert op ontwikkelingen buiten de gemeente waarin geluid een thema is. Zo worden er bijvoorbeeld afspraken gemaakt over geluid met het Havenbedrijf (Regionaal Afsprakenkader Geluid). Het actieplan bevat maatregelen waarop de gemeente invloed heeft.

a. Omzetting Hoekse Lijn van rail- naar metro-verbinding

In 2012 heeft de Stadsregio Rotterdam Rijnmond besloten de Hoekse Lijn in gebruik te nemen als metrolijn. De lijn zal daarna wel nog sporadisch gebruikt worden voor goederenvervoer. Tot de omzetting is de lijn in gebruik voor railverkeer tussen Hoek van Holland en Maassluis Centrum. Met de omzetting naar een metroverbinding wordt de frequentie verhoogd. In het omzettingsplan van de Stadsregio zijn maatregelen opgenomen om een eventuele toename van het geluid te voorkomen of te beperken. Bij de ombouw geldt een andere akoestische belasting waarvoor door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu nieuwe Geluid Productie Plafonds (GPP's) zijn vastgesteld.

Uit het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan blijkt, dat door de ombouw op een aantal plaatsen in Maassluis de geldende GPP's worden overschreden. Het gaat hierbij om de locaties aan/rondom de Prinses Julianalaan, het Havenplein, de Maasweg, Cornelis van der Kolfstraat, Houten Braak, Lisztstraat en Merellaan. Om deze overschrijdingen teniet te doen worden er geluidschermen gerealiseerd. Na realisatie van deze geluidbeperkende maatregel wordt nog niet overal voldaan aan de geldende GPP's. Voor dertien woningen moet er een onderzoek naar gevelmaatregelen worden gedaan. Dit onderzoek wordt na aanleg van de metroverbinding uitgevoerd door de gemeente Rotterdam.

b. Blankenburgtunnel

Het Rijk heeft in 2013 besloten tot de realisatie van de Blankenburgverbinding, een nieuwe rijksweg die de A20 (bij Maassluis) verbindt met de A15 (bij Rozenburg). In Maassluis en omgeving staat de verbinding bekend als de Blankenburgtunnel. De toltunnel onder de Nieuwe Waterweg komt op de noordoever, ofwel aan de Maassluise kant, boven bij het Oeverbos en het groene veenweidegebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Vanaf de tunnelmond gaat de weg hier omhoog over de Maassluisdijk heen en dan omlaag onder het spoor door. Het plan is, om de weg vanaf daar verdiept en voor een deel overkapt aan te leggen.

In 2014 heeft Rijkswaterstaat de gevolgen van het plan voor het (leef)milieu in kaart gebracht. Naar aanleiding van de milieurapporten zijn zienswijzen door Maassluis ingediend.

Voor een deel loopt de nieuwe rijksweg dwars door een gebied dat dient als 'groene long' van het dichtbevolkste gebied in de Randstad. De aanleg hiervan heeft daarmee een enorme impact op de leefbaarheid (o.a. de toename van geluidsoverlast) en tast de natuur en cultuurhistorie aan van het open veenweidegebied en het Midden-Delflandgebied. Het is voor Maassluis dan ook essentieel dat er aanvullende maatregelen getroffen worden en voorzieningen komen die bijdragen aan de leefbaarheid. Naast de wettelijke compensatieverplichtingen wordt er hiervoor onder regie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samengewerkt aan een 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. De gemeente Maassluis blijft in gesprek met Rijkswaterstaat om haar belangen te behartigen.

c. Verdiepen Nieuwe Waterweg

Het Havenbedrijf is samen met Rijkswaterstaat voornemens om de Nieuwe Waterweg uit te baggeren. Dit met de ambitie om in de toekomst nog steeds een belangrijke doorvoerhaven te blijven. Door het baggeren kunnen er grotere schepen via de Nieuwe Waterweg de Rotterdamse haven bereiken. Vanuit de gemeente Maassluis zijn zienswijzen ingediend op het Milieueffectrapport omdat er onvoldoende inzichtelijk was wat de geluidbelasting is tijdens het baggeren en wat de geluidproductie is van de grotere schepen. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn er aanvullende gesprekken en onderzoeken geweest met het Havenbedrijf om dit te verduidelijken.

4 Actieplan

Het actieplan is een onderdeel van de visie geluid. Dit Actieplan evalueert het vorige actieplan, beschrijft de maatregelen die Maassluis de komende vijf jaar gaat treffen om de geluidsoverlast voor Maassluizers tenminste gelijk te houden danwel te verbeteren. De maatregelen zijn beschreven in paragraaf 4.3. Daarnaast wordt beschreven voor welke plandrempel de gemeente kiest.

