

Analyse eventuele afspraken/verplichtingen van de gemeente t.a.v. geluid reducerende maatregelen (zijnde verhoogde aanleg fietspad/stil asfalt) Klapwijkseweg,

n.a.v. de toezegging van wethouder Fortuyn T2022-013 tijdens de commissie Ruimte van 12 april 2022.

Aanleiding

Omwonenden ervaren geluidsoverlast van de Klapwijkseweg en spraken in bij de commissie Ruimte van de gemeenteraad. De omwonenden stellen dat de gemeente in het verleden (o.a. in 2001 en 2013) afspraken heeft gemaakt c.q. verplichtingen is aangegaan ten aanzien van de verhoogde aanleg van het fietspad en de aanleg van stil asfalt.

Ze vragen o.a. op grond daarvan de gemeente het groot onderhoud van de weg naar voren te halen en daarbij geluid reducerende maatregelen te nemen.

Na inspraak van de omwonenden van de Klapwijkseweg en de bespreking in de commissie Ruimte zegde wethouder Fortuyn op 12 april j.l het volgende toe:

De wethouder zoekt de (juridische) afspraken uit, o.a. over het wegonderhoud en de inrichting van het fietspad, tussen de provincie en de gemeente over het gedeelte van de Klapwijkseweg dat is overgedragen van provincie aan de gemeente.

Proces

De omwonenden van de Klapwijkseweg (Klapwijkse Pieren en Klapwijkse Eilanden) ervaren al jaren overlast van het geluid van de Klapwijkseweg.

Al langere tijd liepen er gesprekken tussen de gemeente en de omwonenden waarin veel informatie is uitgewisseld. De gemeente heeft antwoord gegeven op hun vragen en stukken toegestuurd. Daarnaast zijn diverse raadsvragen over dit onderwerp beantwoord. De omwonenden stellen dat de gemeente afspraken heeft gemaakt/verplichtingen is aangegaan om de geluidsoverlast te reduceren. De gemeente heeft alle stukken nagelezen om erachter te komen welke verplichtingen/afspraken de omwonenden bedoelen, maar kon deze niet achterhalen.

Om die reden heeft de gemeente de omwonenden gevraagd aan te geven op basis waarvan zij van mening zijn, dat de gemeente/provincie verplichtingen heeft ten aanzien van de aanleg van een verhoogd fietspad en stil asfalt. Zij verwezen ons naar onderstaande passages in de documenten die de gemeente hen eerder verstrekke.

Waar gaat het precies om volgens de omwonenden?

Navraag bij de omwonenden maakte duidelijk dat het gaat om de volgende passages uit documenten, die relevante besluiten uit respectievelijk 2001 en 2013 betreffen:

2001 De ontheffing hogere grenswaarden van de Provincie dd 23-1-2001 (I22.12031) en rapport DCMR (I22.12032).

Dit gaat om de verhoogde aanleg van het fietspad als buffer tegen geluid

” in 2001 heeft Gedeputeerde ontheffing verleend om ter hoogte van de Klapwijkse Eilanden af te wijken van geluidsnormering (1e bijlage); dit was op basis van het door de toenmalige gemeente Berkel en Rodenrijs in haar aanvraag hiertoe opgenomen DCMR-onderzoek (2e bijlage) met daarin het volgende en onderstaand uitgangspunt voor het wegvak Oudelandselaan-Oostmeerlaan: “waarbij het noordelijk fietspad 1 meter verhoogd is aangelegd” (NB zie ook ‘variant 3 in bijlage 4’ van het rapport). “

De plannen langs de wegvakken 1, 2 en 4 zijn in dit stadium nog niet voldoende uitgekristalliseerd. Binnen het plangebied langs wegvak 2 zullen naar alle waarschijnlijkheid een vijftal 'kamers' worden gesitueerd. Binnen elke kamer zullen naar verwachting circa 10 woningen worden gerealiseerd. Naar verwachting zullen in totaal circa 120 woningen langs deze weg worden gerealiseerd (wegvakken 1, 2 en 4). In de variantenstudie (aangeleverd door bureau Palmboom & v/d Bout - zie bijlage 4) voor een deel van de Klapwijkseweg is zowel onderzoek uitgevoerd naar het profiel van deze weg als de afstand van de te ontwikkelen nieuwbouw tot aan deze weg. De volgende situaties voor respectievelijk 'profiel' en 'afstand' zijn beschouwd:

Profiel

1. het basis profiel (zie variant 1 in bijlage 4)
2. model 'holle weg', waarbij de weg een 0,5 meter verdiept is aangelegd en het noordelijk fietspad een 0,5 meter verhoogd (zie variant 2 in bijlage 4).
3. model 'hoge rand', waarbij het noordelijk fietspad 1 meter verhoogd is aangelegd (zie variant 3 in bijlage 4).

