

Definitief **Actieplan Geluid 2009-2013**

Gemeente Leidschendam-Voorburg
Disnr. 2010/3091

INHOUD

Pagina

Samenvatting	2
1 WAAROM EEN ACTIEPLAN?	4
1.1 Geluid in de woonomgeving	4
1.2 Richtlijn omgevingslawaai	4
1.3 Inhoud van het actieplan	4
1.4 Status en reikwijdte van het actieplan geluid	5
1.5 Inspraak en vaststelling van het actieplan	5
2 OMGEVINGSLAWAAI IN LEIDSCHENDAM-VOORBURG	7
2.1 Geluidbelastingkaart Leidschendam-Voorburg	7
2.2 Plandrempel	9
2.3 De knelpunten	9
2.4 Saneringsopgave	11
2.5 Handhavingsgat	11
2.6 Ruimtelijke ontwikkelingen en omgevingslawaai	12
2.7 Ontwikkelingen geluidbronnen	12
2.8 Overige geluidgevoelige bestemmingen	12
3 ACTIEPLAN	13
3.1 Twee beleidssporen	13
3.2 Algemene beleidsmaatregelen	13
3.3 Aanpak van knelpunten	14
3.4 Actieplan voor provinciale wegen	18
3.5 Actieplan voor rijkswegen	18
3.6 Actieplan voor spoorwegen	18
4 BESCHRIJVING INSPRAAKPROCES	20
4.1 Terinzagelegging, publicatie en hoorzitting	20
4.2 Ingekomen zienswijzen	20
4.3 Vervolg	20
5 COLOFON	21
Bijlage 1 Toelichting van afkortingen en begrippen	22
Bijlage 2 Dosiseffect-relatie en hinder	26
Bijlage 3 woningbouwprogramma 2009-2013	28
Bijlage 4 Overige ontwikkelingsplannen tot 2020	29
Bijlage 5 Nota van beantwoording zienswijze en wijziging ontwerpactieplan	30

SAMENVATTING

Leidschendam-Voorburg wil zijn burgers een goede leefomgevingkwaliteit bieden; daar hoort ook een goede geluidskwaliteit bij. Overmatig geluid leidt op de lange duur tot gezondheidsklachten en tot slechtere schoolprestaties. Deze effecten wil de gemeente zoveel mogelijk voorkomen.

In veel gevallen heeft de gemeente niet direct invloed op het geluid in Leidschendam-Voorburg. Leidschendam-Voorburg wordt immers beïnvloed door rijkswegen (A4, A12 en N14), provinciale wegen (N477 en N206) en spoorlijnen (Den Haag – Leiden, Den Haag – Utrecht en de RandstadRail). Daarom is eerst in kaart gebracht, hoeveel omgevingsgeluid er eigenlijk in Leidschendam-Voorburg is en van welke geluidbronnen dat afkomstig is.

Leidschendam-Voorburg maakt deel uit van de door de Minister van VROM aangewezen agglomeratie Den Haag – Leiden. Daarom moest Leidschendam-Voorburg een strategische geluidbelastingkaart laten opstellen voor het omgevingslawaai. Daarbij zijn als bronnen het wegverkeer op de rijkswegen A4, A12, N14, het binnenstedelijk wegverkeer, het railverkeer, de luchtvaart en de industrie meegenomen.

Uit deze inventarisatie, die in het kader van de geluidskarten voor de EU richtlijn omgevingslawaai is gedaan, blijkt dat er in Leidschendam-Voorburg een deel van de bevolking blootgesteld is aan ernstige geluidhinder.

De effecten van geluid in de woonomgeving zijn ernstiger naarmate de geluidbelasting hoger is. Bij aanbevelingen van de GGD wordt verondersteld dat bij een geluidbelasting van 65 dB L_{den} ¹ of hoger gezondheidsrisico's kunnen ontstaan.

De gemeente heeft besloten de plandrempel voor de geluidbelasting door wegverkeer vast te stellen op 65 dB L_{den} .

De geluidbelasting van de op 27 augustus 2007 vastgestelde geluidskart wijkt in sommige straten van de gemeente Leidschendam-Voorburg af van de door de gemeente gehanteerde verkeersmilieukaart 2006 (op basis van het in 2007 geactualiseerd verkeersmodel). De gemeente heeft de verkeersmilieukaart als leidend beschouwd. Zodoende zijn de locaties met geluidbelastingen boven de plandrempel (knelpunten) in het actieplan bepaald op basis van de verkeersmilieukaart, situatie 2006.

In dit actieplan zijn 12 knelpuntsituaties die veroorzaakt worden door wegverkeerslawaai en waarvoor de gemeente verbetermaatregelen wil uitvoeren. De gemeente zet in op twee beleidssporen om de geluidsproblematiek zoveel mogelijk te beperken: algemene beleidsmaatregelen en gerichte aanpak van de knelpunten.

Via algemene beleidsmaatregelen streeft de gemeente naar verlaging van het stedelijk achtergrondniveau en voorkoming van nieuwe geluidsknelpunten. Voorbeelden van dit beleidsspoor zijn: het stimuleren van stillere voertuigen, stillere banden, gebruik van fiets en openbaar vervoer,

¹ Technische termen worden in de hoofdtekst van dit actieplan en afzonderlijk in bijlage 1 verklaard

autodelen, verbeterde verkeersdoorstroming, rijden op aardgas, openbaar vervoerbussen op aardgas en zorgvuldige inpassing van nieuwbouwplannen.

Naast de algemene beleidsmaatregelen richt dit actieplan zich op doelmatige maatregelen om de geluidbelasting op de knelpunten, zo mogelijk binnen de planperiode tot 2013, tot onder de plandrempel van 65 dB terug te dringen. De gemeente geeft de voorkeur aan bronmaatregelen, omdat deze in beginsel het meest doelmatig zijn. De mogelijkheden voor bronmaatregelen zijn echter beperkt. Met name stille wegdekken, routing van vrachtverkeer, het aanpassen van de verkeerscirculatie en snelheidsbeperking worden als haalbare maatregelen beoordeeld. Overige mogelijke bronmaatregelen hebben een te beperkt effect op de knelpunten of worden minder haalbaar geacht.

Als een stil wegdek wordt aangelegd op het moment dat een wegdek toch al aan vervanging toe is, zijn de kosten beperkt. De planning van de vervanging van de wegdekken wordt bepaald door het onderhoudsschema van de wegen. Daarom is het mogelijk, dat gedurende de looptijd van dit actieplan niet alle knelpunten aan bod kunnen komen.

Vliegtuig- en industrielawaai vormen in Leidschendam-Voorburg geen bron van ernstige hinder.

Overigens spant de gemeente zich in om, binnen haar bevoegdheden en mogelijkheden, knelpunten en geluidklachten als gevolg van rijkswegen en spoorwegen in samenwerking met de betreffende bronbeheerders (Rijkswaterstaat, ProRail en RandstadRail) op te lossen.

Als gevolg van gewenste ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Leidschendam-Voorburg worden vooralsnog geen nieuwe geluidknelpunten verwacht. Het beleid van de gemeente richt zich op het voorkomen van nieuwe situaties met te hoge geluidbelastingen. In Leidschendam-Voorburg moeten nieuwe ontwikkelingen mogelijk blijven, door zorgvuldige inpassing. De invloed van geluid op de leefomgeving wordt daarin meegewogen met andere factoren.

In 2010 zal een afzonderlijke nota worden vastgesteld met een nadere uitwerking van het beleid met betrekking tot het vaststellen van hogere grenswaarden Wet geluidhinder bij nieuwbouwplannen.

Het ontwerpactieplan heeft van 12 juni tot 30 september 2009 ter inzage gelegen en is gepubliceerd op de gemeentelijke website. Op 8 juli 2009 is over het ontwerpactieplan een hoorzitting gehouden. Op 1 september 2009 is het ontwerpactieplan behandeld in de raadscommissie Openbaar Gebied.

1 Waaron een actieplan?

1.1 GELUID IN DE WOONOMGEVING

Overmatig geluid in de woonomgeving leidt tot ongewenste effecten. Ernstige geluidhinder heeft gevolgen voor de volksgezondheid en voor de beleving van de kwaliteit van de leefomgeving. Ernstige geluidhinder veroorzaakt hoge bloeddruk, stress, hartfalen en slaapverstoring. Te veel aan geluid kan leiden tot verminderde schoolprestaties. Bewoners die ernstige geluidhinder ondervinden in hun woonomgeving worden aangeduid met *ernstig gehinderden*. Mensen die 's nachts verstoord worden in hun slaap worden *slaapverstoorden* genoemd.

De overheid en in het bijzonder de gemeente heeft tot taak om de volksgezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. In een dicht bebouwd en verkeersintensief stedelijk gebied zoals Leidschendam-Voorburg zijn verhoogde geluidsniveaus onvermijdelijk. De hoeveelheid geluid verschilt per gebied. In een centrumgebied of dichtbij een drukke weg is meer lawaai dan in een rustige woonwijk. Door verkeerstoename is het steeds moeilijker geworden om te voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Bestrijding van geluidhinder vergt tijd en is meestal niet mogelijk zonder dure, ingrijpende maatregelen. Met dit actieplan wil de gemeente Leidschendam-Voorburg de grootste knelpunten van geluidhinder benoemen en aanpakken.

1.2 RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI

Het vaststellen van een actieplan geluid is een verplichting die voortvloeit uit de Europese richtlijn Omgevingslawaaï. Deze richtlijn is in Nederland opgenomen in de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde besluiten en uitvoeringsregelingen. Leidschendam-Voorburg ligt in de agglomeratie Den Haag – Leiden en moet op grond van de richtlijn een geluidskaat en een actieplan vaststellen. Burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg hebben een geluidskaat vastgesteld op 28 augustus 2007. De geluidskaat is gepubliceerd op de gemeentelijk internetsite (www.leidschendam-voorburg.nl).

1.3 INHOUD VAN HET ACTIEPLAN

In het Besluit omgevingslawaaï is vermeld dat het actieplan tenminste de volgende onderdelen moet bevatten:

- een samenvatting van de geluidskaatn;
- een plandrempel;
- het zogenaamde handhavingsgat;
- een beschrijving van het beleid om in de eerstkomende vijf jaren de geluidsbelasting te beperken;
- een overzicht van in voorbereiding of in uitvoering zijnde maatregelen om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken;
- een schatting van het effect van die maatregelen;
- een overzicht van de kosten.

In het definitieve actieplan worden de ingekomen zienswijzen en de reactie van de gemeente op die zienswijzen opgenomen (zie bijlage 5).

1.4 STATUS EN REIKWIJDTE VAN HET ACTIEPLAN GELUID

Het actieplan heeft wettelijk de status van beleidsdocument. Het bevat beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is dus niet gericht op enig direct rechtsgevolg. Het actieplan bevat dus een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting waaraan rechten kunnen worden ontleend.

Het actieplan richt zich (conform de Europese richtlijn omgevingslawaai) op omgevingslawaai als gevolg van wegverkeer, spoorwegen en industrie. De Europese richtlijn gaat ook over luchtvaartlawaai. Hieraan wordt in dit actieplan geen aandacht besteed, omdat in Leidschendam-Voorburg luchtvaart geen belangrijke bron van geluidhinder vormt. Andere bronnen van geluidhinder zoals horecalawaai, burengerucht, overlast van laden en lossen, scooters en evenementen vallen eveneens buiten de reikwijdte van het actieplan. Deze vormen van geluidhinder worden met name gereguleerd door de Wet milieubeheer en de APV.

Aangezien het actieplan zich richt op omgevingslawaai hebben de acties en maatregelen in dit plan vooral invloed op de geluidsniveaus buiten woningen en andere gebouwen. Vermindering van het omgevingslawaai heeft vaak ook positieve effecten voor de geluidsniveaus binnen gebouwen, maar de acties en maatregelen zijn daar niet specifiek op gericht.

Dit plan heeft betrekking op bestaande geluidsknelpunten. Op nieuwe situaties (bestemmings- en bouwplannen en aanleg en reconstructie van wegen) zijn andere onderdelen van de Wet geluidhinder van toepassing. Dit neemt niet weg dat dit actieplan ook een relatie heeft met nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, omdat die kansen kunnen bieden om bestaande geluidsknelpunten aan te pakken en nieuwe geluidsknelpunten te voorkomen.

In dit plan zijn de belangrijkste geluidsknelpunten in de gemeente bepaald aan de hand van de zogenaamde 'plandrempel'. Dit betekent dat bij clusters van 5 of meer woningen met een geluidsbelasting (situatie 2006) boven deze waarde maatregelen tijdens deze planperiode haalbaar worden geacht. De plandrempel is daarmee een actiewaarde en vervangt geen wettelijke norm.

Overige actieplannen

Behalve de gemeente moeten ook de beheerders van autosnelwegen, provinciale wegen en landelijke spoorwegen geluidskaarten en actieplannen maken.

Rijkswaterstaat heeft geluidskaarten gemaakt en een actieplan opgesteld voor het rijkswegennet. Ook de provincie Zuid-Holland heeft als beheerder van de provinciale wegen een actieplan vastgesteld voor knelpunten langs provinciale wegen.

De bronbeheerder van hoofdspoorwegen, ProRail, heeft geluidskaarten en een actieplan opgesteld voor de drukbereden spoorlijnen. In deze andere actieplannen kunnen maatregelen zijn opgenomen voor geluidsknelpunten binnen de gemeente langs autosnelwegen, provinciale wegen en spoorwegen.

