cees
advocaten

**Gemeenteraad van de gemeente Midden-Delfland**
**Ontwerpbestemmingsplan N223**
**Datum: 27 oktober 2020 te 19.30 uur**

---

**inspraakreactie**

**van:** **C.S. Noordam h.o.d.n. Topkrop ("Topkrop")**
**wonende te Schipluiden**
***reclamant***
**advocaat-gemachtigde: mr. M.R. Plug**

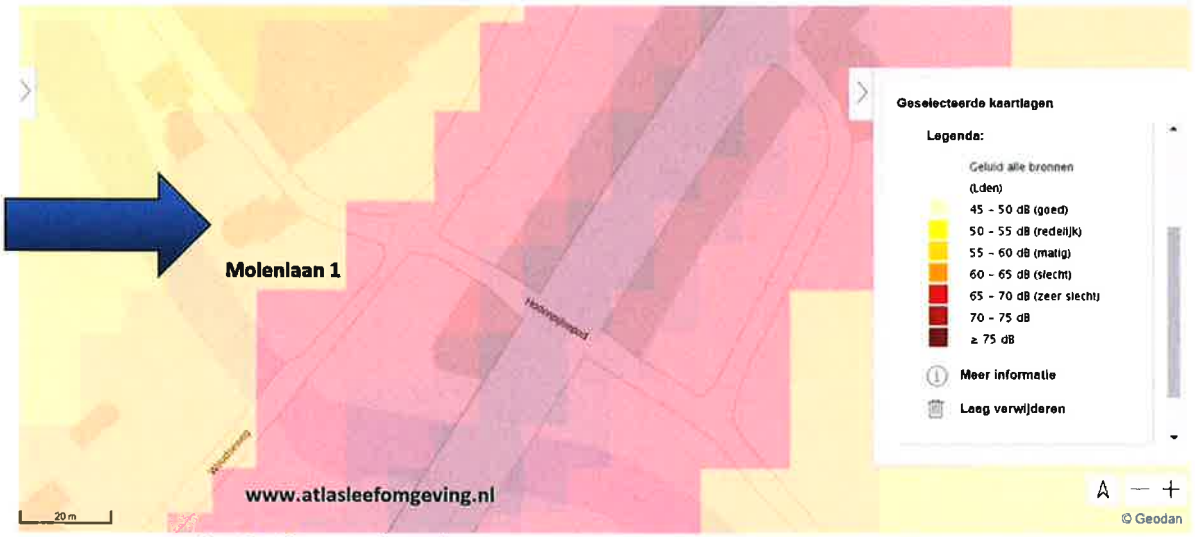
---

Mijnheer de Voorzitter, geachte leden van de raad,

1. Vanavond wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om de namens Topkrop ingediende zienswijze kort toe te lichten. Twee weken geleden heb ik ten behoeve van de commissievergadering al een schriftelijke inspraakreactie ingediend. Vanavond zal ik een geactualiseerde versie voordragen. Ik zal daarbij met name ingaan op de geluidsaspecten.

2. Topkrop heeft in haar zienswijze uiteengezet dat de aanleg van de rotonde met zich meebrengt dat de N223 dichter bij haar bedrijf en de bedrijfswoning aan de Molenlaan 1 komt te liggen. Dat heeft een aanzienlijke impact op de woon- en leefomgeving, zowel ten aanzien van geluid als ten aanzien van licht. Voor de duidelijkheid wijs ik u erop dat een bedrijfswoning, net als een burgerwoning, een geluidsgevoelige functie is in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervoor gelden dus geen andere geluidsnormen.

3. Vooropgesteld moet worden dat de omgeving in de huidige situatie al bloot staat aan ernstige geluidoverlast. Zo kan op www.atlasleefomgeving.nl worden gezien dat de omstandigheden ter plaatse van de bedrijfswoning van Topkrop voor wat betreft geluid zonder meer **slecht** zijn. Hieruit volgt dat het geluid in de huidige situatie al tussen de 60 en 65 dB bedraagt. Voor de duidelijkheid heb ik in deze toelichting een afbeelding ingevoegd.




*Bron: www.atlasleefomgeving.nl, de blauwe pijl wijst op de bedrijfswoning aan de Molenlaan 1, bewerking MP.*

4. Topkrop heeft ernstige bedenkingen tegen de motivering in het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van de geluidsaspecten (zie toelichting ontwerpbestemmingsplan, par. 4.4). Uit het akoestisch onderzoek van Rho volgt dat de akoestische situatie ter plekke van Molenlaan 1 bijna 60 dB bedraagt. Deze situatie is al slecht, maar het is de vraag of de situatie niet nog eens veel slechter wordt door het bestemmingsplan.