Afstand

- a. voorgevel woningbouw op de bovenkant van het talud Meerpoldervaart;
- b. voorgevel woningbouw op circa 10 meter uit bovenkant van het talud Meerpoldervaart;
- c. voorgevel woningbouw op circa 20 meter uit bovenkant van het talud Meerpoldervaart.

Het verzoek hogere grenswaarde voor de Klapwijkseweg wegvak 2 en 4 zal worden gebaseerd op variant 3c. Uit berekeningen naar de akoestische consequenties van de ontwikkelde varianten volgt dat variant 3, in combinatie met de bron-ontvanger afstand als genoemd onder c., de laagste geluidbelasting oplevert. Bij het ontwikkelen c.q. ontwerpen van het onderhavige stukje plangebied zullen de uitgangspunten van variant 3c derhalve als randvoorwaarde in acht (moeten) worden genomen. De berekeningsresultaten van deze variantenstudie zijn vermeld in bijlage 5.

2013 Ontheffing hogere geluidswaarden Provincie - stil asfalt? T13.05002

"Bijlage 3: in 2013 is door de gemeente Lansingerland ontheffing verleend om af te wijken van geluidsnormering ter hoogte van de Klapwijkse Pieren uitgaande van onderstaande; dit bevestigt tevens dat ook het wegvak Rodenrijseweg-Oudelandselaan toentertijd nog een provinciale weg betrof.

De Klapwijkseweg is thans nog een provinciale weg. In 2014 moet de weg in het kader van groot onderhoud door de provincie Zuid-Holland worden opgeknapt. De gemeente is in een vergevorderd stadium in onderhandeling met de provincie Zuid-Holland over het aanleggen van stil asfalt op de Klapwijkseweg. In 2015 kan de weg met stil asfalt worden overgedragen aan de gemeente. Voor, na en op de rotonde zal, door het afremmende en optrekkende verkeer, de kwaliteit van een geluidreducerend wegdek snel afnemen. Vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud, duurzaamheid) is het aanleggen van stil asfalt op en nabij de rotonde derhalve niet effectief. Voor de Pieren 2 tot en met 5 zou het toepassen van stil asfalt een reductie van circa 3 dB betekenen.

2013 Omgevingsvergunning Klapwijkse Pieren en BW besluit d.d. 14 mei 2013 T13.05002

Citaat omwonenden over dit document: "In dit laatste document is de maximale hogere geluidswaarde bepaald (basis voor afgegeven omgevingsvergunning). Zetten we dit besluit af tegen de gemeten geluidswaarde van DCMR dan zien we hier duidelijk het verschil."

Deze hogere geluidswaarde gold ten tijde van het nemen van het besluit en daaraan voldeden de plannen. Dat staat los van de huidige geluidsmetingen.

Terzijde:

De raad vroeg ook wat er is afgesproken tussen provincie en gemeente bij de overdracht van de Klapwijkseweg. Dit is terug te vinden in de *Overeenkomst t.a.v. overdracht van de Klapwijkseweg van provincie naar gemeente I17.34884, U20.01247 en BR1900127*

Bevindingen

Klapwijkse Eilanden

In de ontheffing hogere grenswaarden van de provincie d.d. 23-1-2001 (I22.12031) als besluit staat niets over de verhoogde aanleg van een fietspad of stil asfalt.

Wel staat er dat GS besloten heeft conform het verzoek van de gemeente.

Bij dat verzoek is het DCMR rapport BenR 20000726 (I22.12032) gevoegd:

In § 4.3 van het DCMR rapport (I22.12032) verzoek hogere grenswaarde Meerpolder BenR 20000726 staat het volgende:

Het verzoek hogere grenswaarde voor de Klapwijkseweg wegvak 2 en 4 zal worden gebaseerd op variant 3c. Uit berekeningen naar de akoestische consequenties van de ontwikkelde varianten volgt dat variant 3, in combinatie met de bron-ontvanger afstand als genoemd onder c., de laagste geluidbelasting oplevert. Bij het ontwikkelen c.q. ontwerpen van het onderhavige stukje plangebied zullen de uitgangspunten van variant 3c derhalve als randvoorwaarde in acht (moeten) worden genomen. De berekeningsresultaten van deze variantenstudie zijn vermeld in bijlage 5.