1.5 INSpraak EN VASTSTELLING VAN HET ACTIEPLAN

Inspraak en zienswijzen

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 van artikel 3:15 Awb een ieder zienswijzen naar voren kan brengen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen bedraagt zes weken. Voordat

burgemeester en wethouder het actieplan vaststellen, wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld zijn wensen en zienswijze op het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen.

Vaststelling actieplan en verzending aan VROM

Het actieplan wordt door burgemeester en wethouders vastgesteld. Na vaststelling wordt het definitieve actieplan gepubliceerd en verstuurd naar het ministerie van VROM. Het ministerie van VROM is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens worden verzonden naar de Europese Commissie.

2 Omgevingslawaai in Leidschendam-Voorburg

2.1 GELUIDBELASTINGKAART LEIDSCHENDAM-VOORBURG

Op 28 augustus 2007 heeft het college van burgemeester en wethouders de geluidsbelastingkaarten voor wegverkeer, spoorwegen en industrie vastgesteld. De kaarten bestaan uit twee onderdelen: geografische kaarten waarop voor wettelijk vastgestelde geluidsklassen vanaf 50 decibel (dB) in stappen van 5 dB de geluidscontouren zijn ingetekend, en tabellen waarin per geluidsklasse is vermeld hoeveel woningen en inwoners binnen die geluidsklassen vallen. De kaarten en tabellen zijn gemaakt op basis van modelberekeningen voor het peiljaar 2006. Deze berekeningen zijn uitgevoerd conform de regels van het Besluit Omgevingslawaai en hebben alleen betrekking op *geluidsniveaus buiten op de gevel*. De berekeningen zeggen dus niets over de geluidsniveaus binnen gebouwen.

Geluidsniveaus wisselen constant in de tijd. Daarom worden geluidskaarten en –berekeningen gebaseerd op de ‘geluidsbelasting’, een gemiddeld (equivalent) geluidsniveau over een etmaal. Bijlage 1 bevat een toelichting op deze term en de verschillende berekenwijzen.

Wat betekent dB?

De sterkte van geluid wordt uitgedrukt in decibellen (dB). Een geluidsniveau van 20 dB is vergelijkbaar met stille natuur. In een stille woonstraat is het geluidsniveau 's avonds ongeveer 40 dB. De geluidssterkte van een gesprek is 50-60 dB. Langs een drukke verkeersweg is 80 dB een normaal geluidsniveau. Bij een popconcert zal meestal rond de 100 dB aan geluid worden geproduceerd. De pijngrens ligt bij ongeveer 140 dB.

2.1.1 Bronnen van ernstige geluidhinder

Wegverkeer en railverkeer

Uit de vastgestelde geluidskaarten blijkt dat in Leidschendam-Voorburg wegverkeer de belangrijkste bron van ernstige geluidhinder is. De belangrijkste bronnen van ernstige geluidhinder zijn:

- Wegverkeer op de A4, A12 (Utrechtsebaan), N14 (NoRaH), de provinciale wegen N447 en N206 en drukke gemeentelijke wegen met bebouwing dicht bij de weg.
- Railverkeer op spoorlijn Den Haag – Leiden, de spoorlijn Den Haag – Utrecht en op de RandstadRail.

Industrie en luchtvaart

Industrie en luchtvaart vormen in Leidschendam-Voorburg geen bron van ernstige geluidhinder. In Leidschendam-Voorburg ligt één gezoneerd industrieterrein, gebied De Waard. Dit terrein is reeds gesaneerd en levert daarom ter plaatse van woningen geen geluidbelastingen boven 55 dB(A) op. Enkele woningen in Leidschendam-Voorburg ondervinden voorts nog beperkt invloed van het Haagse gezoneerde industrieterrein De Binckhorst. Dit terrein levert daar ook geen geluidbelastingen hoger dan 55 dB(A) ter plaatse van de woningen.

Voor luchtvaartlawaai zijn de geluidscontouren van Schiphol in de berekening betrokken. Daaruit blijkt, dat de gemeente Leidschendam-Voorburg buiten de contour van 55 Lden van Schiphol ligt.

2.1.2 Aantal gehinderden, ernstige gehinderden en slaapverstoorden

Bij het opstellen van de geluidskarten zijn de aantallen gehinderden, ernstig gehinderden en slaapverstoorden berekend op basis van bekende dosis-effectrelaties. Dit geeft een indicatie van de mate waarin verstoring door geluid optreedt. Met name slaapverstoring kan op den duur leiden tot gezondheidsklachten. In bijlage 2 zijn de berekeningen op basis van dosis-effectrelaties toegelicht.

Uit de berekeningen van de geluidkaart blijkt dat van de bevolking van Leidschendam-Voorburg 4.662 inwoners (6%) ernstig gehinderd en 11.073 inwoners (13%) gehinderd worden door wegverkeerslawaai. Als gevolg van railverkeerslawaai zijn in Leidschendam-Voorburg 431 inwoners (0,6%) ernstig gehinderd (0,6%) en 1.323 inwoners (2%) gehinderd. Er zijn geen inwoners gehinderd door industrielawaai. Het aantal slaapverstoorden in de gemeente bedraagt voor wegverkeer 1.556 en voor railverkeer 230 inwoners. Dat is respectievelijk 2% en 0,3% van de bevolking.

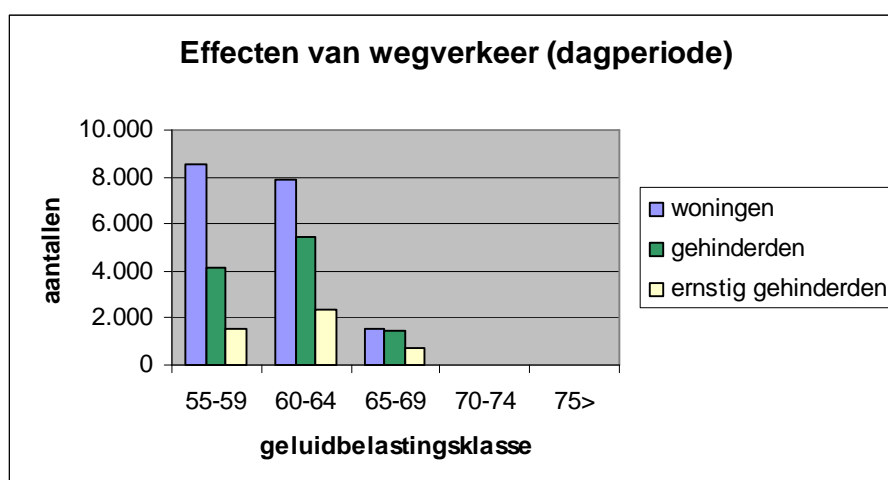
Tabel 1: Hinder en slaapverstoring in Leidschendam-Voorburg 2006 (cumulatief)

	Wegverkeer		Railverkeer	
Gehinderden	11073	13%	1.323	2%
Ernstig gehinderden	4662	6%	431	0,6%
Slaapverstoorden	1556	2%	230	0,3%

Onderstaand figuur geeft de verdeling van de aantallen woningen en (ernstig) gehinderden door wegverkeerslawaai over de verschillende geluidsklassen vanaf een geluidbelasting van 55 dB L_{den}. Bij geluidbelastingen door wegverkeer vanaf 65 dB is circa 40% van de bewoners geluidgehinderd, waarvan ongeveer de helft ernstig gehinderd.

Bij geluidbelastingen door wegverkeer tussen 60 en 65 dB ondervindt circa 28% van de bewoners hinder, waarvan nog 40% dit als ernstig ervaart.

Figuur 1: Aantallen woningen en (ernstig) gehinderden in verschillende geluidbelastingsklassen door wegverkeerslawaai



Kanttekening bij de cijfers voor wegverkeerslawaai

Bij de nadere analyse van de cijfers in het kader van dit actieplan is gebleken dat de geluidbelasting op de vastgestelde geluidskaart in sommige straten afwijkt van de door de gemeente gehanteerde verkeersmilieukaart 2006. Aangezien de verkeersmilieukaart 2006 gebaseerd is op het in 2007 geactualiseerde verkeersmodel, wordt deze als meer representatief geacht voor de geluidssituatie 2006. Op basis van de verkeersmilieukaart 2006 zijn de cijfers voor hinder door wegverkeer als ingeschat:

- gehinderden: 10.000 (12%),
- ernstig gehinderden: 4200 (5%),
- slaapverstoorden 1400 (1,8%)

De gemeente heeft de verkeersmilieukaart 2006 als leidend beschouwd bij het bepalen van de knelpunten (zie paragraaf 2.3).

2.2 PLANDREMPEL

Door industrielawaai zijn in Leidschendam-Voorburg geen ernstig gehinderden of slaapverstoorden. Voor wat betreft luchtvaartlawaai zijn in de gemeente geen woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB (L_{den}). Het vaststellen van een plandrempeel voor deze bronnen van lawaai is dan ook niet nodig.

De gemeente wil een verantwoorde en haalbare plandrempeel stellen en heeft daarom gekozen voor de volgende plandrempeel voor wegverkeerslawaai: $L_{den} = 65$ dB (etmaalgemiddelde geluidsniveau, zie bijlage 1 voor verdere uitleg).

Plandrempeel voor wegverkeer = 65 dB L_{den}
--

Dit niveau sluit aan bij de geluidbelastingen als grens waarboven gezondheidseffecten optreden. Uit gezondheidskundige onderzoeken is vastgesteld dat bij geluidbelastingen boven 65 dB sprake is van verhoogde kans op ziekten door geluid, in de vorm van hoge bloeddruk, hartziekten en hartinfarcten. Een lagere plandrempeel is voor deze planperiode niet haalbaar om redenen van financiën en capaciteit en gelet op de meerjarenplanning van groot onderhoud en reconstructie van gemeentelijke wegen. Een plandrempeel van 63 dB zou resulteren in ruim een verdubbeling van het aantal knelpunten.

2.3 DE KNELPUNTEN

Op basis van de geluidskaart, de gemeentelijke verkeersmilieukaart en de plandrempeel zijn de knelpunten door wegverkeerslawaai bepaald.

Zoals in paragraaf 2.1. aangegeven, hebben wij verkeersmilieukaart 2006 als leidend beschouwd bij het bepalen van de knelpunten. Daarnaast is na het vaststellen van de geluidskaart uit geluidonderzoek bij de Noordelijke Randweg Haagse Regio (N14) gebleken dat ter hoogte van complex De Elsburg in de Burgemeester Den Haan Groenpark 18 woningen een geluidbelasting op de gevel hebben boven de plandrempeel. Hoewel deze verhoogde geluidbelasting wordt veroorzaakt door rijksweg N14, hebben wij deze locatie als knelpunt in dit actieplan opgenomen.

De geïnventariseerde knelpunten met geluidbelastingen door wegverkeerslawaai in 2006 boven de plandremmel zijn in onderstaande tabel (in aflopende volgorde van omvang) en kaartje vermeld. Een knelpunt bestaat uit een cluster van tenminste 5 woningen.

Tabel 2: Knelpunten in 2006 door wegverkeerslawaai in Leidschendam-Voorburg

Straat	Opmerking	Aantal woningen boven plandremmel	Indicatie aantal bewoners	Geschat aantal (ernstig) gehinderden
1. Parkweg		63	151	68
2. Veursestraatweg		62	149	67
3. Nieuwstraat (L'dam)		49	118	53
4. Damplein	Klinkerverharding	32	77	35
5. Venestraat		22	53	24
6. Van Arebergelaan		21	50	23
7. Dillenburgsingel	Klinkerverharding	20	48	22
8. Burgemeester Den Haan - Groenpark	Rijksweg NoRaH maatgevend	18	43	19
9. Koningin Julianalaan		17	41	18
10. Damhouderstraat		15	36	16
11. Rodelaan	Klinkerverharding	13	31	14
12. Raadhuisstraat	Klinkerverharding	9	22	10
TOTALEN		341	818	369

Figuur 3: Localisering van de geluidknelpunten in 2006 in Leidschendam-Voorburg



2.4 SANERINGSOPGAVE

De Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer verplichten bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een geluid-onderzoek bij nieuwe plannen voor woningbouw of nieuwe wegen en spoorwegen. De wet geeft dan grenswaarden aan die in zulke situaties moeten worden toegepast.

Voor bestaande situaties zijn saneringsregelingen van toepassing. Als de zogenaamde saneringsgrenswaarde wordt overschreden, wordt in principe door de rijksoverheid geld beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de sanering. De gemeenten hebben dergelijke situaties aangemeld. Deze situaties zijn terecht gekomen op een drietal landelijke lijsten: de A-lijst (urgente gevallen) en de B-lijst (minder urgente gevallen) voor wegverkeerslawaaï en de Raillijst voor railverkeerslawaaï.

Voor de fusie van Leidschendam en Voorburg zijn door de minister van VROM voor deze voormalige gemeenten lijsten vastgesteld met woningen die in aanmerking komen voor geluidssanering. Op deze zogenaamde A-lijsten staan alle woningen die op 1 maart 1986 op de gevel een geluidsniveau hadden van meer dan 55 dB(A). Vóór 1 januari 2009 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg de samengevoegde A-lijst aangevuld met woningen die op 1 maart 1986 een gevelbelasting van meer dan 60 dB(A) hadden en in het verleden onterecht niet op de A-lijst zijn opgenomen. Dit is de zogenaamde eindmelding. Voor railverkeerslawaaï is de eindmelding vóór 1 januari 2007 afgerond. De eindmelding voor wegverkeerslawaaï is vóór 1 januari 2009 gedaan.