Er zijn verschillende manieren om geluidsoverlast te voorkomen danwel te beperken. De Wet geluidhinder hanteert daarin een voorkeursvolgorde:

1. Bronmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen
3. Maatregelen aan de woning
4. Bestemmingswijziging

Bij voorkeur wordt geluidhinder dus bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door raildempers te plaatsen, een stil wegdek aan te leggen of door het verkeer om te leiden. Helaas zijn bronmaatregelen niet altijd mogelijk of hebben ze onvoldoende effect. In dat geval biedt in veel gevallen een geluidsscherm of -wal soelaas. Vooral in situaties waar de geluidbelastingen hoog zijn en veel woningen aanwezig zijn, is een geluidsscherm een goede oplossing. Tegenwoordig worden steeds vaker bronmaatregelen (stil wegdek, raildempers) en geluidschermen gecombineerd, zodat de hoogte van de schermen beperkt kan blijven.

Pas als het echt niet mogelijk is om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen kan worden gedacht aan het isoleren van de woning met gevelmaatregelen. En als ook dat redelijkerwijs niet mogelijk is, kan worden gedacht aan het onttrekken van de woning aan de woonbestemming.

Uitzondering op deze volgorde zijn de woningen met een geluidbelasting boven de 68 dB ten gevolge van wegverkeerslawaai en de woningen met een geluidbelasting boven de 71 dB vanwege het spoor. Voor deze woningen moet, indien bronmaatregelen en afschermende maatregelen op bezwaren stuiten, eerst worden gekeken naar de mogelijkheid de woning te onttrekken aan de bestemming en dan pas naar de mogelijkheid om gevelmaatregelen te treffen.

De geluidbelastingkaarten horen bij het Actieplan. De geluidbelastingkaarten geven de geluidbelasting van de diverse bronnen weer. Een van de geluidkaarten geeft de gecumuleerde geluidbelasting weer. Deze kaart is opgenomen in bijlage 4 van dit actieplan. De gecumuleerde geluidbelasting geeft een beeld als zijnde worstcase scenario. Deze kaarten worden, net als het actieplan geluid, elke vijf jaar gemaakt. In juni 2017 worden de nieuwe kaarten gepubliceerd. Omdat de grootste knelpunten (van oudsher) al bekend zijn wordt dit actieplan vooruitlopend hierop gepubliceerd.

4.1 Evaluatie Actieplan

Het "Actieplan Geluid Maassluis 2010-2014" had tot doel een stand-still te realiseren in het aantal gehinderden door geluid, en waar mogelijk de hinder terug te dringen. Omdat er discussie was over de geluidkaarten is het actieplan later dan gepland gerealiseerd. Tussen 2015 (na vaststelling geluidbelastingkaarten) en 2017 is een inhaalslag gerealiseerd en navolging gegeven aan de acties. Daarvoor zijn zowel acties gericht op stedelijk wegverkeer genomen als acties om de geluidniveaus in woningen te verlagen. Tevens is er ingezet op andere overheden om geluidhinder in Maassluis terug te dringen. In dit hoofdstuk zijn deze acties op een rij gezet en is aangegeven wat er met de acties gedaan is.

Tabel 1. Voortgang maatregelen Actieplan geluid 2010 – 2014

Maatregelen	Maximaal effect	Planning actieplan 2010-2014	Uitgevoerd/doorgeschoven naar 2 ^o planperiode
Opstellen geluidbeleid	Geen toename geluid	Wordt elke vijf jaar gedaan	
Monitoring stille gebieden	Behoud stille gebieden, geen toename geluid	2010 -2012	Deze is niet relevant gebleken.
Monitoring derden A20 / Stille banden	Beperking hinder vanwege A20, verlaging geluidbelasting met 2 dB	2010 -2012	- De DCMR heeft in opdracht van het college een akoestisch onderzoek uitgevoerd. - Het college heeft zienswijzen ingediend tegen de snelheidsverhoging. - Daarnaast zorgt de gemeente er voor dat het onderwerp op de agenda van RWS blijft staan.
opstellen uitvoerings-programma	Beperken geluidbelasting tot maximaal 65 dB	Onderzoek en Uitvoeringsplan: 2010	De geluidproductie wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen beoordeeld. Bij mogelijke toename worden aanvullende maatregelen genomen.
Beoordelen toepassing stil wegdek	Tussen de 3 - 6 dB reductie	Bij wegonderhoud	Bij herstructurering en/of reconstructie wordt bekeken of dit mogelijk is.