Variant 3c is samengesteld uit 'profiel 3' en 'afstand c'

Profiel 3. model 'hoge rand', waarbij het noordelijk fietspad 1 meter verhoogd is aangelegd (zie variant 3 in bijlage 4).

Afstand c. voorgevel woningbouw op circa 20 meter uit bovenkant van het talud Meerpoldervaart

(Wegvak 2 is tussen de Oostmeerlaan en de Oudelandselaan, wegvak 4 is tussen de Oudelandselaan en de Westersingel. Wegvak 4 is niet relevant voor de Klapwijkse Eilanden.)

Overige inhoud DCMR rapport:

p. 12 Alternatieven

Door middel van het treffen van geluidwerende maatregelen, dient te worden gerealiseerd dat de ten hoogst toegelaten geluidsbelasting binnen de verblijfsruimten (35 dB(A)) niet zal worden overschreden.

p. 13 Verzoek

Door Burgemeester en Wethouders zal erop worden toegezien dat in de woningontwerpen wordt rekening gehouden met de in dit rapport genoemde relevante akoestische aspecten opdat een optimaal leefklimaat is gegarandeerd en er wordt voldaan aan de wettelijk vereiste geluidbelasting in geluidgevoelige ruimten

In het hogere waardenbesluit van de provincie (I22.12031) is als conclusie opgenomen:

Het voorgaande geeft ons aanleiding om de hogere grenswaarden conform het verzoek vast te stellen.

Tussenconclusie Klapwijkse Eilanden:

Op basis van het besluit van de provincie, hoewel niet duidelijk in het besluit verwoord, kan de indruk ontstaan dat de gemeente de plicht had om variant 3c, het verhoogde fietspad (1 m t.o.v. rijbaan) langs de noordzijde van de Klapwijkseweg aan te leggen. Aangezien voor wegvak 4 later een nieuwe procedure is gevoerd, zou dit alleen nog voor wegvak 2 (van Oudelandselaan tot Oostmeerweg) gelden. Dit is wat de bewoners ook aangeven.

Echter, na deze ontheffing is er nog meer gebeurd.

Bij de toetsing en verlening van de vergunningen W-2012-0518 en W-2014-0434 is geborgd dat de binnenwaarde in de woningen voldoet aan de normen.

Zie eerder in het antwoord aan raadslid Van Harn:

“Wat bij de Klapwijkse Eilanden is gebeurd, is dat woningen dichter op de weg zijn gerealiseerd dan in eerste instantie voorzien en waarvan in het hogere waardenbesluit is uitgegaan. Bij de aanvraag van de

omgevingsvergunning is op andere wijze geborgd dat de geluidsbelasting in de woning binnen de normen blijft. In het geluidsrapport dat de ontwikkelaar als aanvullend stuk bij zijn aanvraag Omgevingsvergunning toegevoegd heeft, is wél uitgegaan van deze kortere afstand tot de weg en daardoor hogere geluidsbelasting op de woningen dan die in het hogere waardenbesluit. In dat rapport staan de geluidsisolerende maatregelen van de woningen die horen bij de verleende Omgevingsvergunning. Het Bouwbesluit bepaalt hierin de wettelijke binnenwaarden en in het hogere waardenbesluit is de buitenwaarde berekend, zodat berekend kan worden wat de gevelisolatie moet zijn om de binnenwaarde uit het Bouwbesluit te halen. Daarmee is de geluidsbelasting in de woningen via geluidsisolatie van de woningen in de vergunning gereduceerd en gelegitimeerd.”

t.b.v. de bouw van de woningen is het rapport D1.W6504.R02, Woningen Klapwijkse Eilanden te Berkel en Rodenrijs, Gevelgeluidwering opgesteld door Dorsserblesgraaf. Hierin is gesteld dat bij het uitvoeren van het onderzoek onder andere het volgende uitgangspunt is gehanteerd:

- De geluidsbelasting zoals berekend door ons bureau en vastgelegd in het rapport met kenmerk D1.W6504.R01 (DIV0084395), gedateerd 30 november 2004. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen bedraagt maximaal 64 dB(A).

In de andere stukken bij de vergunning blijkt dat door het treffen van maatregelen aan de woning om deze te isoleren tegen geluid de binnenwaarden toch geborgd zijn.

Conclusie: In de verleende vergunningen voor de bouw van de Klapwijkse Eilanden is geen rekening gehouden met stil asfalt of verhoogde aanleg van het fietspad; daarom is de geluidsbelasting op de gevels via geluidsisolatie van de woningen in de vergunningen gereduceerd en gelegitimeerd. Hierdoor hoefde niet meer gekeken te worden naar andere geluid reducerende maatregelen, zoals stil asfalt of verhoogde aanleg van het fietspad.