Op de A-lijst van Leidschendam-Voorburg zijn 57 woningen opgenomen. In de afgelopen jaren zijn al deze woningen gesaneerd, door middel van gevelisolatie of doordat de verkeerssituatie in gunstige zin is gewijzigd.

2.5 HANDHAVINGSGAT

Sinds de invoering van de Wet geluidhinder is bij individuele bestemmings- en bouwplannen vaak gebruik gemaakt van de mogelijkheid die deze wet biedt om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde en een hogere geluidbelasting voor o.a. woningen toe te staan. Deze hogere grenswaarden zijn vastgesteld op basis van verkeersprognoses tot 10 jaar in de toekomst. In de loop van de jaren is op sommige plaatsen het verkeer echter meer toegenomen dan voorzien. Het gevolg is dat de in het verleden vastgestelde hogere grenswaarde in de huidige situatie vaak worden overschreden.

De Wet geluidhinder biedt geen mogelijkheden om overschrijdingen van die hogere grenswaarden aan te pakken. Handhavend optreden is niet mogelijk; vandaar de benaming handhavingsgat. Aanpak van deze overschrijdingen is pas mogelijk bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen of reconstructies van wegen.

Er bestaat onvolledig inzicht in de omvang van het handhavingsgat. Dit is een landelijk probleem. Het inzichtelijk maken van het handhavingsgat vergt veel werk en geld, terwijl dit voor het actieplan weinig meerwaarde oplevert. Voor dit plan zijn dan ook geen inspanningen verricht om het handhavingsgat verder inzichtelijk te maken.

2.6 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN OMGEVINGSLAWAAI

Dit actieplan heeft betrekking op de periode 2009-2013. Dit actieplan heeft tot doel om de in het vorige hoofdstuk vermelde knelpunten op te lossen en nieuwe knelpunten te voorkomen. Nieuwbouwplannen en wijzigingen in de infrastructuur kunnen invloed hebben op omgevingslawaaai. Bij de voorbereiding van nieuwe ontwikkelingen dient dan ook een goede afweging van de geluidsaspecten plaats te vinden. Het beleid van de gemeente richt zich op het voorkomen van nieuwe situaties met te hoge geluidbelastingen.

In de planperiode zijn verschillende bouwplannen gepland waardoor per saldo circa 2600 woningen aan de woningvoorraad worden toegevoegd. In bijlage 3 is een overzicht van dit woningbouwprogramma 2009-2013 opgenomen.

Bijlage 4 geeft een overzicht van de ontwikkelingswensen op basis van de gemeentelijke Structuurvisie 2020 en het Regionaal Structuurplan.

2.7 ONTWIKKELINGEN GELUIDBRONNEN

De gemeente heeft geen invloed op de hoeveelheid geluid die auto's, treinen en vliegtuigen produceren. Dat wordt geregeld door de Europese Commissie. Auto's die aan die regels voldoen zijn toegelaten tot het Europese wegennet en kunnen in een gemeente niet worden tegengehouden. De gemeente kan als opdrachtgever voorwaarden stellen aan het gebruik van geluidarme voertuigen. Daarnaast kan de gemeente de distributie van goederen in de stad bevorderen met geluidarme en schone voertuigen. Het effect van al deze ontwikkelingen blijft naar schatting beperkt tot 1 à 2 dB(A).

In de afgelopen 20 jaar zijn de Europese eisen voor geluidsproductie van auto's en vrachtauto's enkele malen naar beneden bijgesteld. Dit heeft er echter niet toe geleid dat auto's en vrachtauto's veel stiller zijn geworden. De oorzaak hiervan is dat veel nieuwe auto's in de loop der jaren groter en zwaarder zijn geworden en met een zwaardere motor zijn uitgerust die meer geluid produceert.

Nederland spant zich op Europees niveau in voor het bevorderen van stillere autobanden. Daardoor zouden auto's gemiddeld 2 à 3 dB(A) stiller kunnen worden. Op korte termijn zijn strengere Europese normen echter niet te verwachten.

2.8 OVERIGE GELUIDGEVOELIGE BESTEMMINGEN

Volgens de Wet geluidhinder zijn er behalve woningen nog andere soorten bestemmingen in een gemeente die als geluidgevoelig worden aangemerkt. In Leidschendam-Voorburg gaat het dan concreet om:

- 21 basisscholen en 11 scholen voor voortgezet onderwijs;
- 2 ziekenhuizen en 10 verpleeghuizen;
- 4 terreinen met woonwagendplaatsen.

Uit de geluidkaart blijkt dat bij geen van deze bestemmingen de plandrempel wordt overschreden. Er zijn voor deze gebouwen dan ook geen maatregelen in dit actieplan opgenomen.

3 Actieplan

3.1 TWEE BELEIDSSPOREN

De toename van het verkeer en de hoge bebouwingsdichtheid in combinatie met de beperkte ruimte zorgen ervoor dat het steeds moeilijker wordt om te voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder. Het volledig uitbannen van geluidhinder in de stad is niet mogelijk en zou de bereikbaarheid, de bedrijvigheid en de economie van de stad in onaanvaardbare mate schaden.

Bestrijding van geluidhinder vergt ingrijpende en vaak dure maatregelen. Daarnaast wordt in Leidschendam-Voorburg een belangrijk deel van de geluidhinder veroorzaakt door verkeer op rijkswegen en spoorwegen. De gemeente heeft geen bevoegdheden om deze bronnen van geluidhinder aan te pakken. De gemeente stelt zich pro-actief op richting de overige bronbeheerders (Rijkswaterstaat, Provincie, ProRail en RandstadRail), om wat binnen haar mogelijkheden ligt te doen om de geluidssituatie in de gemeente ten gevolge van deze geluidbronnen te verbeteren.

Gelet op het bovenstaande zet de gemeente met dit actieplan in op twee beleidssporen om de geluidsproblematiek zoveel mogelijk te beperken: algemene beleidsmaatregelen (par. 3.2) en gerichte aanpak van knelpunten (par. 3.3).

3.2 ALGEMENE BELEIDSMAATREGELLEN

De belangrijkste doelen van het eerste spoor zijn het verminderen van het stedelijk achtergrondniveau en het voorkomen van nieuwe geluidsknelpunten. Het streven is om gedurende de looptijd van dit actieplan het aantal (ernstig) gehinderden te laten afnemen. Vier beleidsvoornemens spelen een belangrijke rol in het behalen van deze doelstelling.

Prioriteit voor bronbeleid

Bronmaatregelen zoals stille voertuigen, stille banden en stille wegdekken zijn voor het verminderen van de geluidshinder het meest effectief. Met de geleidelijke overschakeling van het gemeentelijk wagenpark op aardgas (tussen 2007 en 2012) geeft de gemeente het goede voorbeeld.

Aardgasauto's maken minder motorgeluid dan diesel- en benzineauto's.

Bij aanleg en renovatie van wegen eist de gemeente de toepassing van geluidsarme wegdekken. Verder wil de gemeente via de Vereniging Nederlandse Gemeenten en Stadsgebied Haaglanden pleiten voor beter landelijk bronbeleid t.a.v. stille voertuigen en stille banden.

Verkeer- en vervoerplan

Belangrijke uitgangspunten van het gemeentelijk verkeersbeleid zijn het beperken van (de stagnatie van) autoverkeer en het stimuleren van gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Dit beleid heeft positieve effecten op de geluidsbelasting. Dit uitgangspunt willen we ook in het volgende Verkeer- en vervoerplan handhaven.

Actieplan luchtkwaliteit

In het in 2007 vaststelde Actieplan Luchtkwaliteit 2007-2015 zijn maatregelen opgenomen die ook een positief effect op de geluidssituatie in de gemeente hebben. Deze maatregelen hebben een algemeen reducerend effect op het stedelijk achtergrondniveau.

Hierbij moet met name worden gedacht aan de maatregelen ter bevordering van anticiperend en zuinig rijden (Het Nieuwe Rijden), rijden op aardgas, verbeterde doorstroming van het autoverkeer, emissiearme openbaar vervoerbussen, en de maatregelen op het gebied van fiets, openbaar vervoer naar een hoger plan (tramlijn 19) en gedeeld autogebruik.

Geluidbeleid bij ruimtelijke ontwikkelingen

Tijdens de looptijd van dit actieplan (2009-2013) is volgens het Woningbouwprogramma van de gemeente een uitbreiding van de woningvoorraad met circa 2600 nieuwe woningen voorzien. In de gemeentelijke Structuurvisie en het Regionaal Structuurplan zijn in de periode 2013-2020, diverse ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingswensen opgenomen (zie bijlage 4). Deze ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op het verkeer van, naar en in de stad. De ontwikkelingen kunnen daardoor ook een effect hebben op de geluidssituatie. Het is daarom van belang dat de kansen die bestemmingsplannen bieden om bestaande geluidknelpunten op te lossen worden benut en dat in de verdere uitwerking van deze plannen wordt voorkomen dat nieuwe geluidknelpunten ontstaan. Bij elk nieuwe ontwikkeling worden de geluidconsequenties doorgerekend, zodat maatregelen kunnen worden voorgeschreven ter voorkoming van nieuwe geluidknelpunten. In 2009 stelt de gemeente nieuw beleid vast over het toepassen van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder bij nieuwbouw en herstructureringen. Dit beleid heeft onder andere tot doel om een goede geluidskwaliteit te waarborgen.

3.3 AANPAK VAN KNELPUNTEN

Naast de bovenvermelde algemene beleidsmaatregelen richt dit actieplan zich op doelmatige maatregelen om de geluidbelasting op de knelpunten (tabel 2, pagina 8), zo mogelijk binnen de planperiode, tot onder de plandrempel van 65 dB terug te dringen. Alle knelpunten worden veroorzaakt door wegverkeer. In bijna alle gevallen is het verkeer op een gemeentelijke weg de oorzaak; bij één knelpunt is een rijksweg de maatgevende bron.

In het algemeen worden geluidbeperkende maatregelen onderscheiden in drie categorieën:

- *Maatregelen aan de bron*, die de geluidsproductie beperken, zijn het meest effectief in terugdringen van verkeerslawaaï in een zo groot mogelijk gebied. Voorbeelden van bronmaatregelen zijn: geluidarme wegdekken, stille banden en geluidsdempers op rails.
- *Maatregelen in het overdrachtsgebied*, zoals geluidsschermen of –wallen. Dergelijke maatregelen zijn ook effectief maar in een kleiner gebied. Ze zijn kostbaar en vaak lastig ruimtelijk inpasbaar in een stedelijke omgeving. Schermen of wallen zijn veelal alleen realiseerbaar in het kader van een geluidsanering of bij de (her)ontwikkeling van een grootschalig gebied.
- *Maatregelen bij de ontvanger*, zoals het aanbrengen van gevelisolatie, die reeds bij diverse saneringswoningen zijn toegepast (o.a. Prinses Mariannelaan, Veursestraatweg, Noordsingel). Deze maatregelen zijn effectief om een acceptabel geluidniveau in woningen te bereiken, maar leveren geen geluidsreductie op buiten woningen. Bovendien zijn ook deze maatregelen kostbaar (veelal meerdere duizenden euro's per woning). Gevelmaatregelen kunnen worden genomen indien maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet haalbaar of mogelijk zijn.

Bij de aanpak van de benoemde knelpunten in het kader van dit actieplan geeft de gemeente de voorkeur aan bronmaatregelen, omdat deze in beginsel het meest doelmatig zijn.

Maatregelen aan de bron

Er zijn diverse maatregelen mogelijk die verkeerslawaaï aan de bron aanpakken. De verschillende opties zijn op hun effectiviteit en toepasbaarheid geanalyseerd. Ook is beoordeeld in hoeverre een maatregel ook effect kan hebben voor de verbetering van de luchtkwaliteit

Bij een keuze voor bepaalde maatregelen kunnen synergie-effecten tussen geluidskwaliteit en luchtkwaliteit een rol spelen. De resultaten van de analyse zijn in onderstaande tabel 5 weergegeven.