Naast de voorgenomen maatregelen heeft de gemeente nog meer acties ondernomen om er voor te zorgen dat de geluiddruk binnen de gemeente niet toeneemt, danwel gekeken naar mogelijkheden om de geluiddruk te verminderen:

Hoekse Lijn

Voorafgaand aan de ontwikkeling van de Hoekse Lijn is zorgvuldig onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van de metro. Om de geluidbelasting op de woningen naar beneden te brengen worden op diverse punten langs het traject geluidschermen geplaatst. Tevens wordt gekeken hoe de overlast beperkt kan worden bij de ombouw van trein naar metroverbinding door bijvoorbeeld stillere apparatuur te gebruiken.

Laan 1940-1945

Bij de realisatie van de Laan 1940-1945 is rekening gehouden met de verkeersdruk en de overlast die dat met zich mee brengt. Waar mogelijk is bij de reconstructie stil wegdek toegepast. Ook tijdens de wegwerkzaamheden is zorgvuldig gemonitord of de geluidoverlast binnen de perken bleef.

A20

Geluidoverlast afkomstig van de A20 staat hoog op de agenda van het college van Burgemeester en Wethouders. In 2016 is er regelmatig op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau contact geweest met Rijkswaterstaat. Tijdens deze overleggen is gesproken over de geluidoverlast en de rol/taak die Rijkswaterstaat hierin heeft. Naar aanleiding van deze gesprekken heeft Rijkswaterstaat een korte presentatie gegeven aan de bewonersverenigingen. Rijkswaterstaat heeft tijdens deze presentatie uitleg gegeven over de geluidsystematiek bij rijkswegen. Rijkswaterstaat blijft bij haar standpunt dat er op dit moment geen wettelijke normen worden overschreden. Zij zijn dan ook nog steeds van mening dat geluidreducerende maatregelen niet nodig zijn. Om deze reden heeft de gemeente samen met de betrokken bewonersverenigingen de mogelijkheden om zelf deze wal aan te passen verkend. Hier wordt in hoofdstuk 4.4 verder op in gegaan.

4.2 Ambitie

Met het actieplan wil Maassluis op de eerste plaats voorkomen dat de geluidhinder verder toeneemt. Op de tweede plaats wil zij de geluidhinder waar maatregelen mogelijk zijn beperken, maar de gemeente beseft dat dat, mede gelet op de beschikbare maatregelen en financiële middelen, een lastige opgave is. Zij zal daarom zoveel mogelijk inzetten op natuurlijke momenten zoals herontwikkeling en beheer.

4.3 Keuze en onderbouwing plandrempel

Het is een wettelijke verplichting om in het actieplan een plandrempel vast te stellen. De plandrempel is de waarde van de geluidbelasting waarboven Maassluis vindt dat in principe maatregelen nodig zijn. Voor een stad zoals Maassluis, met veel doorgaande wegen, langs twee grote verkeersaders (A20 en de Nieuwe Waterweg) en binnen de geluidzones van drie industrieterreinen (Kapelpolder, Botlek-Pernis en Europoort-Maasvlakte) is de geluidbelasting hoog te noemen. Het is dan ook niet realistisch om een lage plandrempel te benoemen.

Op basis van de geluidbelastingkaarten is te zien dat de geluidbelasting op veel woningen nog boven de 65 dB ligt. Daarom kiest de gemeente Maassluis voor een drempel van 65 dB voor wegverkeerslawaai. Zij streeft een realistisch en duurzaam leefklimaat na waarbij keuzes worden gemaakt bij natuurlijke momenten. Een lagere plandrempel zou ook leiden tot een grotere financiële vraag waarvoor op dit moment geen ruimte is.

De geluidsanering van de Maassluise industrieterreinen is inmiddels afgerond. In het kader van deze geluidsanering hebben bedrijven bronmaatregelen getroffen om de geluidbelasting te reduceren.

Door de provincie Zuid-Holland zijn zogenaamde maximaal toelaatbare geluidbelastingen (MTG's), na sanering, vastgesteld. Deze waarden gelden als grenswaarden binnen de zone en mogen niet overschreden worden. Bij de vestiging of uitbreiding van bedrijven wordt dit getoetst en bij overschrijding worden maatregelen opgelegd. Voor de plandrempel van de Maassluise industrieterreinen worden de MTG's (van 55 dB) aangehouden.

