



Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : Wethouder L.K. Snijders

C.C. :

DATUM : 11 oktober 2018

BETREFT : Vragen gesteld in de commissie ruimte van 2 oktober 2018 over het ontwerp Westlands actieplan geluid 2018

Tijdens de commissie ruimte van 2 oktober 2018 zijn door diverse fracties vragen gesteld over het actie plan geluid 2018-2023 van de gemeente Westland. Een deel van de vragen zijn al beantwoord tijdens de commissievergadering van 2 oktober. De overige vragen zijn doorgezet naar een geluidsexpert van de Omgevingsdienst Haaglanden (ODH). In deze memo wordt voorzien in een beantwoording van deze vragen.

1. Hoe reageert de subsidiegever op het verlagen van de plandrempel? Heeft zij een minimale grens vastgesteld voor wel/niet subsidie? Als de drempel nog meer verlaagd wordt dan zal er ook meer aanvullende subsidie gegeven moeten/kunnen worden? En daar zal toch wel een grens aan zitten?

De plandrempel staat los van de mogelijkheid tot subsidie. De subsidie wordt bepaald door het aantal saneringswoningen die aan de betreffende weg gelegen zijn. De plandrempel heeft betrekking op het EU Actieplan in het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaaai. De subsidie voor geluidsarm asfalt is gebaseerd door de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai (Ssv), Nederlandse regelgeving.

2. Wat is het advies vanuit de overheid of CROW op dit moment om de waarde van de plandrempel vast te leggen?

De gemeenten zijn vrij om een eigen plandrempel te kiezen. Een plandrempel van 65 dB ligt in de lijn met de ambitie van vergelijkbare gemeenten.

3. Gezien de aantrekkende economie en hiermee verband houdend de toename van het verkeer met als gevolg meer verkeerslawaaioverlast: in hoeverre vormen de cijfers van de geluidssituatie uit 2016 nog steeds een goed beeld?

Wettelijk is vastgelegd dat wordt gerekend met de cijfers uit 2016. De EU-Richtlijn Omgevingslawaaai omschrijft op welke wijze de geluidkaarten dienen te worden berekend. Daarbij geldt voor deze 3^e tranche het peiljaar 2016.

4. Wij lezen dat er een aantal wegen zullen worden aangepakt met geluid reducerend asfalt (Kruisbroekweg) of klinkers (Oosteinde / Herenstraat), of dat die al aangelegd zijn. Kruisbroekweg en Sportlaan zullen op dit moment wel onder handen genomen worden nemen wij aan, maar de Herenstraat in Wateringen is al jarenlang hetzelfde. Wat bedoelt u dan met noemen van de locaties waar maatregelen nog genomen moeten worden? En wat bedoelt u dan met de 39 woningen aan de Herentraat / Oosteinde in Wateringen die nog een te hoge geluidnorm hebben, terwijl er tegelijkertijd wordt aangegeven dat er al maatregelen genomen zijn zoals de klinkers en dat de Herenstraat nu een 30 km gebied geworden is met eenrichtingsverkeer (dat is de gehele periode Westland al zo.....). Voor de Herenstraat zou dan nog alleen overblijven het isoleren van woningen. Maar daar wordt geen subsidie voor gegeven.

In het verleden zijn op het Herenstraat/oosteinde te Wateringen een aantal geluidbeperkende maatregelen getroffen waaronder de toepassing van geluidarme klinkers en (op het Oosteinde)



geluidarm asfalt alsmede het (deels) instellen van een 30 km-regime. Tevens zijn bij de hier aanwezige A-lijstwoningen gevelmaatregelen toegepast. Overwogen zou nog kunnen worden om de geluidarme klinkers te vervangen door geluidarm asfalt (reductie 2-3 dB), maar daarbij zijn ook aspecten van rijsnelheid en verkeersveiligheid aan de orde.

5. Begrijpen wij het goed dat de waarden van de geluidbelastingen enkel berekend zijn aan de hand van het verkeersmodel, versie 3.2, van de MRDH, aangevuld met cijfers van Rijkswaterstaat? Voert de gemeente dan ook nog steekproeven uit op een aantal knelpunten om de berekende waarden te ijken? De reden van deze vraag ligt in het feit dat wij als raad regelmatig geconfronteerd worden met gemeten waarden die behoorlijk afwijken van de berekende waarden. 't Perron in De Lier is bijvoorbeeld zo'n locatie.

Wegverkeerslawaai wordt altijd berekend met behulp van rekenmodellen waarbij de jaargemiddelde meteofactoren zijn ingebouwd. Geluidmetingen zijn zeer tijdrovend en complex en worden voor het berekenen van de geluidbelasting vanwege een weg zelden uitgevoerd. Geluidberekening worden uitgevoerd met geluidssoftware die is opgebouwd conform de vereisten van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is vastgelegd op welke wijze geluid vanwege een weg dient te worden berekend. Deze landelijk rekenmethodiek is gedurende decennia regelmatig aangepast en vergeleken met geluidmetingen

Opgemerkt wordt dat het meten van het geluid bij de passage van een aantal voertuigen niet hetzelfde is dan het berekenen van de geluidbelasting vanwege een weg conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 2012. Gevallen van geluidmetingen die afwijken van berekende waarden kunnen te allen tijden worden voorgelegd aan de Omgevingsdienst Haaglanden.