Tabel 3: Mogelijke maatregelen aan de bron

Maatregel wegverkeer	Effect op geluid (indicatief)	Ook effectief voor luchtkwaliteit	Toepasbaar in Leidschendam-Voorburg
Stille wegdekken	3 - 4 dB	Nee	<i>Beperkt , buiten kruispunten. Per situatie te onderzoeken aan de hand van o.a. de verkeersbelasting.</i>
Snelheidsbeperking tot 30 km/u	1 – 2 dB	Nee	<i>Beperkt, de woonwijken/verblijfsgebieden zijn al 30 km/uur. De gebiedsontsluitingswegen blijven 50 km/uur.</i>
Bevorderen OV en ketenmobiliteit	Beperkt	Ja	<i>Ja, reeds opgenomen in VVP/UVP en Actieplan Luchtkwaliteit</i>
Bevorderen fietsverkeer	Beperkt	Ja	<i>Ja, reeds opgenomen in VVP/UVP en Actieplan Luchtkwaliteit</i>
Bevorderen voertuigdelen	Beperkt	Ja	<i>Ja, reeds opgenomen in Actieplan Luchtkwaliteit</i>
Transferia en P+R	Beperkt	Ja	<i>Ja, regionaal afgestemd</i>
Routering vrachtverkeer	1 - 3 dB	Ja	<i>Ja</i>
Eigen wagenpark (o.a. stille banden)	Beperkt, voorbeeldfunctie	Schone voertuigen wel effectief	<i>Ja</i>
Langzaam rijden gaat sneller	Tot 2 dB bij kruispunten	Ja	<i>Beperkt, in het kader van het nieuw op te stellen VVP kunnen de mogelijkheden worden bekeken. Bijv.: bij enkele kruispunten de verkeerslichten verwijderen of ombouwen tot rotonde.</i>
Groene golf	Tot 2 dB bij kruispunten	Ja	<i>Ja, reeds toegepast, uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt</i>
Aanpassing verkeerscirculatie	Tot 2 dB	Ja	<i>Ja, op beperkte schaal toegepast. Mogelijk uit te breiden in het kader van het Actieplan geluid en nieuw op te stellen VVP.</i>

De tabel laat zien, dat de mogelijkheden voor maatregelen aan de bron beperkt zijn. In Leidschendam-Voorburg zijn vooral de toepassing van stille wegdekken, het routeren van vrachtverkeer, het aanpassen van de verkeerscirculatie en snelheidsbeperking maatregelen die als

haalbaar en effectief worden beoordeeld. De overige maatregelen hebben een te beperkt effect op de knelpunten of worden minder haalbaar geacht.

De meeste van deze overige maatregelen hebben een algemeen positief effect in de hele gemeente. Maatregelen zoals het stimuleren van openbaar vervoer en het bevorderen van fietsverkeer zijn onderdeel van de algemene beleidsmaatregelen die in paragraaf 3.2 zijn genoemd.

Snelheidsbeperking en routing van vrachtverkeer

Snelheidsbeperking en routing van vrachtverkeer kan op het knelpunt op de Dr. Van Noortstraat bijdragen aan verlaging van de geluidsbelasting. In het voorjaar van 2009 is, op verzoek van bewoners, de maximale toegestane snelheid teruggebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. Hiermee is de geluidbelasting met circa 2,5 dB verlaagd, zodat langs deze weg geen sprake meer is van overschrijding van de plandrempel. Dit knelpunt is hiermee opgelost en er zijn in het kader van dit actieplan dus geen aanvullende geluidreducerende maatregelen nodig.

Overigens is een studie gaande naar een extra ontsluitingsweg in combinatie met een vrachtwagenverbod op de Dr. Van Noortstraat ter (verdere) vermindering van de overlast voor omwonenden en ter verbetering van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein bij Stompwijk.

Aanpassen verkeerscirculatie

Wijzigingen in de verkeerscirculatie kunnen met name een oplossing bieden voor de knelpunten Nieuwstraat, Venestraat, Damhouderstraat en Damplein.

Stille wegdekken

Er zijn verschillende mogelijkheden om wegdekken stiller te maken. Voorbeelden zijn geluidsreducerend asfalt en geluidsarme straatstenen. De toepassing van geluidsreducerend asfalt en straatstenen levert bij een gemiddelde snelheid tot 50 km/u een reductie van 2 tot 4 dB. Het vervangen van een klinkerbestrating door standaard asfalt levert een gemiddelde reductie van 4 dB op. Stille wegdekken worden uit kostenoverwegingen toegepast op het moment dat de bestaande verharding aan vervanging toe is of wanneer de weg wordt gereconstrueerd. De extra kosten van het stillere wegdek blijven dan beperkt (circa € 2,50 per m²) en komen per knelpuntwoning niet hoger dan € 100.

De toepasbaarheid van een stil wegdek is in een bepaalde situatie o.a. afhankelijk van de eventuele extra onderhoudskosten door de kortere levensduur en of sprake is van niet te veel zogenaamd wringend verkeer. Zo zijn dunne geluidsreducerende deklagen (DGD) bijvoorbeeld niet toepasbaar ter plaatse van opstelstroken voor verkeerslichten en kruisingen en rotondes.

Op de knelpunten met een klinkerverharding is de toepassing van geluidsarm asfalt geen optie, vanwege de onevenredig hoge kosten van de omzetting. Ten aanzien van de knelpunten op Dillenburgsingel en de Raadhuisstraat wil de gemeente de effectiviteit en haalbaarheid van geluidsarme straatstenen onderzoeken.

Voor een aantal knelpunten kan de toepassing van geluidsarm asfalt een oplossing zijn. Dit geldt alleen voor wegen waar nu reeds asfaltverharding ligt. Gelet op de hoge kosten van wegdekvervanging is de toepassing van geluidsarm asfalt alleen haalbaar in combinatie met de uitvoering van groot onderhoud of reconstructie van de weg. Zo is gedurende de planperiode de toepassing van geluidsarm asfalt voorzien op de Veursestraatweg in combinatie met de

herasfaltering (ook met stil asfalt) van de Noordsingel. Door deze maatregelen daalt het aantal (ernstig) gehinderden langs de Veursestraatweg en de Noordsingel met naar schatting 100 tot 150. Voor andere knelpunten is de aanpak afhankelijk van nog nader uit te werken herinrichtingsplannen en verkeersmaatregelen. Tabel 4 geeft een overzicht van de voorgenomen aanpak van de knelpunten.

Tabel 4: Aanpak knelpunten door wegverkeerslawaai in Leidschendam-Voorburg

Locatie	Maatregelen	Raming meerkosten (in €)	Planning uitvoering	Beoogde reductie	Geschatte afname aantal (ernstige) gehinderden
1. Parkweg	Stil wegdek in combinatie met herinrichting en verkeersmaatregelen	7.500	2010	3 – 4 dB	25
2. Veursestraatweg	Stil asfalt	10.000	2009	2 – 3 dB	25
3. Nieuwstraat	Verkeersmaatregelen Leidschendam - Centrum	p.m.	2011	2 – 3 dB	20
4. Damplein	Verkeersmaatregelen Leidschendam - Centrum	p.m.	2011	3 – 4 dB	15
5. Venestraat	Verkeersmaatregelen Leidschendam - Centrum	p.m.	2011	2 – 3 dB	8
6. Van Arembergelaan	Verkeersmaatregel (rotonde); onderzoek stil wegdek	p.m.	2012	2 – 3 dB	8
7. Dillenburgsingel	Onderzoek effect stil wegdek	p.m.	2010	2 – 3 dB	7
8. Burgemeester Den Haan - Groenpark	Onderzoek geluidsreducerende maatregelen	p.m.	2009	2 – 3 dB	6
9. Koningin Julianalaan	Stil wegdek in combinatie met mogelijke herinrichting t.b.v. tramlijn 2	p.m.	2011	2 – 3 dB	6
10. Damhouderstraat	Verkeersmaatregelen Leidschendam - Centrum	p.m.	2011	3 – 4 dB	5
11. Rodelaan	Stil wegdek	15.000	2010	3 – 4 dB	5
12. Raadhuisstraat	Onderzoek effect stil wegdek	p.m.	2010	2 – 3 dB	4

Financiering van de maatregelen

Ten aanzien van de financiering van de bovenvermelde maatregelen wordt het volgende opgemerkt:

1. De maatregelen zoals genoemd onder 1, 2, 6 en 9 kunnen, gezien de relatief geringe meerkosten in principe worden gefinancierd uit de budgetten voor onderhoud en reconstructie van de betreffende wegen, zonodig aangevuld met een bijdrage uit ISV-geluidgelden;

2. Ten aanzien van de maatregelen zoals genoemd onder 3, 4, 5 en 10 is nadere uitwerking en keuzebepaling vereist; eerst daarna kunnen de benodigde kosten en de financiering daarvan worden bepaald.
3. De onderzoeken zoals bedoeld onder 7, 8, 11 en 12 worden in principe gefinancierd uit het nog beschikbare exploitatiebudget voor geluid en de ISV-geluidgelden. Uit de onderzoeken zal inzicht worden verkregen in de kosten van voor deze knelpunten benodigde geluidreducerende maatregelen. Zover de ISV-2-geluidgelden niet toereikend zijn zullen de kosten van deze maatregelen worden opgevoerd in het kader van ISV-3.

Aanpak bijna-knelpunten

Naast de bovenbenoemde knelpunten is er een aantal bijna-knelpuntsituaties binnen de gemeente waar de geluidsbelasting rond 64 dB ligt. Indien gedurende de planperiode nabij een bijna-knelpunt groot onderhoud of reconstructie is voorzien, wordt waar mogelijk stil wegdek toegepast.

3.4 ACTIEPLAN VOOR PROVINCIALE WEGEN

De provincie Zuid-Holland heeft als beheerder van de provinciale wegen een actieplan opgesteld. In dat actieplan hanteert de provincie een plandrempel van 65 dB L_{den} . Op het grondgebied van Leidschendam-Voorburg is één knelpunt langs de Veursestraatweg (provinciale weg N447) waarvoor in 2008 stil asfalt als maatregel is uitgevoerd. Er is geen knelpunt meer langs provinciale wegen.

3.5 ACTIEPLAN VOOR RIJKSWEGEN

Rijkswaterstaat is bronbeheerder van rijkswegen. In het actieplan omgevingslawaai rijkswegen is de plandrempel gesteld op 65 dB. Voor de A12 ter hoogte van Voorburg-Centrum is in 2009 dubbellaags ZOAB aangebracht en een nieuw, verhoogd scherm geplaatst. In aansluiting daarop is in het actieplan voor het gedeelte tussen afrit Voorburg en de gemeentegrens met Den Haag de plaatsing van een nieuw hoger scherm vóór 2012 voorzien. Langs de A4 ter hoogte van Leidschendam-Voorburg is in de periode tot 2012 de aanleg van dubbellaags ZOAB voorzien.

Langs de N14 (NoRaH) is in het actieplan van Rijkswaterstaat geen knelpunt opgenomen. Zoals hierboven is vermeld beschouwt de gemeente een aantal woningen aan de Burgemeester Den Haan – Groenpark als knelpunt veroorzaakt door de NoRaH. De gemeente zoekt in overleg met Rijkswaterstaat naar mogelijke maatregelen ter oplossing van dit knelpunt.

3.6 ACTIEPLAN VOOR SPOORWEGEN

De bronbeheerder voor de spoorwegen binnen de gemeentegrenzen is ProRail of RandstadRail. ProRail heeft een actieplan voor de drukbereden spoorwegen opgesteld en daarin een plandrempel van 70 dB opgenomen. Uit de geluidbelastingkaart blijkt dat er geen woningen in Leidschendam-Voorburg zijn met een geluidbelasting door spoorweglawaai van 70 dB of meer. In het actieplan van ProRail zijn dan ook geen locatiegerichte maatregelen in de Leidschendam-Voorburg voorzien in de periode tot 2013.

Overigens zijn er in de gemeente langs de hoofdspoorlijnen enkele sanerings- en hindersituaties die geen knelpunt vormen in het kader van een actieplan, te weten: Nicolaas Beetslaan, omgeving nabij

Station Voorburg, viaduct Kon. Wilhelminalaan en langs het RandstadRail-traject. Ter hoogte van de Nicolaas Beetslaan is de plaatsing van een geluidsscherm voorzien in 2010.
De gemeente spant zich in om ook de overige hindersituaties in overleg met ProRail en RandstadRail op te lossen.

4 Beschrijving inspraakproces

4.1 TERINZAGELEGGING, PUBLICATIE EN HOORZITTING

Ter uitvoering van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg een geluidskaart en een actieplan opgesteld. Op 28 augustus 2007 is de geluidbelastingkaart door het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg vastgesteld. De vastgestelde geluidskaart is op de gemeentelijke website gepubliceerd.

Het college van burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg heeft op 8 juni 2009 het ontwerpactieplan geluid Leidschendam-Voorburg voor inspraak vastgesteld.

Het ontwerpactieplan heeft van 12 juni tot 30 september 2009 ter inzage gelegen. De terinzagelegging is op de voorgeschreven wijze bekendgemaakt. Het ontwerpactieplan geluid is ook gepubliceerd op de gemeentelijke website.

Op 8 juli 2009 is over het ontwerpactieplan een hoorzitting gehouden.

Op 1 september 2009 is het ontwerpactieplan behandeld in de raadscommissie Openbaar Gebied.

Tijdens deze vergadering hebben twee personen mondeling een zienswijze ingebracht.

De commissie heeft het actieplan na bespreking voor kennisgeving aangenomen. De fracties van het CDA en GroenLinks waren van mening dat de plandrempel verlaagd moet worden tot 63 dB.

4.2 INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

Gedurende de inspraaktermijn zijn negen schriftelijke en vijftien mondelinge zienswijzen ingediend. Alle ingediende zienswijzen en de reactie van burgemeester en wethouders hierop zijn weergegeven in de 'Nota van beantwoording zienswijzen en wijziging ontwerpactieplan geluid 2009 -2013 Leidschendam-Voorburg, welke is opgenomen in bijlage 5.

Naar aanleiding van de zienswijzen is het actieplan op de volgende punten gewijzigd:

- In paragraaf 1.4 is een toelichting op het begrip plandrempel toegevoegd;
- In paragraaf 2.2. is een toelichting toegevoegd op de onhaalbaarheid van het verlagen van de plandrempel in dit actieplan;
- In bijlage 1 is de lijst met afkortingen gecompleteerd en de toelichting op de eenheden dB en dB aangevuld.