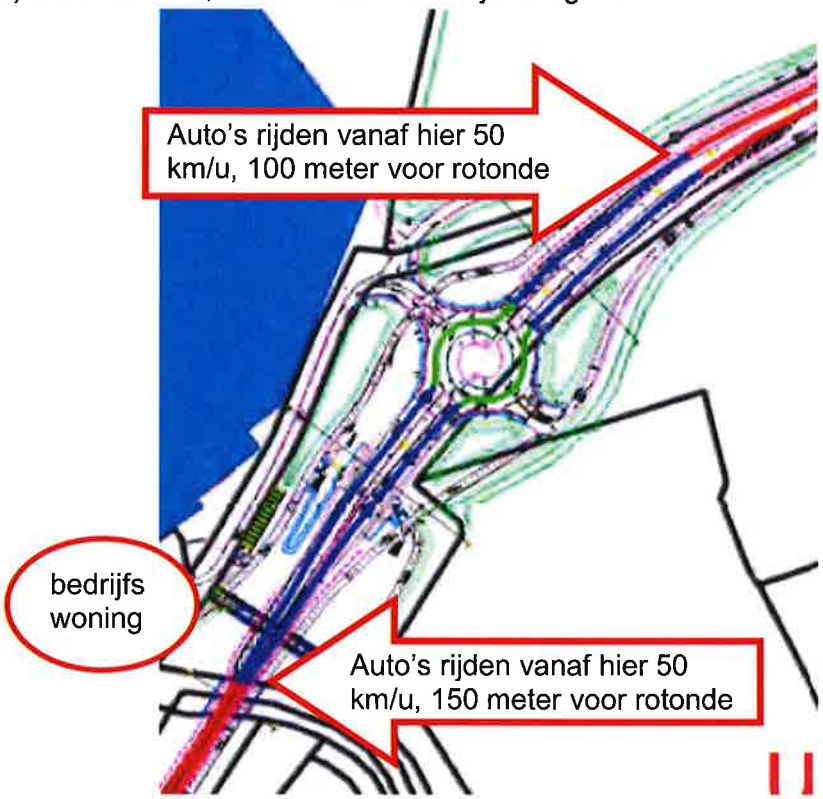
5. Vorige week heb ik het rekenmodel opgevraagd, dat door Rho en Akoestisch Bureau Kraaij (hierna: Rho) is gebruikt voor het akoestisch rapport van 08 juli 2019 (bijlage 8 bij de toelichting). Dat rekenmodel heb ik pas gisterochtend ontvangen en hierom is het helaas niet mogelijk geweest om daar uitvoerig naar te laten kijken.

6. Naar aanleiding van het akoestisch rapport hebben wij de heer Ir. Kupers, akoestisch (en gerechtelijk) deskundige, verzocht om het rapport "Midden-Delfland, Reconstructie N223 Duurzaam Veilig fase 3" van Rho te beoordelen, omdat wij ernstige twijfels hebben bij de vraag of de reconstructie van de N223 terecht niet is aangemerkt als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (**Wgh**). Als sprake is van een toename van meer dan 2 dB ten opzichte van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, is sprake van een reconstructie en moeten geluidwerende maatregelen worden getroffen.

7. Ir. Kupers heeft zijn bevindingen in een brief opgenomen (zie **bijlage**) en concludeert dat het "*uitgevoerde akoestisch onderzoek van 8 juli 2019 van Rho/Kraaij niet navolgbaar is en bovendien niet compleet*". Hierom is de conclusie uit het rapport dat er geen sprake zou zijn van een reconstructie volgens Kupers niet juist.

8. Opmerkelijk is dat er in het akoestisch onderzoek van Rho (p. 13) van wordt uitgegaan dat auto's vanaf het Hodenpijlsepad (dus ter hoogte van de bedrijfswoning) al 50 km/u rijden. Dat is echter ruim 150 meter voor de rotonde. Het is niet aannemelijk dat auto's vanaf deze grote afstand al langzamer rijden. Hierdoor wordt dan ook een gunstiger beeld geschetst nabij de bedrijfswoning dan er daadwerkelijk is.