4.4 Beschrijving van maatregelen binnen de gemeente

In deze paragraaf zijn de maatregelen van het Actieplan Geluid 2017 – 2022 opgesomd en beargumenteerd. De gemeente gaat de volgende grote acties uitvoeren om de knelpunten aan te pakken:

Maatregel	Planning
Stil wegdek op doorgaande wegen	2017 – 2022
Marelplein	2018
Geluidsaneringstraject: - Aanvragen subsidie - Uitvoeren onderzoeken - realisatie maatregelen	2017 - 2022
Monitoring ontwikkelingen rondom de gemeente	2017 - 2022

1. Stil wegdek op doorgaande wegen

Met de geluidkaarten is inzicht verkregen in de locaties waar de geluidbelasting bij woningen boven de plandrempel ligt. Nader onderzoek is echter nodig om de ernst van de knelpunten en de mogelijke oplossingen te kunnen beoordelen. Daarbij is bijvoorbeeld van belang of een woning een geluidluwe kant heeft of door verschillende bronnen (wegen) wordt belast. Aan de hand van dit onderzoek kan een uitvoeringsplan worden opgesteld waarin is aangegeven welke knelpunten de hoogste prioriteit hebben. Per locatie zal worden bezien welke maatregelen het beste zijn. De meest voor de hand liggende maatregel is het aanbrengen van stil wegdek. Bij de laan 1940-1945 is dit al gerealiseerd en ook voor het project "Marelplein" worden de mogelijkheden van stille klinkers bekeken.

De Centrumroute en de Westlandseweg zijn eveneens opgenomen in het onderhoudsprogramma wegen. Voor deze wegen wordt bekeken of het aanbrengen van stil asfalt mogelijk is, in combinatie met een saneringsprogramma.

Wanneer op wegen waar de geluidbelasting boven de plandrempel ligt, groot onderhoud aan het wegdek wordt verricht, dan zal de gemeente het aanleggen van een stil wegdek onderzoeken.

Mareplein

De woningen aan het Mareplein ondervinden een hoge geluidbelasting op de gevel van de woningen, wat gebruikelijk is bij het wonen in een stadscentrum. Bij de herinrichting van het Mareplein is er dan ook vanaf het begin gekeken naar de mogelijkheden om de geluidbelasting naar beneden te brengen. Bij het huidige ontwerp is gekeken naar de inrichting van het autowegdek en eventuele maatregelen voor of aan de woningen. Door de snelheid te verlagen neemt de geluidproductie af. Daarnaast wordt het wegdek aangelegd met zogenaamde stille klinkers. Naast het feit dat deze klinkers optimaal aansluiten bij de uitstraling kunnen deze een geluidreductie tussen de drie en zes decibel realiseren (bron: bureau sanering verkeerslawaaai).

Het aanpakken van de laan 1940-1945, de centrumroute en het Mareplein zijn voorbeelden van infrastructurele werken waar met behulp van dit actieplan de geluidhinder verminderd wordt. Vermindering van de geluidhinder wordt bereikt door aanpassing van het wegdek, zoals toepassing van stille klinkers.

2. Geluidsaneringsprojecten saneringswoningen

Voor woningen met een hoge geluidbelasting op het moment dat het onderdeel "bestaande situaties" in de Wet geluidhinder van kracht werd (1986) is rijkssubsidie beschikbaar om de geluidssituatie in de woning te verbeteren.

De saneringslijst van Maassluis omvat 562 B-lijstwoningen en 33 woningen die zijn afgemeld. Alle saneringswoningen komen in beginsel in aanmerking voor gevelmaatregelen. De gemeente streeft ernaar om alle saneringswoningen in deze planperiode te saneren. Om dit te realiseren worden projecten aangemeld bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu /Bureau Sanering Verkeerslawaaai. Dit jaar wordt de Centrumroute als saneringproject aangemeld. Bij saneringsprojecten worden in eerste instantie bron en/of overdrachtmaatregelen overwogen. Als deze niet doelmatig zijn of indien er bezwaren zijn van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige en/of technische aard, komen maatregelen bij de ontvanger (de woningen) in beeld. Vervolgens wordt de geluidbelasting vastgesteld en wordt berekend of een woning in aanmerking komt voor gevelmaatregelen.

3. Voorkomen van toename van hinder bij ruimtelijke ontwikkelingen

Door in een vroeg stadium in het ruimtelijk proces aandacht te besteden aan de geluidssituatie wordt in Maassluis voorkomen dat de geluidhinder toeneemt of wordt geluidhinder zo veel mogelijk beperkt. Deze aanpak van geluid in ruimtelijke plannen blijft behouden.

Indien de geluidbelasting bij nieuwbouwplannen boven de voorkeursgrenswaarde ligt, kan de gemeente een ontheffing verlenen in de vorm van een besluit hogere grenswaarden Wgh. Hiervoor heeft Maassluis de nota *Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder (RBOI, 16-11-2009, projectnummer 182.12906.00)* opgesteld. De concept-beleidsnota is niet vastgesteld. Volgens voornoemde concept-beleidsnota kunnen aan een besluit hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder voorwaarden worden gesteld, waarmee voorkomen wordt dat de geluidhinder nodeloos toeneemt. Zo is vereist dat een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in elk geval één geluidluwe gevel heeft en dat bij het ontwerp van de woningen zo veel mogelijk rekening gehouden wordt met geluid, bijvoorbeeld bij de vormgeving van de gevel en balkons, bij de indeling van de woning en de ligging van de slaapvertrekken.