4.3 VERVOLG

Tegen de vaststelling van dit definitieve actieplan is geen bezwaar of beroep mogelijk. Het actieplan bevat alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op directe rechtsgevolgen. Het vastgestelde actieplan wordt naar het ministerie van VROM gezonden.

5 COLOFON

Titel rapport	: Actieplan Geluid Leidschendam-Voorburg
Disnummer	: RO/2010/3091
Auteurs	: M. le Cointre, W.P. van der Spoel (afd. RO), Cees Riksen (DHV)
Bijdrage	: Paul de Vos (DHV)
Datum	: 2 februari 2010

BIJLAGE 1 TOELICHTING VAN AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

Gebruikte afkortingen

Awb	Algemene wet bestuursrecht
AMvB	Algemene maatregel van bestuur
APV	Algemene plaatselijke verordening
DAB	Dicht asfalt beton, de standaard wegverharding
DGD	Dunne geluidreducerende deklaag, een stil wegdek geschikt voor toepassing bij stedelijk wegverkeer
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
PbEG	Publicatieblad van de Europese Gemeenschap
B&W	burgemeester en wethouders
NoMo	Nota Mobiliteit
NoMo-woning	Een woning die op het moment van invoering van de nieuwe wet een geluidbelasting heeft van meer dan 65dB L _{den} ten gevolge van een hoofdverkeersweg of meer dan 70 dB L _{den} ten gevolge van een rijksspoorweg
NoRaH	Noordelijke Randweg Haagse regio
UVP	Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer
VRM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
VVP	Verkeer en Vervoerplan
Wgh	Wet geluidhinder
ZOAB	Zeer open asfaltbeton

Achtergrondinformatie en toelichting op grootheden en eenheden

deciBel, dB en dB(A)

Geluid is een trilling van lucht, die vanaf een geluidbron naar ons oor wordt overgedragen. De sterkte waarmee geluid op ons oor valt bepaalt, hoe hard het geluid op ons overkomt. Die sterkte wordt aangeduid als het geluidniveau en wordt uitgedrukt in deciBel, afgekort als dB. Voor een gezond mens ligt het allerzachtste geluid dat hij of zij nog net kan horen bij 0 dB, en het allerhardste geluid in de buurt van de 120 dB. Omdat mensen hele hoge tonen (zoals van een hondenfluitje) en hele lage tonen (zoals van een olifant) niet kan horen, wordt er bij de meting van geluid een filter gebruikt, dat zich net zo gedraagt als het menselijk oor (de hoge en lage tonen worden weggefilterd). Dat filter wordt het A-filter genoemd en het geluidsniveau wordt dan aangegeven in dB(A). Deze A-gewogen decibelwaarde dB(A) is de meest gangbare eenheid voor geluidbelasting. Enkele voorbeelden van waarden:

- 40 dB(A) - natuurlijk achtergrondniveau; maximumwaarde voor stiltegebieden;
- 50 dB(A) - geluid in een rustige woonstraat;
- 70 dB(A) - geluid van een gemiddelde provinciale weg op 10 meter afstand.

Effecten op de mens

Bij geluidsniveaus van 80 dB(A) en meer kan op de lange duur gehoorschade ontstaan. Er gaan dan dingen in het oor onherstelbaar kapot en daardoor word je een beetje doof (lawaaidoofheid). Die effecten treden pas na jaren op. Gebruik van koptelefoons met harde muziek en het vaak bezoeken van live concerten leiden tot die lawaaidoofheid. In de woonomgeving treden die effecten meestal niet op. Daar zijn de geluidsniveaus lager, meestal tussen 50 en 70 dB(A). Het effect is dan geluidhinder en slaapverstoring.

Geluidhinder is een verzamelnaam voor effecten zoals ergernis, stress, hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten en stofwisselingsproblemen die allemaal kunnen ontstaan door langdurige blootstelling aan lawaai in de woonomgeving. Onder geluidhinder wordt verstaan het vaak of soms last hebben van geluid van wegverkeer (auto's, brommers, motoren), railverkeer (treinen, trams, metro's), vliegtuigen, burelen, industrie en andere bedrijven en geluid van laden/lossen en spelende kinderen. De mate van geluidhinder verschilt per persoon.

Slaapverstoring is een verzamelnaam voor effecten zoals beïnvloeding van de diepe slaap (zonder dat je wakker wordt), waardoor je 's morgens minder uitgerust opstaat. Die verstoring van de diepe slaap leidt er soms alleen maar toe dat mensen zich in de slaap bewegen. Ernstiger zijn ontwaakreacties, waarbij je door geluid echt wakker wordt en weer in slaap moet komen. Beide leiden net als geluidhinder tot ergernis, stress en andere gezondheidsklachten.

Ernstige geluidhinder is gebaseerd op de vraag uit de periodieke hinderenquêtes in welke mate mensen een bepaalde bron in de woonomgeving als hinderlijk ervaren op basis van een 10-puntsschaal van het getal 0 (helemaal niet hinderlijk) tot 10 (heel erg hinderlijk). Mensen die 7 (gedeeltelijk), 8, 9 of 10 antwoorden zijn ernstig gehinderd.

Binnen of buiten

De ernst van de effecten is ook afhankelijk van de locatie. Buiten een woning (in de tuin of op straat) zijn geluiden van buiten luider dan binnen in de woning. Het is de gewoonte om de sterkte van geluid veelal aan te geven buiten de woning. Alleen als er maatregelen aan de gevel (gevelisolatie) worden genomen (zoals dubbel glas of suskasten), wordt ook uitgerekend wat er binnen de woning overblijft aan geluid.

Geluidsterkte wisselt

De sterkte van geluid wisselt in de tijd, is erg afhankelijk van de soort van geluidbron, maar ook van de afstand tot die geluidbron. Een opstijgend vliegtuig klinkt op grote afstand ongeveer even hard als een koelventilator van een slagerij die vlakbij staat. Ook maakt het veel verschil of zo'n geluidsbron altijd aanstaat (zoals de ventilator) of alleen maar kort te horen is (zoals het opstijgende vliegtuig). Tenslotte spelen ook de weersomstandigheden nog een grote rol. Als de wind van de bron naar je toe waait zijn de geluiden veel sterker te horen dan wanneer de wind in de omgekeerde richting waait. Door al deze verschillende factoren en de subjectiviteit in de beleving van geluid is het erg lastig te voorspellen of een bepaalde bron tot geluidhinder zal leiden. Met behulp van een aantal dosismaten is het mogelijk geluidhinder op meer objectieve manier vast te stellen.

Het **equivalente geluidsniveau** is een soort gemiddelde van alle geluiden en pauzes over een lange tijd. Voor de voorspelling van geluidhinder wordt meestal een soort gemiddelde over een heel jaar uitgerekend. Twee belangrijke geluidmaten zijn: L_{etmaal} en L_{den} .

L_{etmaal} : etmaalwaarde, oud

De oude Nederlandse geluidmaat die in de huidige Nederlandse wetgeving voor (spoor)weggeluid en het geluid van de industrie en bedrijven wordt gebruikt. Het is een etmaalgemiddeld niveau (equivalent, zie boven) waarop straffactoren (zie hierna) worden toegepast. De etmaalwaarde is de hoogste van de volgende drie waarden:

- Het equivalente niveau over de dagperiode (7.00 – 19.00 uur), eigenlijk: gemiddeld over alle dagperiodes in een heel jaar,
- Het equivalenten niveau over de avondperiode (19.00 – 23.00 uur), eigenlijk gemiddeld over alle avondperiodes in een heel jaar, en vermeerderd met 5 dB,
- Het equivalente niveau over de nachtperiode (23.00 – 7.00 uur), eigenlijk: gemiddeld over alle nachtperiodes in een heel jaar, vermeerderd met 10 dB.

Met de wetswijziging van 1 januari 2007 is de Europese standaardmaat L_{den} ingevoerd in het Nederlandse systeem. Maar voor sommige onderdelen (vergunningen van bedrijven) blijft de L_{etm} de geluidmaat.

Straffactoren

Hetzelfde geluid met dezelfde sterkte is 's nachts hinderlijker dan overdag. Dat komt aan de ene kant omdat het 's nachts stiller is, zodat het geluid meer opvalt, aan de andere kant zijn de effecten ook ernstiger. 's Nachts treedt slaapverstoring op, overdag zijn de meeste mensen aan het werk en merken de geluiden niet zo op. In wettelijke regels, die het geluid beperken, wordt daar rekening mee gehouden door toepassing van straffactoren: 's avonds wordt er bij het geluid 5 dB opgeteld en 's nachts 10 dB.

L_{den} : day-evening-night level

Met de term day-evening-night level wordt de nieuwe geharmoniseerde Europese dosismaat voor geluid aangeduid. De afkorting is L_{den} . De L_{den} is net als de etmaalwaarde samengesteld uit de equivalente niveaus over de drie periodes van het etmaal (dag, avond, nacht), waarbij voor die periodes ook dezelfde straffactoren worden toegepast. Maar waar de etmaalwaarde de hoogste van de drie is, is de L_{den} het gemiddelde van de drie, waarbij de lengte van de etmaalperiode in uren als een weging telt. Voor de nachtperiode is er afzonderlijk nog het nachtniveau L_{night} . Dit is het equivalente niveau over de nachtperiode zonder toepassing van de straffactor van 10 dB.

De L_{den} is in de EU-richtlijn voor omgevingslawaai voorgeschreven voor de beoordeling van het geluid van het weg- en railverkeer, de luchtvaart en de industrie en is dan ook verplicht gehanteerd bij het opstellen van de geluidskarten en dit actieplan.

Om onderscheid te blijven zien tussen L_{etmaal} en L_{den} is afgesproken dat L_{etmaal} –waarden in dB(A) worden uitgedrukt en L_{den} -waarden in dB, hoewel dit nog steeds met een A-gewogen decibelwaarde is (zie onder decibel).

Aftrek ex art. 110

Omdat lange tijd verwacht werd, dat het autoverkeer op den duur stiller zou worden, mag in Nederland op de berekende geluidniveaus een aftrek worden toegepast. Voor wegen met snelheden onder de 70 km/u bedraagt die aftrek 5 dB. Als de grenswaarde bijvoorbeeld 50 dB bedraagt, en de berekende waarde is 55 dB, dan wordt er volgens deze systematiek aan de grenswaarde voldaan. De aftrek is niet in alle gevallen van toepassing. In de geluidskaarten is geen aftrek toegepast. De berekende niveaus kunnen daarom niet onmiddellijk met (oude) grenswaarden worden vergeleken. Ook al niet omdat de oude grenswaarden in L_{etm} en de nieuwe geluidsniveaus op de kaart in L_{den} zijn aangegeven.

BIJLAGE 2 DOSISEFFECT-RELATIE EN HINDER

Het gebruik van de dosis-effectrelatie wordt voorgeschreven in het Besluit Omgevingslawaai. Met behulp van een dergelijk dosis-effectrelatie kan het aantal gehinderden in een geluidklasse worden berekend. De dosis-effectrelatie is voor iedere geluidklasse bekend en het gemiddelde percentage gehinderden, ernstig gehinderden en slaapverstoorden kan hiermee worden berekend.

Hinder

Hinder wordt gemeten met behulp van een tienpuntschaal.

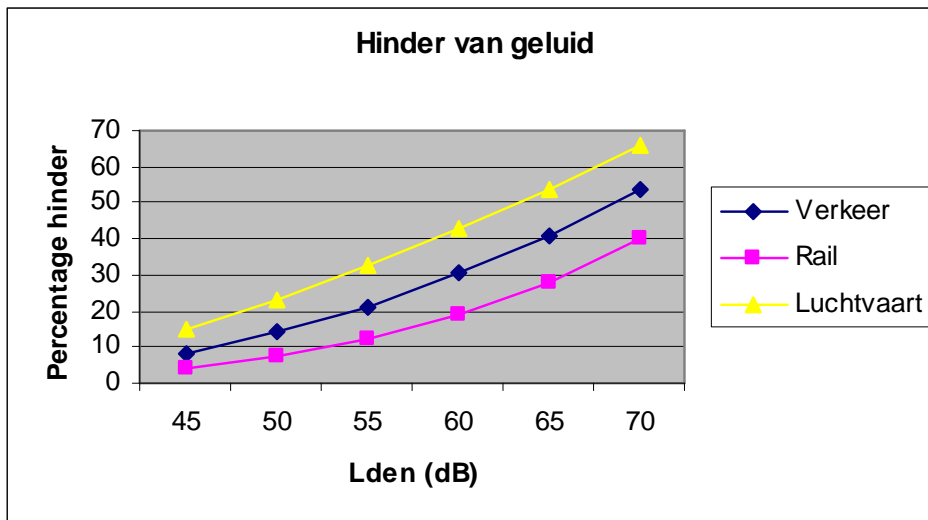
helemaal niet hinderlijk	-----								heel erg hinderlijk
...1...	...2...	...3...	...4...	...5...	...6...	...7...	...8...	...9...	..10...
.....

De bovenste 3 klassen (8, 9 en 10) worden samen genomen. Dit worden de ernstig gehinderden genoemd. Klassen 6,7,8,9, en 10 worden gehinderd genoemd. Hier zijn de ernstig gehinderden dus bij inbegrepen. Wanneer men gehinderd is gedurende de nachtperiode wordt dit aangeduid met slaapverstoord.