9. Op de afbeelding hieronder is goed te zien dat de auto's vanaf het Hodenpijlsepad (nabij de bedrijfswoning Molenlaan 1) kennelijk 50 meter eerder afremmen (en sneller optrekken) dan de auto's, die van de andere rijrichting komen.



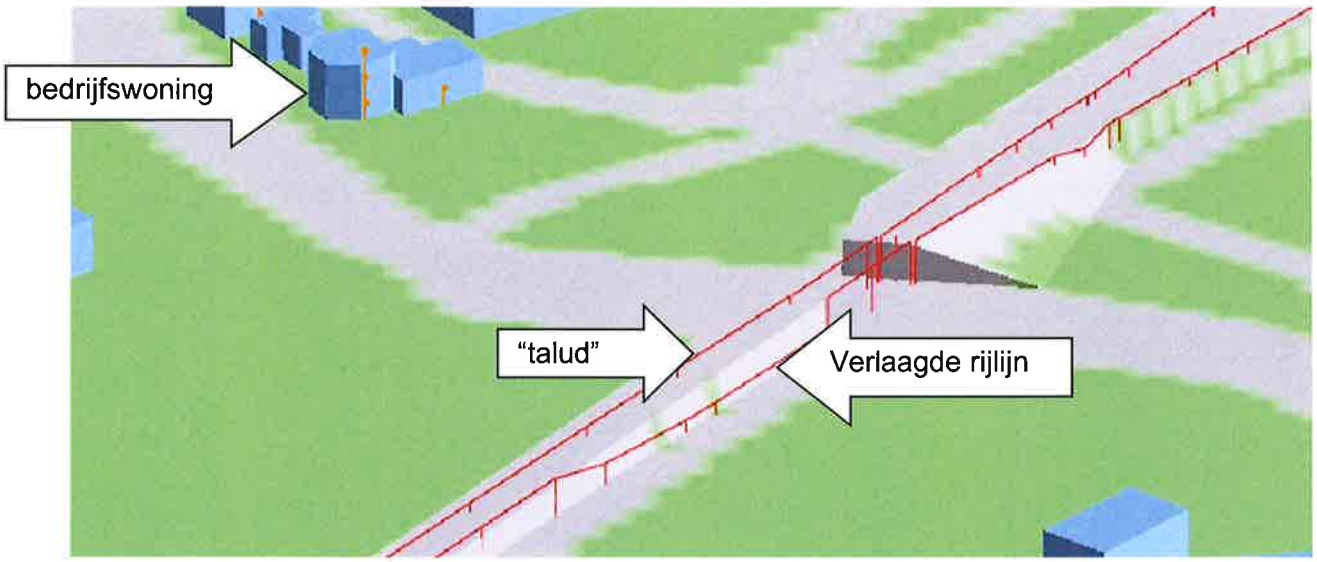

10. Het gevoel van Topkrop dat het verkeersmodel is gemanipuleerd om tot een gunstigere uitkomst te komen wordt duidelijk bevestigd in de bevindingen van Kupers.

11. Kupers zegt daarover: "*De afstanden zijn groter dan verwacht mag worden in de werkelijke situatie. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 stelt dat uitgegaan dient te worden van de representatief te achten snelheid. Wij denken dat de snelheden rond de rotonde in de geluidsberekeningen te laag zijn ingevoerd en daarmee de geluidsbelasting in de toekomstige situatie te laag is berekend.*"

12. Na ontvangst van het rekenmodel hebben wij dat voorgelegd aan de heer Kupers. Hoewel de heer Kupers hier vanwege het late toesturen nog niet uitputtend naar heeft

kunnen kijken, heeft de heer Kupers wel een verontrustende vaststelling gedaan; uit het rekenmodel blijkt namelijk dat een deel van de rijlijn verscholen ligt achter een talud. Hierdoor fungeert het meest dichtstbij gelegen deel van de N223 als "geluidsscherm" voor het andere deel en is de geluidbelasting ter plaatse van de bedrijfswoning veel lager dan verwacht mag worden bij de woning. Deze fout zit niet in het referentiemodel. Daarnaast bestaat de indruk volgens Kupers dat de rijlijnen ook te ver van de woning afliggen, wat leidt tot een gunstigere uitkomst voor de provincie.