Het geluidsscherm 't Perron wordt niet gerealiseerd op basis van de Wet geluidhinder. Het bestaande wal+scherm is waarschijnlijk gerealiseerd bij de bouw van de woningen van 't Perron. De voorziening zal worden mogelijk vernieuwd en verlengd met behulp van ISV-gelden. Uitvoering zal naar verwachting medio 2020 plaatsvinden.

6. Hoe kan men als burger te weten komen wat er in de straat, waar hij/zij woont, de geluidbelasting is? Is dit alleen op te zoeken via het plaatje op blz. 6 en dan naar de kleur kijkend, of bestaat er een website waar dit vertaald is naar leesbare waarden?

Op de site www.Atlasleefomgeving.nl van het Ministerie van Infrastructuur en waterstaat kunnen burgers een indicatieve geluidbelasting vanwege verkeerslawaai ter plaatse van hun woning vinden aan de hand van gekleurde geluidcontouren.

7. Kan de burger worden gewezen op de mogelijkheid om de atlas leefomgeving te raadplegen? *Ja, burgers die informatie vragen zullen hier op worden gewezen.*

8. Waarom is 't Perron niet opgenomen in het actieplan?

Dit wordt opgepakt met gelabeld geld van de provincie (ISV) en heeft derhalve geen directe relatie met het Actieplan geluid. Dit geldt eveneens voor het geluidsscherm langs de N223 bij de Leeweg. Overigens is bij de woningen aan 't Perron geen sprake van overschrijding van de plandrempel van 65 dB.

9. Kan voorkomen worden dat onnodig groen verdwijnt?

Niet altijd. Dat ligt aan de concrete situatie. Overigens geldt dat een rij bomen of een strook groen rekentechnisch geen effect op de geluidbelasting. Wel is het zo dat het qua hinderbeleving een gunstig effect heeft: een weg die niet of minder zichtbaar door de aanwezigheid van groen geeft ook minder hinder en klachten.

10. Waarom wordt er geen rekening gehouden met geluidsoverlast in de buitenruimte?

Wettelijk gelden de geluidnormen van de Wet geluidhinder alleen op de gevels van woningen. Overigens zorgt de toepassing van geluidsreducerend asfalt er voor dat ook de buitenruimte stiller wordt (in tegenstelling tot bij het toepassen van gevelmaatregelen).

11. Waarom wordt bij wijzigingen aan een provinciale weg niet meteen gekozen voor een norm van 60 Db?

Bij de genoemde aanpassingen/wijzigingen aan een provinciale weg gelden de normeringen en grenswaarden van de Wet geluidhinder. Hier heeft het Actieplan, in normstellende zin, geen direc-

te relatie mee. Het actieplan heeft betrekking op het verminderen van de geluidsoverlast in bestaande situaties.

12. Wordt rekening gehouden met groei in de toekomst?

Bij het opstellen van het actieplan is onderzocht in hoeverre een doorrekening met de verkeerscijfers van 2030 van invloed was.

13. Kan bij de aanleg van stil asfalt de bomenkap worden beperkt en zorgvuldiger plaatsvinden?

Bij de aanleg van stil asfalt is geen bomenkap aan de orde (indien alleen het wegdek wordt vervangen). Bij wijzigingen aan wegen of het plaatsen van geluidschermen bestaat die mogelijkheid wel. Per casus zal dat zorgvuldig moeten worden bekeken.

14. Wordt alleen gekozen voor stil asfalt omdat er subsidie kan worden verkregen bij de provincie?

Nee, er wordt voor gekozen om de geluidbelasting te beperken en de leefomgeving in Westland te verbeteren. Dat er subsidie kan worden gekregen van de rijksoverheid (niet de provincie) houdt het betaalbaar en geeft de mogelijkheid meer wegen van geluidsarm asfalt te voorzien.

15. Waarom is gekozen voor 65 dB en niet bijvoorbeeld 60 of 62 dB?

Omdat er ook bij een keuze van 65 dB nog een opgave van circa 900 woningen ligt. Overigens profiteren ook woningen met een lagere geluidbelasting van het geluidsarm asfalt.

16. Wat gebeurt er als alle maatregelen uit de gebiedsgerichte plannen zijn uitgevoerd?

Dan komen er weer nieuwe plannen. Voorlopig ligt er een voldoende grote opgave.

17. Waarom zijn cijfers uit 2016 gebruikt en geen recentere?

Omdat de regelgeving bepaalt dat met een geluidskaart uit 2016 wordt gewerkt. Na 5 jaar wordt er weer een nieuwe geluidskaart opgesteld.

De procedure tot vaststelling van het EU Actieplan voorziet erin dat de gemeenteraad (alsmede de burgers van de gemeente Westland) zienswijzen kunnen indienen ten aanzien van het ontwerp-actieplan geluid. Deze zienswijzen worden meegenomen en beantwoord in het definitieve actieplan. Ik ga er vanuit dat uw vragen hiermee beantwoord zijn. Ik wijs u er nadrukkelijk op dat u ook in de gelegenheid bent om een zienswijze in te dienen. De termijn van indienen van deze zienswijzen loopt van 13 september 2018 tot en met 24 oktober 2018.