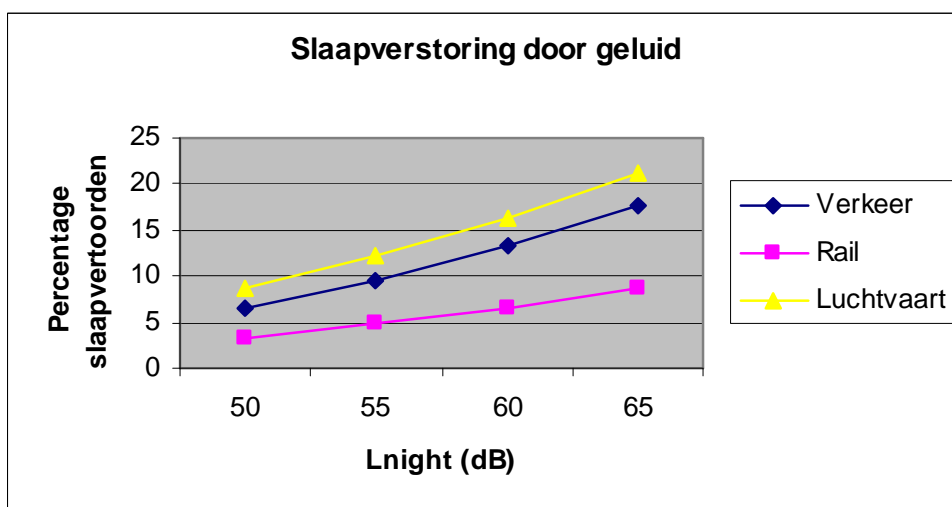
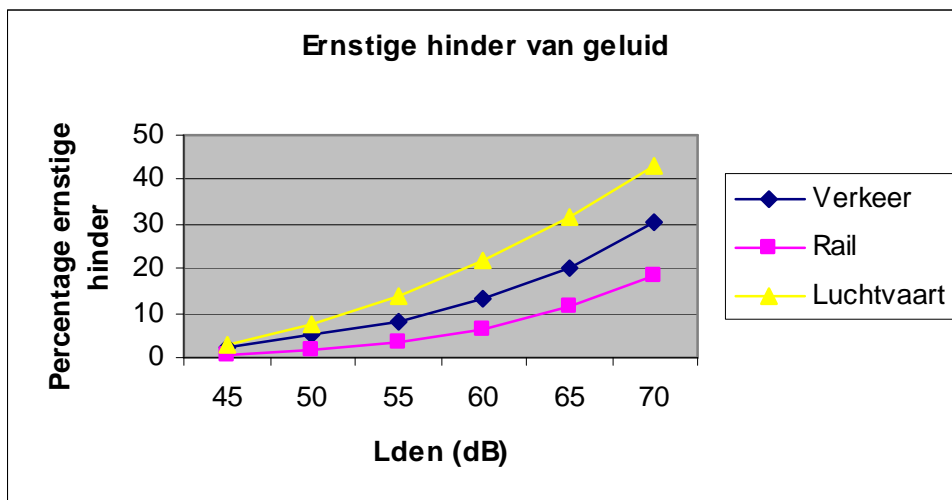
Opbouw dosis effect

Tijdens een onderzoek naar geluid en hinder wordt aan de aan het geluid blootgestelde bewoners een vragenlijst voorgelegd. In de resultaten van dergelijke vragenlijsten wordt bij bewoners met een lage geluidbelasting minder gehinderden gevonden. Bij hogere geluidbelastingen wordt een hoger percentage gehinderden gevonden. Door deze resultaten in een grafiek te zetten wordt een dosis-effectrelatie verkregen.

Wanneer een geluidbelasting bekend is kan in de grafiek een bijbehorend percentage worden afgelezen zoals te zien in onderstaande figuur. Dit percentage is het aantal personen, van de totaal blootgesteld in de betreffende geluidklasse, dat hinder zal ondervinden ten gevolge van het lawaai.



Voor ernstig gehinderden en slaapverstoorden zijn soortgelijke grafieken te vormen.



Verschillende soorten bronnen van lawaai (verkeer, trein, luchtvaart en industrie) worden niet allen als even hinderlijk ervaren. Het constante geluid van wegverkeer wordt op een andere manier beoordeeld dan treinverkeer dat enkele malen per uur een piek in de geluidbelasting veroorzaakt.

Hierdoor verschillen de percentages in geluidklassen voor de verschillende bronnen van geluid.

BIJLAGE 3 WONINGBOUWPROGRAMMA 2009-2013
Woningbouwprogramma Leidschendam-Voorburg 2009-2013

wijk	project	nieuwbouw	sloop	per saldo	geplande realisatie
Voorburg-West	Nieuw Hadriani II, III, IV	50	0	50	2009
Bovenveen	Versteeghstraat / 't Loohof	36	0	36	2009
Voorburg-Midden	Hoeksteenkerk	24	0	24	2009
Raadhuiskwartier	ING Kwadrant (Bachlaan/KJ-weg)	21	0	21	2009
Sijtwende	Sijtwende deel 3	81	0	81	2009
Verzetheldenwijk	Neherlab; Neherpark I +II + Bonifaciusstraat	201	0	201	2009
Robert Fleuryterrein	Julianahof	48	0	48	2009
Prinsenhof laag	De Schaecken	33	0	33	2009
Prinsenhof laag	Het Fore; Frekeweg	39	0	39	2009
Voorburg-Midden	zorgcomplex Rustoord	155	0	155	2010
Raadhuiskwartier	Mariënpark	135	30	105	2010
Prinsenhof hoog	Watertoren I; Dillenburgsingel	81	0	81	2010
Voorburg-West	zorgcomplex De Sonneruyter	110	30	80	2010
Voorburg-Midden	Mondriaan; Marcellus Emantslaan	117	0	117	2010
Amstelwijk	Fluitpolderplein	97	0	97	2010
Prinsenhof hoog	Watertoren II; Prinses Annalaan	110	0	110	2011
Leidschendam-Zuid	Weidestraat e.o.	166	56	110	2011
Prinsenhof hoog	Brugwachter II; Pr. M. Louiselaan/ Pr. Frisolaan	100	0	100	2011
Prinsenhof hoog	Brugwachter I; Pr. Carolinalaan/Gr. J. v. Stolberglaan	96	0	96	2011
De Rietvink	De Cascade	72	0	72	2011
't Lien	Rozenlaan	40	0	40	2011
Voorburg –Noord	Van Barbansonstraat	84	60	24	2011
Leidschendam-centrum	Damcentrum	685	192	493	2012
Duivenvoorde	zorgcentrum Duivenvoorde	540	121	419	2013
TOTAAL		3121	489	2632	

BIJLAGE 4 OVERIGE ONTWIKKELINGSPLANNEN TOT 2020

Op basis van de gemeentelijke Structuurvisie 2020 en het Regionaal Structuurplan zijn op de langere termijn, tot 2020, de volgende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingswensen, die invloed kunnen hebben op de verkeersstromen en de geluidssituatie in Leidschendam-Voorburg:

- Nieuwbouw van in totaal circa 2000 woningen verspreid over de gemeente;
- Herstructurering bedrijventerrein Overgoo: o.a. 40.000 m² extra bruto vloer oppervlak, kantoren;
- Herstructurering bedrijventerrein Klein Plaspoelpolder;
- Transformatie bedrijventerrein De Star;
- Herstructurering glastuinbouwgebied Stompwijk, inclusief extra ontsluitingsweg;
- Gebiedsontwikkeling winkelcentrum Leidsenhage;
- Kleinschalige woonbebouwing in Duivenvoordecorridor tussen Leidschendam en Voorschoten;
- Transformatie van de voormalige CBS-locatie naar woningbouw;
- Transformatie voormalig Zürichgebouw (Veurse Achterweg);
- Transformatie in de centrale zone van Den Haag (bedrijventerrein De Binckhorst, de Vlietzone de A12 zone nabij station Ypenburg);
- Aanleg Trekvliettracé;
- Verbetering fietspadennet;
- Parallelstructuur langs de A4;
- Ondertunnelling / overkapping van de A12 / Utrechtsebaan bij Voorburg;
- Diverse infraprojecten zoals de Rijn-Gouwelijn, de Rijnlandroute (N11-west), verbreding A4 bij Leiderdorp.

BIJLAGE 5

Nota van beantwoording zienswijzen en wijziging ontwerpactieplan Geluid 2009-2013 Leidschendam-Voorburg

<p>Volgnummer: 1 Afzender: Dhr. B.A.B. Luk, Meerlaan Kenmerk: Schriftelijke zienswijze (per e-mail) van 19, 22 en 23 juni 2009, registratienrs. 2009/18009, 2009/18251 en 2009/21505</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>In het ontwerpactieplan staat een fout, want onze woning aan Meerlaan 5 heeft een geluidsbelasting van 65 - 69 dB en is niet als knelpunt opgenomen in het actieplan.</p> <p>Wij zijn het totaal niet eens met de door u opgestelde regel dat er niets aan sanering gedaan wordt (geen sprake is van een knelpunt) wanneer er minder dan 5 woningen boven de norm zitten met hun geluidbelasting. Wij voelen ons door deze regel niet rechtvaardig behandeld en eisen dat u deze regel uit het actieplan haalt</p> <p>Als aanvulling op mijn zienswijze wil ik bij deze ook nog aangeven dat andere woningen aan de Meerlaan ook meegenomen moeten worden met deze sanering, ook al vallen zij buiten de cluster van 5 woningen.</p>	<p>Het is juist dat de woning Meerlaan 5 op de geluidbelastingkaart 2006 vermeld is in de klasse 65-69 dB. In het kader van dit actieplan heeft de gemeente een knelpunt gedefinieerd als een cluster van tenminste 5 woningen met een geluidbelasting in de klasse 65-69 dB. Deze definitie van een knelpunt is voor deze actieplanperiode gekozen vanwege de noodzakelijke fasering van de aanpak van overschrijdingssituaties gericht op een doelmatige inzet van beperkte middelen. Woningen aan de Meerlaan behoren niet bij de aldus bepaalde knelpunten waarvan de aanpak binnen deze actieplanperiode door de gemeente is voorgenomen. Overigens omvat het actieplan naast de knelpuntenaanpak ook algemene beleidsmaatregelen ter reductie van geluidhinder, die naar verwachting ook voor de Meerlaan positieve effecten zullen hebben.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 2 Afzender: Dhr. A.F. de Ru, Kon. Wilhelminalaan (Vb) Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 2 juli 2009, registratienr. 2009/18696</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>1) Bij omwonenden van het spoorwegviaduct K.W.laan te Voorburg zijn onlustgevoelens t.a.v. spoorweglawaaai afkomstig van het viaduct begonnen sinds 1976 toen NS twee brugdelen aan de Voorburgse zijde heeft vervangen. De omwonenden hadden "hooggespannen" verwachting hiervan; des te erger de desillusie toen er hoegenaamd geen resultaat bleek te zijn behaald. Vanwege deze wel zeer lang lopende zaak vraag ik u dringend om in het definitieve plan aan het K.W.laan/Pr. Beatrixviaduct een apart stukje tekst te wijden, daarmee aangevend de urgentie om tot drastische verbetering te komen. Ik adviseer u bij ProRail aan te sturen op isolatie van het brugdeel.</p>	<p>1) De geluidhindersituatie nabij het betreffende spoorviaduct heeft onze aandacht en is expliciet vermeld in het actieplan. Reeds geruime tijd sporen wij de verantwoordelijke instantie, ProRail, aan tot het treffen van aanvullende isolatiemaatregelen aan het viaduct. Helaas zijn door ProRail keer op keer gemaakte afspraken niet nagekomen. De gemeente beschikt niet over machtsmiddelen om ProRail tot actie te dwingen, maar inmiddels is bij de directeur Randstad Zuid van ProRail beklag gedaan over deze gang van zaken. In reactie daarop heeft hij de gemeente bericht dat opdracht is verleend tot het verrichten van onderzoek naar alle klachtenlocaties spoorweglawaaai in de gemeente,</p>