4. Monitoring bronnen en maatregelen van derden

Voor Maassluis is het wegverkeerslawaaai van de A20 een van de bronnen van hinder. De gemeente Maassluis zorgt er voor dat dit onderwerp hoog op de agenda van Rijkswaterstaat blijft staan. De gemeente heeft bezwaar en beroep aangetekend tegen de snelheidsverhoging van de A20 omdat dit leidt tot een hogere geluidproductie. Daarnaast zet de gemeente in op het treffen van bovenwettelijke maatregelen in relatie tot het project "Blankenburgverbinding".

5 Inspraakproces

Het college van burgemeester en wethouders van Maassluis stelt het ontwerp-Actieplan Geluid vast. Bij de vaststelling is de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 4.3) van toepassing. Dit betekent dat het ontwerp Actieplan zes weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen kan in die periode zijn mening naar voren brengen, dus ook niet-belanghebbenden. Het Actieplan Geluid is een politiek besluit waartegen geen bezwaar en beroep mogelijk is.

Daarnaast wordt de gemeenteraad/raadscommissie in de gelegenheid gesteld zijn mening over het Actieplan te geven.

Op de visie geluid is een zienswijze binnengekomen vanuit de bewonersvereniging Kastanjedal. Naar aanleiding van deze zienswijze is er een gesprek geweest met de bewonersvereniging. Hierbij zijn de zienswijzen en de reactie besproken. Zij kunnen zich vinden in de aanpassingen en verduidelijking.

Bijlage 1: Wettelijk kader geluidbeleid

Wettelijk kader

Op 18 juli 2002 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai¹ verschenen. Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai op woningen en andere geluidgevoelige 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 geluidniveaus 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.

In Nederland zijn de Europese regels grotendeels geïmplementeerd in de Wet geluidhinder. Op 18 juli 2004 zijn daartoe de volgende wetten in werking getreden: het Besluit omgevingslawaai en de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet. Een meer gedetailleerde uitwerking van deze wetten is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten, te weten het Besluit omgevingslawaai (AMvB, gepubliceerd in Staatsblad 2004, 339) en de Regeling omgevingslawaai (ministeriele regeling, gepubliceerd in Staatscourant 2004 nummer 134 en aangevuld in 140).

De Europese richtlijn schrijft voor dat agglomeraties (stedelijke gebieden) geluidkaarten en actieplannen moeten opstellen. Doelstelling hierbij is om het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden zo veel mogelijk terug te dringen. De inwerkingtreding vindt in twee tranches plaats. Maassluis bevindt zich in de agglomeratie Rotterdam /Dordrecht en behoort daarmee bij de eerste tranche. In het besluit omgevingslawaai is de taak tot het opstellen van geluidkaarten en actieplannen gedelegeerd aan de gemeentebesturen die behoren tot door de minister van VROM aangewezen agglomeraties (artikel 117a Wet geluidhinder).

In de Wet geluidhinder zijn drie nieuwe taken geformuleerd voor in de wet aangewezen agglomeraties (stedelijke gebieden), belangrijke wegen en spoorwegen en voor de luchthaven Schiphol. Het gaat om de taken:

- het vaststellen van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidbelastingkaarten;
- het vaststellen van een actieplan geluid om omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en/of te beperken;
- het voorlichten van het publiek over de aanpak ter vermindering van het omgevingslawaai.

Aangezien Maassluis deel uitmaakt van de aangewezen agglomeratie Rotterdam/Dordrecht is de gemeente Maassluis verplicht om de bovenstaande taken uit te voeren. De kaarten en het actieplan richten zich met name op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen

Actie en proces

Voorafgaand aan dit actieplan heeft de gemeente geluidkaarten opgesteld en vastgesteld. De geluidkaarten zijn gepubliceerd in 2014 en beschrijven de situatie in 2011. Dit Actieplan borduurt verder op de kaarten zoals nu gepubliceerd. Zodra er nieuwe geluidbelastingkaarten zijn worden deze leidend.

Vaststellen plandrempel

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over prioritaire problemen. Van een prioritaair probleem is sprake als een relevante grenswaarde wordt overschreden. Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip relevante grenswaarde vertaald in plandrempel (richtwaarde voor het actieplan). Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van één of meer plandrempels. Op basis van de plandrempel worden maatregelen geformuleerd. In situaties waar de geluidbelasting hoger is dan de plandrempel worden maatregelen overwogen.

¹ 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.