13. Daarnaast valt het de heer Kupers op dat het rekenmodel, dat op zich eenvoudig is, erg rommelig is en in zijn visie bij lange na niet voldoet aan de gangbare kwaliteit die hoort bij de detaillering van modelleren. In de afbeelding hieronder, uit het rekenmodel, volgt de verlaging van de betreffende rijlijn.




14. Samenvattend verzoek ik uw raad om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Geluidstechnisch gezien lijkt het rekenmodel te zijn gemanipuleerd en zijn de akoestische gevolgen zo voorgesteld, dat hierdoor ten onrechte een voor de reconstructie gunstig resultaat uit volgt.

Den Haag, 27 oktober 2020

advocaat-gemachtigde

Deze zaak wordt behandeld door mr. M.R. Plug, Cees Advocaten N.V.
Laan van Nieuw Oost-Indië 25, Postbus 80504, 2508 GM Den Haag, tel. 088 336 88 07

cees
advocaten

# Bijlage

KUPERS & NIGGEBRUGGE
Bouwakoestiek
Bouwfysica
Verkeerslawaai
Milieubeheer

TopKrop
T.a.v. de weledele heer C. Noordam
Molenweg 1b
2636 AR SCHIPLUIDEN
Email: info@topkrop.nl

Utrecht, 26 oktober 2020
ons ref. nr.: B0310116aaA0.jk

Betreft: Reconstructie N223 Midden Delfland: beoordeling akoestisch onderzoek Rho adviseurs voor leefruimte

Geachte heer Noordam,

Hierbij zenden wij u onze beoordeling van het akoestisch onderzoek projectnummer 091409.20171538 d.d. 08-07-2019 van Rho adviseurs voor leefruimte.

Bij de beoordeling is ook rekening gehouden met diverse toegezonden stukken.

**Samenvattend**

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek zoals dat is vastgelegd in het rapport "Midden-Delfland, Reconstructie N223 Duurzaam Veilig fase 3" d.d. 08-07-2019 van Rho is niet navolgbaar en niet compleet. Hierdoor is de conclusie uit het rapport dat er geen sprake zou zijn van een reconstructie niet juist.

**Specifiek**

De volgende vragen en opmerkingen hebben wij met betrekking tot het uitgevoerde akoestisch onderzoek, zoals dat is vastgelegd in het rapport "Midden-Delfland, Reconstructie N223 Duurzaam Veilig fase 3"d.d. 08-07-2019 van Rho:

1. Het rapport voorziet in de uitleg met betrekking tot de zonegrenzen van de weg. In het rapport ontbreekt echter kaartmateriaal met afbakening van het onderzoeksgebied, zowel in de breedte als in de lengte. Waar begint en eindigt het project? Dit is vooral belangrijk omdat daarmee duidelijk wordt op welke woningen het onderzoek betrekking moet hebben. In het rapport wordt dat niet duidelijk.

Zadelstede 10
3431 JZ Nieuwegein
Tel: 030 2410218
Fax: 030 2414865
ING: NL47 INGB 0007 5431 55
Rabobank: NL41 RABO 0394 5775 66
K.v.K. Utrecht 30137041
Email: info@kupnigbv.nl
Website: www.kupnigbv.nl

BUREAU VERITAS Certification
NL INGENIEURS
LRGD landelijk register van gerechtelijke deskundigen

2. In het wettelijk kader (paragraaf 2.2.) wordt uitgelegd dat een eerder vastgestelde hogere waarde van belang kan zijn bij de vaststelling van een grenswaarde. In het rapport wordt verder niet aangegeven of, en zo ja, waar dit speelt. Het rapport dient deze informatie te bevatten en hier duidelijkheid over te geven.
3. In het rapport wordt niet aangehaald of er sprake is van sanering, autonoom of gekoppeld. Het rapport dient deze informatie te verschaffen.
4. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de aanleg van een turborotonde. Bij ene turborotonde is de doorstroming beter dan bij de standaard-tweestrooksrotonde en veel beter dan bij een enkelstrooksrotonde. In het geluidmodel van de toekomstige situatie is ter plaatse van de nieuwe rotonde een rijsnelheid 30 km/uur opgenomen. Ten noorden van de rotonde, tot op een afstand van 100 meter van de rotonde, en 150 meter ten zuiden van de rotonde is een rijsnelheid van 50 km/uur aangehouden. Deze afstanden zijn groter dan verwacht mag worden in de werkelijke situatie. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 stelt dat uitgegaan dient te worden van de representatief te achten snelheid. Wij denken dat de snelheden rond de rotonde in de geluidsberekeningen te laag zijn ingevoerd en dat daarmee de geluidsbelasting in de toekomstige situatie te laag is berekend.
5. Uitgaan van de juiste snelheid is vooral van belang omdat uit het rapport niet is op te maken welke aftrek (artikel 110g Wet geluidhinder) is gehanteerd bij de woningen. Deze aftrek hangt af van de ingevoerde snelheid en is een correctie op de berekende geluidsbelasting. De aftrek bedraagt 2 tot 5 dB. Uit het rapport blijkt niet welke aftrek is toegepast.
6. In navolging op het vorige punt. Het rapport wekt de suggestie (bijlage 3) dat de aftrek is toegepast door deze te verwerken in de groepsreductie. Dit is niet de gangbare werkwijze. In het rapport dient te worden uitgelegd hoe de aftrek is verwerkt. Deze uitleg ontbreekt.
7. Onduidelijk is of bij de verkeersintensiteiten voor 2030 is rekening gehouden met de verbreding van de A4 voor het project A4 Haaglanden – N14 waarbij op basis van het NRM2020 er een duidelijke verkeersgroei op de A4 te zien zal zijn en daarmee het verkeer op de N223 zal toenemen.