<p>2) Het actieplan een goed leesbaar geheel. Jammer is dat niet vastgehouden is aan een aparte tabel met afkortingen.</p>	<p>waaronder het Kon. Wilhelminaspoorviaduct. ProRail zal de gemeente zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van de resultaten van dit onderzoek. De gemeente ziet toe op de voortgang van dit onderzoek en op het informeren van de omwonenden.</p> <p>2) Bijlage 1 bevat een lijst met de in het actieplan gebruikte afkortingen.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 3 Afzender: Mw. A.M.C.G.E. Algra, Populierendreef Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 8 juli 2009, registratienr. 2009/21957</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Wij, een aantal bewoners van de Populierendreef 1 t/m 319, maken bezwaar tegen het ontwerp Actieplan Geluid 2009-2013, omdat de wijk Essesteyn c.q. onze woontoren daarin niet is opgenomen.</p> <p>Wat ons zeer bevreemdt omdat in het actieplan de spoorlijn Den Haag — Leiden, staat vermeld als één van de belangrijkste bronnen van ernstige geluidhinder en dat de spoorlijn is waar ons gebouw (tegen)aan is gesitueerd. Er is niets opgenomen m.b.t. piekbelasting van de geluidhinder zoals die wordt ondervonden door het merendeel van de eigenaars/bewoners van het complex. Het gaat hier niet om het reguliere treinverkeer maar over met name de (internationale) treinen die regelmatig (5 x per kwartier) met hoge snelheid, via vlak onder het complex gelegen (klap)wissel(s), naar het middenspoor van station Mariahoeve worden geleid. Het harde bonkende geluid dat door elk wielstel bij deze wissel(s) wordt geproduceerd is buiten elke proportie. Het belemmert de bewoners in hun dag- en nachtritme. Naar onze mening worden de toegestane decibellen op die momenten ruimschoots overschreden. Wij zijn van mening dat hier sprake is van het in de Wet vastgelegde hoge blootstellingniveau. In feite fungeert het gebouw, door de hoogte, als geluidscherm. Het lijkt alsof er kanonskogels naar/tegen het gebouw worden afgeschoten. Het kan zijn dat de plandrempel te hoog is gelegd en zolang deze niet verandert, zal er nooit iets worden gedaan aan onze geluidssituatie.</p> <p>Op grond van het bovenstaande verzoeken wij dringend om onze wijk in casu ons complex alsnog in het Ontwerp Actieplan geluid op te nemen en bij het definitieve actieplan te voegen en/of te vermelden. Alsmede een gedetailleerder onderzoek te laten uitvoeren dat nodig is om te bepalen wat plaatselijk, per woning of woonblok, precies de (piek)geluids-belastingen zijn.</p>	<p>Het gemeentelijk actieplan geluid richt zich primair op knelpuntsituaties en klachten vanwege geluidhinder van verkeer op gemeentelijke wegen.</p> <p>Knelpuntsituaties en klachten ten gevolge van spoorweglawaai vallen onder de verantwoordelijkheid van de beheerder van de betreffende spoorweg. In dit geval is dat ProRail. Ondanks dat ProRail verantwoordelijk is voor de aanpak van deze geluidproblematiek, spant de gemeente zich in om ProRail aan te sporen tot onderzoek naar en mogelijke oplossing van alle klachtsituaties door spoorweglawaai. De gemeente heeft hebben alle klachten over geluidoverlast ter plaatse van de Populierendreef 1-319 dan ook doorgezonden naar ProRail.</p> <p>Helaas zijn door ProRail keer op keer gemaakte afspraken niet nagekomen. De gemeente beschikt niet over machtsmiddelen om ProRail tot actie te dwingen, maar inmiddels is bij de directeur Randstad Zuid van ProRail beklag gedaan over deze gang van zaken. In reactie daarop heeft hij de gemeente bericht dat opdracht is verleend tot het verrichten van onderzoek naar alle klachtenlocaties spoorweglawaai in de gemeente, waaronder de situatie ter hoogte van uw wooncomplex. ProRail zal de gemeente zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van de resultaten van dit onderzoek. De gemeente ziet toe op de voortgang van dit onderzoek en op het informeren van de omwonenden.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>

<p>Volgnummer: 4 Afzender: Dhr. J.P. Tetro, Burg. Den Haan Groenpark Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 15 juli 2009, registratienr. 2009/30547</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>1) In uw ontwerp actieplan hanteert u de eenheden dB en dB(A). Er is geen sprake van enige uitleg m.b.t. deze eenheden. De complexe theorie van geluid vereist voor leken een duidelijk uitleg. Er is namelijk een verschil tussen de eenheden dB en dB(A). Als voorbeeld neem ik artikel 1b lid 5 –a. uit de WGH: <i>In afwijking van artikel wordt onder een gevel in de zin van deze wel en de daarop berustende bepalingen niet verstaan: a. een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A) waarin wordt gesproken over een binnenwaarde van 35 dB(A) is onderscheidenlijk 33 dB.</i> Het wisselend hanteren van de eenheden dB(A) en dB levert verwarring op.</p> <p>2) Bij 'SAMENVATTING', alinea's 5 en 6 wordt gesproken over een plandrempel van 65 dB. Zoals bij (1) aangegeven is 65 dB onderscheidenlijk 67 dB(A). In het Besluit Hogere Grenswaarden Wegverkeerslawaai 1997 wordt voor een aantal woningen in het bestemmingsplan Sijtwende een ontheffing verleend voor 59 dB(A) is onderscheidenlijk 57 dB. Bij de aanvraag voor deze ontheffing heeft de gemeente zelf aangegeven een geluidsbelasting van meer dan 59 dB(A) onderscheidenlijk 57 dB onacceptabel te vinden.</p> <p>3) Voor de overige punten zal ik, indien van toepassing, de door u gehanteerde eenheid dB(A) herberekenen naar dB. In uw ontwerp stelt u voor de gehele gemeente een plandrempel vast van 65 dB terwijl er voor het bestemmingsplan Sijtwende nog steeds een ontheffing ligt van slechts 60 dB (incl. art. 110g Wgh). Het Besluit Hogere Grenswaarden uit 1997 laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Het voor de gehele</p>	<p>1) Het gebruik van de eenheden dB en dB(A) vloeit voort uit de Wet geluidhinder zoals die nu geldt. Bij de inwerkingtreding van de Europese Richtlijn omgevingslawaai is voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai de dosismaat Letm - uitgedrukt in dB(A) - vervangen door de nieuwe dosismaat Lden - uitgedrukt in dB. Om deze reden worden in de Wet geluidhinder de normen met betrekking tot wegverkeerslawaai en spoorweglawaai in "dB" weergegeven. Voor industrie-lawaai en sanering van wegverkeerslawaai geldt nog steeds de oude dosismaat Letm (in dB (A)) nog steeds. Dit betekent dat voor industrielawaai en sanering van wegverkeerslawaai de geluidbelasting nog steeds in dB(A) wordt aangegeven. Het gebruik van de eenheden "dB" en "dB(A)" zal nader worden toegelicht in het definitieve actieplan.</p> <p>2) Er is geen verband tussen de plandrempel gebaseerd op de situatie 2006 en het hogere waardenbesluit uit 1997 ten behoeve van bestemmingsplan Sijtwende. De plandrempel is geen norm maar heeft tot doel om de grootste geluidknelpunten in de gemeente te bepalen en deze via maatregelen aan te pakken. Deze geluidknelpunten zijn veelal door de jaren heen ontstaan door de toename van het verkeer. Hogere waarden worden vastgesteld om <u>nieuwe</u> ruimtelijke ontwikkelingen op geluidbelaste situaties in de gemeente mogelijk te maken. De hoogte van vast te stellen hogere waarden wordt bepaald aan de hand van akoestisch onderzoek, dat verplicht is bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. De ontheffingswaarden in een hogere waardenbesluit zijn altijd afgestemd op de voorspelde geluidbelasting in een bepaalde situatie en worden nooit hoger vastgesteld dan strikt noodzakelijk is voor de realisering van het betreffende nieuwbouwplan.</p> <p>3) Zoals onder 1) is toegelicht vloeit het afwisselende gebruik van dB en dB(A) voort uit de Wet geluidhinder. Voor wegverkeers- en spoorweglawaai alsmede voor de plandrempel in het actieplan geldt de nieuwe dosismaat Lden (in dB). Voor industrielawaai en sanering wegverkeerslawaai geldt nog steeds de oude dosismaat Letm, zodat daarvoor in het ontwerpactieplan de aanduiding dB(A) wordt gebruikt. Ook het onderhavige</p>

<p>gemeente Leidschendam-Voorburg vaststellen van een plandrempel van 65 dB is dus onverenigbaar met de afgegeven ontheffing van 60 dB (incl. Artikel 110g) voor het bestemmingsplan Sijtwende. Bij de aanvraag heeft u nota bene zelf aangegeven een geluidsbelasting van meer dan 57 dB (excl. art. 110g) onacceptabel te vinden. In het definitieve besluit wordt hier nog eens nadrukkelijk op gewezen.</p> <p>4) Bij 'SAMENVATTING' in de laatste alinea geeft u ondermeer aan dat er sprake moet zijn van een zorgvuldige inpassing van nieuwbouwplannen. Uw Actieplan Geluid vloeit voort uit de Europese richtlijn omgevingslawaai uit 2002 (deze richtlijn moest in juli 2004 in de Nederlandse Wetgeving verankerd zijn). U werd daardoor verplicht om medio juli 2008 een Actieplan Geluid op te leveren. Een citaat uit de richtlijn van het Europees Parlement en de raad: <i>'in het kader van het beleid van de Gemeenschap dient een hoog niveau van bescherming van de gezondheid en het milieu te worden bereikt enz.'</i> In uw Ontwerp Actieplan Geluid houdt u bij de vaststelling van de plandrempel op geen enkele wijze rekening met de ontheffing van 60 dB (incl. artikel 110g) uit het Besluit. Hoe gaat u nieuwbouwplannen dan inpassen met een plandrempel van 65 dB?</p> <p>5) De door u gepubliceerde informatie m.b.t. geluidaspecten op uw internetsite is naar mijn mening gedateerd. De daarbij behorende geluidskaarten zijn onduidelijk. Ik heb niet kunnen vaststellen welke geluidskaat de NoRaH betreft. Kijkt u eens naar de geluidskaarten van de gemeente Den Haag.</p> <p>6) In 2.3 bij DE KNELPUNTEN geeft u in tabel 2 o.a. aan [8. Burgemeester Den Haan Groenpark (Rijksweg NoRaH maatgevend) aantal woningen boven de plandrempel (65 dB) 18 — bewoners 43 — ernstig gehinderden (19).] Zoals bij punten 2) en 3) al aangegeven, ligt er nog steeds een actuele ontheffing van 60 dB (incl. art. 110g). Hoe past de door u vastgestelde plandrempel van 65 dB daar dan in.</p> <p>7) Bij 2.5 HANDHAVINGSGAT zegt u dat de hogere grenswaarden zijn vastgesteld tot 10 jaar in de toekomst. Dat is naar mijn mening onjuist. In 1997 al</p>	<p>hogere waardebesluit dat in 1997 door de provincie is genomen, is gebaseerd op de oude Wet geluidhinder en dus in dB(A) aangegeven. Zoals eerder opgemerkt, dienen de instrumenten "plandrempel" en "hogere waarden" een verschillend doel en kunnen deze niet met elkaar worden vergeleken. Het is dan ook niet zinvol hogere waardenbesluiten die onder de oude Wet geluidhinder in "dB(A)" zijn aangegeven, om te rekenen naar de nieuwe aanduiding "dB".</p> <p>4) Het actieplan geluid heeft tot doel de grootste geluidknelpunten in de gemeente binnen nu en 2013 op te lossen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de Europese doelstelling om de geluidbelasting met het oog op de gezondheid van burgers waar mogelijk terug te dringen. Zoals onder 3 reeds is aangegeven is er geen enkele relatie tussen de toetsing van nieuwbouwplannen en de plandrempel van 65 dB in het actieplan geluid. Nieuwbouwplannen dienen zo mogelijk te voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor nieuwbouwplannen waarbij sprake is van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) die niet kunnen voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, wordt een afweging gemaakt of hiervoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld. Een eventueel vast te stellen hogere waarde wordt zoals eerder aangegeven nooit hoger vastgesteld dat nodig is voor de realisering van een plan.</p> <p>5) Ingevolge de Wet geluidhinder was de gemeente verplicht in 2007 een eerste maal gemeentelijke geluidsbelastingkaarten vast te stellen. Deze geluidbelastingkaarten dienen eens in de vijf jaar te worden geactualiseerd. Dit betekent dat in 2012 nieuwe geluidsbelastingkaarten zullen worden vastgesteld. Vanuit de geluidkaarten die op internet zijn gepubliceerd is het mogelijk in te zoomen op straat- en pandniveau.</p> <p>6) Verwezen wordt naar de reactie onder 4.</p> <p>7) Uit de Wet geluidhinder volgt dat de vaststelling van hogere waarden plaatsvindt op basis van verkeersprognose van minimaal 10 jaar in de toekomst.</p>
---	---

is voor de NoRaH een prognose afgegeven voor 2015. Dat is ruim meer dan de door u genoemde periode van 10 jaar. Verder stelt u hier dat in de loop der jaren op sommige plaatsen het verkeer meer is toegenomen dan voorzien, waardoor de geluidsbelasting veel hoger is dan men had kunnen voorzien. Weliswaar is het voor de NoRaH juist dat het aantal motorvoertuigen is toegenomen, maar een verschil van plm. 4100 mvt per etmaal (Sijtwende 49.900 mvt in 1997 en 54.000 mvt in 2008) is nauwelijks van invloed op de geluidsbelasting. We spreken over een toename van het aantal mvt met 8,22 %. Bij een toename van 49.900 naar 99.800 mvt per etmaal neemt de geluidsbelasting toe met 3 dB. Een toename van 8,22 % van 3 dB is slechts 0,25 dB. Dat is een verwaarloosbare stijging in verhouding met een, bij aanvang, al te hoge geluidsbelasting in Sijtwende van + 5-6 dB t.o.v. de ontheffing van 60 dB (incl. art. 110g). Er is dus geen sprake van een handhavingsgat. De extreme geluidsbelasting was van meet af aan bekend. Daarom is het argument van niet handhavend kunnen optreden tegen de geluidsoverlast van de NoRaH niet relevant.