Inventarisatie van maatregelen

Voordat maatregelen beschreven worden is het verstandig eerst te bezien in hoeverre bestaande ontwikkelingen op andere beleidsterreinen invloed hebben op de geluidkwaliteit. Mogelijk worden hierdoor al enkele knelpunten opgelost of komen er nieuwe knelpunten boven water. Afstemming met nabijgelegen actoren is gewenst, vooral wanneer je verwacht dat er sprake is van grensoverschrijdende effecten.

Kosten-batenanalyse

De kosten van maatregelen zijn goed in geld uit te drukken. De baten veel minder. Deze uiten zich in bijv. verbetering volksgezondheid, verhoging van de verkoopwaarde van onroerende goederen etc. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de (relatie tussen) kosten en baten.

Ontwerp van het Actieplan

In het Besluit omgevingslawaaï staan onder hoofdstuk 4 de elementen genoemd die in een actieplan beschreven moeten worden. Grofweg komt het neer op een beschrijving van de relevante wetgeving, het betrokken gebied, de resultaten van de geluidkaarten, het voorgenomen beleid in de komende 5 jaar, de voorgenomen maatregelen in de komende vijf jaar en de reacties uit de inspraakprocedure.

Inspraak en publicatie

Artikel 123 van de Wet geluidhinder (Wgh) beschrijft de procedure voor de vaststelling van het actieplan. De voorbereiding gebeurt volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb), waarbij in afwijking op artikel 3:15 Awb "eenieder" zienswijzen naar voren kan brengen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en adviezen bedraagt zes weken. Tegen de definitieve vaststelling van het Actieplan Geluid Maassluis is geen beroep mogelijk.

Bijlage 2: Begrippenlijst

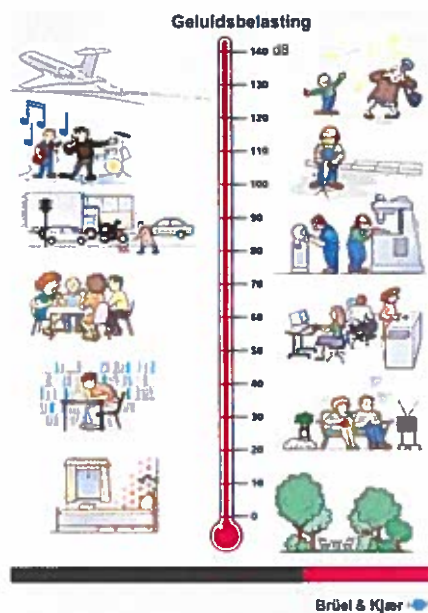
Begrippen	Verklaring
A-lijst woning	Saneringswoning langs drukke verkeerweg waarvan de geluidbelasting op 1 maart 1986 gelijk was aan of hoger dan 70 dB(A).
B-lijst woning	Saneringswoning langs drukke verkeersweg waarvan de geluidbelasting op 1 maart 1986 gelijk was aan of hoger dan 65 dB(A).
Eindmeldingswoning	Extra saneringswoning opgevoerd tijdens de eindmelding voor 1-1-2009 waarvan de geluidbelasting op 1 maart 1986 gelijk was aan of hoger dan 65 dB(A).
Agglomeratie	Verstedelijkt gebied dat bij ministeriële regeling is aangewezen om iedere 5 jaar geluidkaarten en actieplannen vast te stellen.
Gevelsanering	Bouwkundige aanpassingen aan de gevel zoals geluidwerend dubbel glas, kierdichting, ventilatievoorzieningen of dakisolatie, waardoor het verkeers- en industrielawaai buitengehouden wordt
Juridische geluidsanering	Juridische procedure waarmee een saneringswoning wordt afgevoerd van de eindmelding/saneringslijst zonder dat maatregelen nodig zijn.
Fysieke geluidsanering	Het nemen van fysieke maatregelen (bron, overdracht of gevel) waardoor het geluidniveau in de saneringswoning voldoet aan de wettelijke norm (43 dB) en kan worden afgevoerd van de eindmelding/saneringslijst.
Lden	Lden staat voor de berekening van het geluidniveau (L voor Level) gedurende de dag (day), avond (evening) en nacht (night).
MTG	Maximaal Toelaatbaar Geluidniveau
PMV	Provinciale Milieu Verordening
Stand still	beginsel dat stelt dat de milieusituatie niet mag verslechteren
Wgh	Wet geluidhinder
WHO	World Health Organization
Wm	Wet milieubeheer

Bijlage 3: Geluid en decibellen

De sterkte van geluid wordt uitgedrukt in decibellen, afgekort tot dB. Een geluidbelasting in decibel (dB) is opgebouwd uit verschillende toonhoogtes (ofwel frequenties). Onze oren zijn niet voor alle toonhoogtes even gevoelig; hele hoge en hele lage tonen kunnen we zelfs helemaal niet horen. Om een berekend of gemeten geluidniveau beter aan te laten sluiten bij onze beleving, wordt daarom meestal een weging toegepast die speciaal is afgestemd op de wijze waarop mensen geluid waarnemen (de A-weging). Ook bij wettelijke normen en de waarden op de geluidkaart is dat het geval.