8. De wet stelt dat ook andere wegen onderzocht moet worden dan alleen de weg waar de reconstructie plaats vindt. Zie hiervoor artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder. De tekst van dit wetsartikel is 1-op-1 hieronder cursief opgenomen. De uitwerking van dit punt ontbreekt in zijn geheel in het akoestisch onderzoek. Onduidelijk is daarmee welke consequentie de rotonde heeft voor de verkeersontwikkeling op bijvoorbeeld de Molenlaan.
   *Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of – als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd – vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg.*
9. Aansluitend op het vorige punt ontbreekt het onderzoek naar de kruisende wegen (van de rotonde) waar ook wijzigingen aan de weg plaatsvinden. Deze wegen moeten ook in het akoestisch onderzoek uitgewerkt worden.
10. Het rapport maakt niet in tabelvorm helder inzichtelijk of er bij de woningen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Een tabel ontbreekt waarbij per woning een adres, de rekenpunten, rekenhoogtes, eerder vastgestelde hogere waarden, nog te saneren ja/nee, de huidige geluidsbelasting, de te hanteren grenswaarde, aftrek art 110g et cetera, opgenomen is. Omdat deze informatie ontbreekt is niet navolgbaar of er bij de woning van de appellant daadwerkelijk geen sprake is van een reconstructie. Bij deze beoordeling is meer nodig dan alleen het rekenkundige verschil tussen de toekomstige en de huidige situatie.
11. Bijlage 3 bevat een tabel waarin staat welke invoergegevens zijn gebruikt bij het opstellen van het geluidmodel voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Een dergelijke tabel maakt het echter niet mogelijk om te controleren of het geluidsmodel de juiste informatie bevat. Denk hierbij aan de geografische ligging van de reflecterende bodemgebieden zoals waterpartijen. Wij zouden graag zelf het geluidsmodel inzien.
12. In de huidige situatie is voorzien in een barrière langs de weg ter afscheiding van de hoofdrijbaan en het naastgelegen fietspad ter plaatse

van de kruising met het water (verbinding tussen Kromme Zweth en Zijde). Wij verwachten niet dat er rekening is gehouden met dit scherm in de geluidsberekeningen. Betekent dit dat deze barrière in de toekomstige situatie niet terugkomt?

13. Het beleid van de Rijksoverheid is gericht op het voorkomen van een toename van geluidhinder en het oplossen van bestaande geluidknelpunten. Belangrijk hierbij is dat een afweging wordt gemaakt tussen kosten en baten van maatregelen. In het Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2023 van de provincie is aangegeven welke ambities de provincie heeft. Belangrijk onderdeel hierin is het zogenaamde "werk met werk maken" zoals aangeduid in paragraaf 4.2 in het actieplan. Het akoestisch onderzoek gaat niet in op de ambitie van de provincie en het principe van werk met werk maken. Als de conclusie juist is dat er geen sprake is van een reconstructie van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder dan kan het nog steeds effectief zijn geluidsbeperkende maatregelen te treffen.

Graag lichten wij het voorgaande toe.

Met vriendelijke groeten,



Ir. J.F.C. Kupers (gerechtelijk deskundige LRGD)

Kupers & Niggebrugge BV