Klapwijkse Pieren

Voor de Klapwijkse Pieren is een nieuw onderzoek gedaan en geldt een ander besluit, namelijk het besluit hogere waarden Wet geluidshinder (T13.05002)

Hierin staat:

De Klapwijkseweg is thans nog een provinciale weg. In 2014 moet de weg in het kader van groot onderhoud door de provincie Zuid-Holland worden opgeknapt. De gemeente is in een vergevorderd stadium in onderhandeling met de provincie Zuid-Holland over het aanleggen van stil asfalt op de Klapwijkseweg. In 2015 kan de weg met stil asfalt worden overgedragen aan de gemeente. Voor, na en op de rotonde zal, door het afremmende en optrekkende verkeer, de kwaliteit van een geluid reducerend wegdek snel afnemen. Vanuit civieltechnisch oogpunt {beheer, onderhoud, duurzaamheid} is het aanleggen van stil asfalt op en nabij de rotonde derhalve niet effectief. Voor de Pieren 2 tot en met 5 zou het toepassen van stil asfalt een reductie van circa 3 dB betekenen. Echter de realisatie hiervan kan in dit besluit niet als bronmaatregel worden meegenomen.

Hierin staan ook de volgende passages:

- 1. In 2014 moet de weg in het kader van groot onderhoud door de provincie Zuid-Holland worden opgeknapt. De gemeente is in een vergevorderd stadium in onderhandeling met de provincie Zuid-Holland over het aanleggen van stil asfalt op de Klapwijkseweg. In 2015 kan de weg met stil asfalt worden overgedragen aan de gemeente.*
- 2. Echter de realisatie hiervan kan in dit besluit niet als bronmaatregel worden meegenomen.*

De laatste passage betekent dat er hogere waarden verleend zijn, zonder dat er rekening is gehouden met het toepassen van stil asfalt als bronmaatregel, omdat onvoldoende concreet was dat dit zou gaan plaatsvinden. Kortom, doordat er geen concrete toezegging was van de provincie om stil asfalt aan te leggen, is deze bronmaatregel niet als uitgangspunt bij het besluit gehanteerd. Ook het verhoogd aanleggen van het fietspad wordt niet als (overdrachts-)maatregel gehanteerd.

Ook hier geldt als uitgangspunt dat isolatie van de gevels het binnenklimaat van de woningen binnen de normen houdt.

Conclusie: In tegenstelling tot wat de bewoners denken, heeft noch de gemeente, noch de provincie een verplichting maatregelen te nemen, omdat in de omgevingsvergunning alternatieve maatregelen zijn opgenomen.

Overeenkomst t.a.v. overdracht van de Klapwijkseweg van provincie naar gemeente I17.34884, U20.01247 en BR1900127

Deze kwam regelmatig ter sprake, maar bevat geen afspraken over stil asfalt of verhoogd fietspad.

De reden hiervoor is dat het asfalt van de weg technisch nog voldeed en het kapitaalvernietiging zou zijn om dat eerder dan bij groot onderhoud te vervangen door stil asfalt.

De verhoogde aanleg van het fietspad viel in 2015 af in de N472 Variantenstudie I15.32166. Deze Variantenstudie Klapwijkseweg/-kade is gemaakt ten behoeve van de overdracht van de Klapwijkseweg. De studie brengt in beeld wat er moet gebeuren om de waterkering waar de Klapwijkseweg op ligt op hoogte te brengen en hoe dat zich verhoudt tot het groot onderhoud dat op enig moment moet gebeuren.

Op pagina 6 en 7 staat waarom de varianten met een verhoogd aangelegd fietspad zijn afgefallen:

“Variant 2: Fietspad op de kade aan zuidzijde van de weg, rijbaan noord

Het profiel van deze variant bestaat uit een kade waar het fietspad op gelegen is. Achter de kade met het fietspad ligt, lager gelegen, de rijbaan. Deze variant leidt tot onlogische verbindingen en oversteekbewegingen, waarbij de rijbanen niet goed aansluiten op de rotondes. Variant A, waarbij de rijbaan op de kade ligt, scoort beter op verkeerskundige aspecten en met het oog op het functioneren van de kade, zoals beschreven onder variant 1. Zodoende is deze variant gaande het proces afgefallen. Variant 3: Fietspad op de kade aan noordzijde van de weg, rijbaan zuid