Een decibel is een verhouding op een logaritmische schaal, waardoor je geluidniveaus niet zomaar kunt optellen. Voor verkeer geldt hetzelfde: bij verdubbeling van het aantal auto's op een weg zal de geluidbelasting met 3 dB toenemen. Een verschil van 1 dB kunnen we niet horen.

Op de onderstaande afbeelding kunt u zien welke geluidbelasting u ongeveer kunt verwachten bij verschillende situaties. In een bibliotheek heerst een niveau van ongeveer 30 dB, een normaal gesprek heeft een niveau van ongeveer 60 dB, terwijl een popconcert of een motorzaag een niveau boven de 100 dB kan veroorzaken.



Bijlage 4: Zienswijze Kastanjedal

Namens Belangenvereniging Kastanjedal heeft de heer C. Spaanderman een zienswijze ingebracht tegen het Actieplan Geluid Maassluis. Hieronder wordt de zienswijze samengevat en op ieder punt wordt gereageerd.

1.

Uit de geluidbelastingkaart van de gemeente Maassluis blijkt dat de geluidbelasting op alle woningen gelegen aan de noordoost- en noordwestzijde van het Kastanjedal tussen 55 en 60 dB bedraagt. Deze berekende geluidbelasting komt niet overeen met de gegevens uit het geluidregister van Rijkswaterstaat. De woningen aan de noordwestzijde van het Kastanjedal worden niet en de woningen aan de noordoostzijde gedeeltelijk beschermd door een geluidwal. De begrenzing van de tuinen ligt op 100 meter van de A20.

Daarnaast moeten de gegevens uit het geluidregister nog worden gecorrigeerd op enkele punten, zoals de invoering van een geluidwal in plaats van een geluidwand, de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km per uur en nieuwe ontwikkelingen (Lely nieuwbouw en aanleg van een grote waterpartij).

Reactie:

De geluidbelastingkaart is een weergave van de gecumuleerde geluidbelasting in het peiljaar 2011. De gecumuleerde geluidbelasting is gebaseerd op alle wettelijke geluidbronnen, te weten industrielawaai, spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. Voor de woningen aan het Kastanjedal is de geluidbelasting door het verkeer op de A20 maatgevend. De geluidbelasting wordt op de gevel van de woningen berekend en niet op de grens van de tuin. De verkeersgegevens zijn bij de afzonderlijke bronbeheerders geraadpleegd. Voor de A20 zijn de gegevens geleverd door Rijkswaterstaat.

Het geluidregister van Rijkswaterstaat geeft eveneens de verkeersgegevens van de A20. Deze gegevens worden gebruikt om onder meer de geluidbelasting op de gevels van nieuwbouwwoningen te berekenen. Voor het peiljaar 2011 zouden de verkeersgegevens dus gelijk zijn.

Er worden in mei 2017 weer nieuwe kaarten (inclusief totaalkaart geluid) verwacht. Deze geven een actueler beeld van de geluidbelasting.

De opmerkingen met betrekking tot het geluidregister moeten worden gericht aan de bronbeheerder Rijkswaterstaat.

2.

De kaarten geven de actuele situatie voor het peiljaar 2011 weer. De gemeente heeft de taak iedere vijf jaar de actuele situatie in kaart te brengen, dit zou betekenen dat in 2016 nieuwe geluidkaarten gemaakt dienen te worden, rekening houdend met de situatiewijzigingen die in de tussentijd hebben plaatsgevonden.

Reactie:

In 2017 zullen nieuwe geluidbelastingkaarten worden gemaakt. Bij het modelleren en berekenen van de geluidbelasting worden nieuwe ontwikkelingen zoals Lely nieuwbouw en aanleg van een grote waterpartij meegenomen.

3.

De zin dat de gecumuleerde geluidbelasting een goed beeld geeft van de geluidbelasting zoals die in de verschillende gebieden wordt ervaren moet vanwege de voorgaande punten worden aangepast.

Reactie:

De gecumuleerde geluidbelasting geeft een maat voor de geluidbelasting door alle wettelijke geluidbronnen en geeft een waarde aan het omgevingslawaai. Een gecumuleerde geluidbelasting van maximaal 60 dB wordt gekenmerkt als een matige geluidkwaliteit. De individuele beleving van diverse personen kan echter verschillen.

De zin dat de gecumuleerde geluidbelasting een goed beeld geeft van de geluidbelasting is prima en wordt niet aangepast. 4.

De onderbouwing voor een plandrempel van 65 dB voor wegverkeerslawaai is wel erg mager.

Reactie:

Mee eens, dit wordt aangepast:

De plandrempel is gesteld voor stedelijke wegen en niet voor buitenstedelijke wegen zoals de A20. Dit omdat de gemeente Maassluis bronbeheerder is van haar gemeentelijke wegen en geluidreducerende maatregelen aan de bron zelf kan bepalen. Het Actieplan Geluid Maassluis is in deze dus zelfbindend qua inspanningsplicht. De gemeente Maassluis is beperkt in het beïnvloeden van Rijkswaterstaat. Zo kan de gemeente Maassluis reageren op het Actieplan omgevingslawaai van rijkswegen van Rijkswaterstaat. Daarnaast zorgt de gemeente ervoor dat het onderwerp A20 op de agenda van Rijkswaterstaat blijft staan. Hierover is periodiek overleg.

In het Actieplan van Rijkswaterstaat van 14 januari 2014 is een plandrempel van 65 dB gesteld. Deze waarde is gelijk aan de maximale hogere waarde voor vervangende nieuwbouw exclusief een aftrek van 2 dB. De gemeente Maassluis heeft een plandrempel gekozen die lager is dan de maximale hogere waarde voor nieuwbouw (van 63 dB inclusief een aftrek van 5 dB).

5.

De zin dat voor Maassluis het wegverkeerslawaai van de A20 een van de bronnen van *mogelijke* hinder is, is een understatement. Voor de bewoners van het Kastanjedal en andere aanliggende wijken is de A20 een bron van ernstige geluidhinder.

Reactie:

Wij begrijpen dat de bewoners van het Kastanjedal hinder ondervinden van de A20.

Het woord 'mogelijke' wordt in het definitieve actieplan verwijderd.

6.

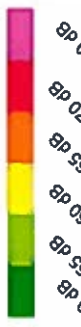
Het door de gemeente actief ondersteunen van bewonersinitiatieven ten aanzien van het verhogen en uitbreiden van de bestaande geluidwal langs de A20 moet worden vermeld.

Reactie:

Het actief ondersteunen wordt in het definitieve actieplan opgenomen.

Bijlage 5: Totaalkaart geluid (gecumuleerd)

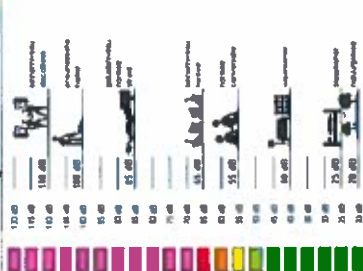
Legenda



Niet geluidgevoelige gebouwen

Gemeentegrens

Grafische weergave van een decaibelschaal



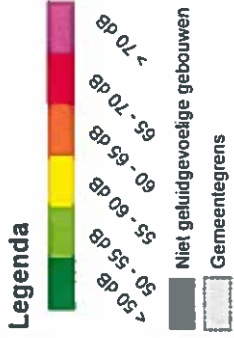
Schaal: 1:10.000



DCMR
 Dienst voor
 Ruimtelijke Ordening
 en Infrastructuur
 2118 AA Maassluis
 t 071-3144000
 www.dcmr.nl

Projectnaam: **EU-kantoren Maassluis**
 Opdrachtgever: Gemeente Maassluis
 Opdracht: Gecumuleerd (ongewogen)
 Versie: 1-10-2015
 Datum: 2-12-2015
 Plaats: Maassluis
 Ontwerper: **INDICATIEVE WERKGADE**
 Projectnummer: 15-001-001
 Pagina: 5.2



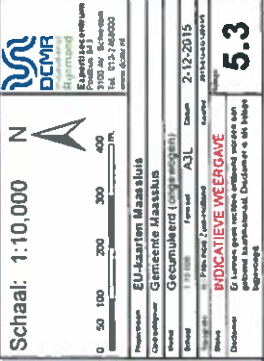


Grafische weergave van een decibelschaal

120 dB	115 dB	110 dB	105 dB	100 dB	95 dB	90 dB	85 dB	80 dB	75 dB	70 dB	65 dB	60 dB	55 dB	50 dB
Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig
Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig	Overvloedig



Schaal: 1:10,000



Projectnaam: EU-zaaiten Maassluis
 Opdrachtnummer: Gemeente Maassluis
 Versie: Gecumuleerd (ongewogen)
 Bestand: 1-10-2015
 Formaat: A3L
 Datum: 2-12-2015
 Auteur: BTJ/CAS/CHV/S
 Status: **INDICATIEVE WERKGAVE**
 Declassificatie: Er kunnen geen rechten worden afgeleid van gebaseerd op functionarisch, juridisch of op andere wijze.

5.3