De ligging van de elementen is als in de huidige situatie, maar de rijbaan ligt lager en het fietspad wordt opgehoogd en vormt de kade. Nadeel van deze variant is dat bij hoog water de weg onder water komt te staan. Dit is op voorhand onacceptabel. Variantenstudie N472 Klapwijkseweg/-kade Projectnr. 249022 23 april 2014 , revisie 0 blad 7 van 16

Variant 4: Fietspaden aan beide zijden van de weg Het profiel van deze variant bestaat uit een kade met daarop een enkelzijdig fietspad, vervolgens de lager gelegen rijbaan en een enkelzijdig fietspad. Door fietsers aan beide zijden van de rijbaan een plaats te geven, wordt de aanpassing van het profiel erg kostbaar. Dit mede vanwege de aansluitingen bij rotondes. Ook heeft deze variant meer ruimtebeslag nodig. Vandaar dat deze variant op voorhand is afgefallen. “

Conclusie Overeenkomst overdracht Klapwijkseweg

Er is niets opgenomen in de overeenkomst over stil asfalt of de verhoogde aanleg van het fietspad.

Stil asfalt is niet in de overeenkomst genoemd, omdat groot onderhoud nog niet nodig was en stil asfalt pas dan aan de orde zou komen.

De varianten van de weginrichting met een verhoogd aangelegd fietspad staan niet in de overeenkomst, omdat deze varianten al in 2015 zijn afgefallen. Deze zijn in 2015 al afgefallen, omdat ze verkeerskundig, respectievelijk qua afwatering, respectievelijk ruimtebeslag en kosten in de Multicriteria-analyse veel minder goed uitpakten dan de voorkeurvarianten.

Finale conclusie

Zowel voor de Klapwijkse Eilanden als voor de Klapwijkse Pieren is de besluitvorming op de juiste uitgangspunten gebaseerd, waarbij varianten als stil asfalt en verhoogde aanleg van het fietspad niet zijn meegerekend. In plaats daarvan zijn andere maatregelen, namelijk geluidsisolatie van de woningen, toegepast. Daarmee voldoen de woningen op het moment van vergunningverlening aan het toetsingskader. De vergunningen zijn inmiddels onherroepelijk, er is toezicht gehouden op de bouw en nu ze er staan is er

feitelijk geen toezichttaak of anderszins een (zorg-)plicht van de gemeente in deze. Dat de geluidsbelasting op de gevels in de loop van de tijd na realisatie van de woningen is toegenomen (doordat het verkeerslawaaï is toegenomen) is uiteraard hinderlijk voor de bewoners, maar valt buiten de invloedssfeer van ons college als bevoegd gezag voor de vergunningen.

Er zijn geen verplichtingen tot het nemen van (aanvullende geluid reducerende) maatregelen, noch ten aanzien van de aanleg van stil asfalt, noch ten aanzien van het realiseren van een verhoogd fietspad. Alle besluiten en rapporten in hun onderlinge samenhang leiden tot deze conclusie. De bewoners hebben een deel van deze documenten, wat mogelijk leidde tot veronderstelde maatregelen, die in latere documenten anders vorm hebben gekregen dan zij verwachtten.

De stukken waarover de omwonenden beschikken bevatten uitgangspunten die in latere besluitvorming buiten beschouwing zijn gelaten, omdat er alternatieve maatregelen zijn toegepast. In de vergunningen voor de bouw van de woningen van de Klapwijkse Pieren en de Klapwijkse Eilanden zijn namelijk alternatieve geluid reducerende maatregelen opgenomen, die borgen dat de geluidsbelasting in de woningen binnen de normen blijft.

Dit neemt niet weg dat de bewoners overlast ervaren en dat de onlangs gemeten geluidswaarden hoger liggen dan destijds uit berekeningen is gekomen en dan toegestaan zou zijn als er nu gebouwd zou worden. Voor autonome groei van het gebruik van de weg zijn er geen verplichtingen voor de gemeente om maatregelen te nemen. In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn hiervoor geen normen opgenomen.

Het ophogen van het fietspad is geen optie meer, omdat bij de variantenstudie uit 2015 voor de Klapwijkseweg (I15.32166) deze varianten zijn afgefallen, omdat dit verkeerskundig, respectievelijk qua afwatering, respectievelijk ruimtebeslag en kosten niet gunstig uitpakt.

Bij groot onderhoud is stil asfalt wel in beeld. Bij de aanpak van de Klapwijkseweg kan, als de raad daartoe besluit, gekeken worden naar meer maatregelen om de geluidsbelasting in de praktijk te verlagen, zonder dat er een (wettelijke) verplichting aan deze maatregelen ten grondslag ligt. Dit leidt echter tot precedënten, want dit speelt rond veel meer wegen in de gemeente.