Conclusie:

- Uw ontwerp actieplan geluid heeft geen juridische waarde en is daarmee niet afdwingbaar. Wel kunt u door het nastreven van uw ambitieniveau uit 1997 ('Wij vinden een geluidsbelasting van meer dan 57 dB (ex. art. 110g) onacceptabel' — en eigenlijk is een dergelijke uitspraak dus van toepassing op de gehele gemeente), zoals u zelf heeft aangegeven bij de aanvraag voor de hogere grenswaarden in Sijtwende, een serieus signaal afgeven aan de inwoners van uw gemeente. Vertaling hiervan naar structurele oplossingen om de geluidsoverlast in uw gemeente aan te pakken zal u in dank afgenomen worden. 'Ons probleem is immers uw probleem';
- Nu ligt er een ontwerp actieplan geluid dat de vastgestelde ontheffingen uit het verleden (Sijtwende), volledig buiten beschouwing laat. Het hanteren van gedifferentieerde drempelwaarden had een oplossing kunnen zijn. Echter met het vaststellen van een plandrempel van 60 dB (incl. art. 110g) had u vastgehouden aan een in het verleden gehanteerd ambitieniveau. Voor toekomstige bouwprojecten voorkomt u daarmee op voorhand veel (geluidsoverlast) problemen. Op de lange termijn levert u daarmee een bijdrage aan een prettiger leefomgeving voor veel inwoners van uw gemeente.

Bij belangrijke wegen zoals rijkswegen is het niet ongebruikelijk om rekening te houden met de verkeersprognoses van 15 jaar in de toekomst. Met het zogenaamde "handhavingsgat" wordt bedoeld, dat de Wet geluidhinder niet voorziet in de wettelijke verplichting, dat een wegbeheerder bij optredende overschrijdingen van een eenmaal vastgestelde hogere waarde verplicht is dat deze overschrijding teniet te doen. De zinsnede in paragraaf 2.5 dat de verkeersintensiteit op sommige wegen meer is toegenomen dan voorzien, slaat niet specifiek op de situaties ter plaatse van de NoRaH, maar geldt voor een aantal gemeentelijke wegen. Een discussie over de feitelijke toename van het geluid vanwege de NoRaH door toename van de verkeersintensiteiten is dan ook in dit kader niet relevant.

Het actieplan geluid is inderdaad conform het bepaalde in de Wet geluidhinder een beleidsdocument met voor-genomen maatregelen zonder directe rechtsgevolgen. Het actieplan impliceert echter wel een inspannings-verplichting. Voor een reactie op de overige opmerkingen wordt verwezen naar de reactie onder punt 1 t/m 6.

- Het actieplan en de daar in genoemde plandrempel heeft geen relatie met ooit vastgestelde ontheffingen. In de periode van dit eerste actieplan, 2009-2013 is het doel om de grootste geluidknelpunten in de gemeente, waarbij sprake is van geluidbelastingen van 65 dB of hoger, aan te pakken. Om redenen van capaciteit en financiën en gelet op de meerjarenplanning van het groot onderhoud en reconstructie van gemeentelijke wegen is het niet mogelijk tijdens de periode van het eerste actieplan de plandrempel lager te leggen. Een lagere plandrempel zou een onhaalbaar aantal aan te pakken knelpunten opleveren. Bij het vaststellen van het volgende Actieplan

<ul style="list-style-type: none"> • Bij blootstelling aan (te) hoge geluidsbelastingen zijn de gezondheidsrisico's immers onacceptabel. Stress, hart- en vaatziekten enz. Dat is de realiteit en verdient onvoorwaardelijk uw blijvende aandacht. • Het treffen van bronmaatregelen kan in specifieke situaties uitkomst bieden. Echter wij als bewoners van een van de gelijkvloerse kruisingen van de NoRaH in het bijzonder, zullen daar hun voordeel niet mee kunnen doen. Optrekkend verkeer op de kruisingen, klankkasten aan de ingang van de tunnelmonden, trams en brullende motoren (niet meegerekend in uw onderzoeken), zullen blijvend een te hoge geluidbelasting opleveren. Om een gevelbelasting van 66 dB te reduceren naar de ontheffingswaarde van 60 dB (incl. art. 110g) dient het verkeer af te nemen naar plm. 13.500 mvt per etmaal. Het slopen van de vleugelmuren aan de tunnelmonden (hypothetisch natuurlijk - er is dan geen sprake meer van reflectie van de overzijde) levert max. 2 dB reductie op. Het treffen van antireflectie maatregelen aan deze vleugelmuren levert in het meest gunstige geval max. 1 dB reductie op. Er zullen dus verregaande maatregelen aan het tracé getroffen dienen te worden. (Geheel of gedeeltelijke overkapping van de kruising). • Er wordt nauwelijks handhavend opgetreden tegen auto's en motoren die hoger dan het wettelijk toegestane geluid produceren (95 dB voor motoren waarbij +5 wordt gedoogd). • Vrachtwagens die 's nachts de kruising passeren en al zorgen voor een zeer hoge geluidsproductie, vinden het vaak ook nog nodig om toeterend voorbij te rijden. • Politie, brandweer en ambulances die 's nachts geen enkele rekening lijken te houden met de omwonenden. 	<p>Geluid in 2013 zal worden gezien, in hoeverre het mogelijk is om een lagere plandrempel te hanteren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het is juist dat hoge geluidbelastingen kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Dit is de reden dat de gemeente de grootste geluidknelpunten in de planperiode wil aanpakken. • Vanwege de geluidsproblematiek rond de NoRaH hebben TNO opgedragen een onderzoek uit te voeren naar mogelijke geluidbeperkende maatregelen. Bij dit onderzoek wordt niet alleen gekeken naar bronmaatregelen, maar ook naar maatregelen in het overdrachtsgebied en gevelmaatregelen. Voor wat betreft de te bereiken geluidsreductie zal een afweging moeten worden gemaakt tussen de kosten van maatregelen en de effecten van die maatregelen bij woningen. Omdat de gemeente niet zelf de wegbeheerder van de NoRaH is, treedt de gemeente over de onderzoeksresultaten in overleg met Rijkswaterstaat. Eventuele maatregelen aan de NoRaH moeten door deze instantie worden getroffen. • De akoestische gevolgen van handhaving van de maximumsnelheid is onderdeel van het boven-genoemde TNO-onderzoek. • De gemeente heeft geen mogelijkheden om tegen claxonnerende (vracht-) auto's op te treden. • Hulpverleningsvoertuigen maken doorgaans alleen gebruik van sirenes indien de situatie dit vereist. <p>Wijziging actieplan: In het definitieve actieplan wordt een nadere toelichting opgenomen over de eenheden "dB" en "dB(A)" en de functie van de plandrempel. Voor het overige geeft deze zienswijze geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
--	--

<p>Volgnummer: 5 Afzender: Dhr. C.B. de Sterke, Schout v. Eijklaan Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 21 augustus 2009, registratienr. 2009/22704</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>1) Jammer dat in de bijlage 1 niet alle gebezigde afkortingen verklaard zijn.</p> <p>2) Ik verzoek de gemeente – wellicht in overleg met Den Haag en HTM – te bewerkstelligen dat er een einde komt aan de gewoonte van trambestuurders om elkaar met inzet van de voetbel te begroeten elke keer als twee trams elkaar onderweg komen te kruisen.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>1) De bijlage met afkortingen zal worden gecompleteerd.</p> <p>2) De gemeente brengt dit verzoek over aan HTM.</p> <p>Wijziging actieplan: completeren van bijlage 1.</p>
<p>Volgnummer: 6 Afzender: Vereniging van Eigenaren Via Verdi Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 2 september 2009, registratienr. 2009/23625</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>1) De toepasselijke Europese regelgeving schrijft voor dat de plandrempel tot stand moet komen in samenspraak met de belanghebbenden. Wij betwijfelen zeer of u aan deze verplichting in voldoende mate hebt voldaan. Wij hebben als belanghebbenden geen rol van betekenis kunnen spelen bij het bepalen van deze plandrempel. Dit betreuren wij zeer. Het zou ons niet verbazen wanneer u hiermee het risico loopt door de Europese Commissie op de vingers te worden getikt.</p> <p>2) Voorts vinden wij een plandrempel van 65 dB(A) voor deze gemeente niet ambitieus genoeg. Dit is bijvoorbeeld maar liefst 6 dB(A) hoger dan de destijds in het bestemmingsplan Sijtwende 2001 door de Provincie toegestane maximale geluidsbelasting van 59 dB(A). In termen van geluidsbeleving komt dit neer op een verdubbeling van de toegestane geluidhinder. Wij achten 65 dB(A) een onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>1) De Europese richtlijn Omgevingslawaaai schrijft voor dat actieplannen geluid in samenspraak met de burger tot stand dienen te komen. Deze eis is in de Wet geluidhinder uitgewerkt via artikel 123 , waarin is bepaald dat actie-plannen geluid tot stand dienen te komen met toepassing van hoofdstuk 3:4 van de Algemene Wet Bestuursrecht. Dit betekent dat het ontwerp van een actieplan geluid gedurende een periode van minimaal 6 weken ter inzage dient te worden gelegd en dat er gedurende deze periode voor een ieder de mogelijkheid is schriftelijke en/of mondelinge zienswijzen in te dienen op dit ontwerp-actieplan. Deze voorgeschreven procedure is door de gemeente gevolgd, zodat voldaan is aan de Europese eis dat het actieplan inclusief een daarin opgenomen plandrempel in samenspraak met de burger tot stand dient te komen.</p> <p>2) Een groot deel van onze gemeente is dichtbebouwd stedelijk gebied en omzoomd of doorsneden wordt door rijks- en hoofdspoorwegen. Daardoor is op een groot aantal plaatsen bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen en ziekenhuizen, sprake van relatief hoge geluidbelastingen. Om deze reden geeft de gemeente bij dit eerste actieplan geluid 2009 - 2013 prioriteit aan de aanpak van de grootste geluidknelpunten in de gemeente. Het verlagen van de plandrempel zou tot gevolg hebben, dat er veel meer geluidknelpunten moeten worden aangepakt dan haalbaar is in deze eerste actieplanperiode.</p>

3) Waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel, moet u in het actieplan aangeven welke maatregelen u neemt om de overschrijdingen ongedaan te maken. Dat u daarbij met budgettaire restricties te maken hebt, die u nopen tot het stellen van haalbare doelen voor de eerstkomende paar jaar, kan bij ons nog op enig begrip rekenen. Dat u het daarbij laat, stelt ons zeer teleur. Wij menen van u te mogen verwachten dat u een actieplan ontwerpt waarbij de plandrempel stap voor stap wordt verlaagd naar 59 dB(A). Bij dezen roepen wij u dan ook op het actieplan met zo'n ambitieus stappenplan uit te breiden.

De door u voorgestelde maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting in de directe omgeving van de rijksweg N14 raakt ons in het bijzonder. U hebt als actie geformuleerd dat u in overleg met Rijkswaterstaat zoekt naar een oplossing voor de overschrijding van de plandrempel bij een aantal woningen aan het Burgemeester Den Haan - Groenpark. Deze actie vloeit voort uit een akoestisch onderzoek dat in uw opdracht is uitgevoerd door DHV. Hierbij bleek het gemeten geluidsniveau aldaar 6,1 dB(A) hoger dan berekend in het AO Sijtwende en daarmee ook net hoger dan de plandrempel. Op 2 locaties in de Via Verdi was sprake van 3,2 dB(A) en 4,6 dB(A) hogere geluidbelasting dan in het AO Sijtwende. Deze metingen blijven aldus net onder de plandrempel.

Wij zijn van oordeel dat er goede redenen zijn om de geluidsoverlast in de Via Verdi meteen te betrekken bij uw overleg met Rijkswaterstaat naar aanleiding van de normoverschrijding bij het Burgemeester Den Haan - Groenpark. Redenen:

- a. De bron van de overlast is in beide gevallen dezelfde: De N14, de tunnelmonden, de kruisingen van de N14 met de Prins Bernhardlaan en met de Mgr. Van Steelaan.
- b. De verkeersintensiteit is al aanzienlijk groter dan destijds bij de berekeningen van het AO Sijtwende is verondersteld. Verdere toename van de verkeersdruk met verdere groei van de geluidsoverlast ligt in de lijn der verwachtingen. Het is derhalve slechts een kwestie van (korte) tijd of de plandrempel zal ook in de Via Verdi worden overschreden.
- c. Hieraan voegen wij nog toe dat het onze stellige indruk is dat de geluidsoverlast toeneemt naarmate de

3) De plandrempel geldt voor deze eerste actieplanperiode tot 2014. Een stapsgewijze verlaging van de plandrempel binnen deze periode is om redenen van planning, financiën en techniek niet haalbaar. Bij het opstellen van het volgende actieplan (in 2013) zal de gemeente, mede afhankelijk van landelijke ontwikkelingen zoals het stiller worden van auto's en wegdekken, opnieuw een - mogelijk lagere - plandrempel bepalen. Hoeveel lager de plandrempel in een vervolgactieplan kan zijn, is nu nog niet bepalen. Daarbij zal onderzocht moeten worden in hoeverre het mogelijk en haalbaar is om voor knelpuntsituaties zodanige maatregelen te treffen dat de geluidsbelasting teruggebracht kan worden tot beneden een lagere plandrempel.

In het actieplan is bij het knelpunt Burg. Den Haan Groenpark aangegeven dat de mogelijkheden van geluidreducerende maatregelen onderzocht worden nabij de beide kruispunten van de NoRaH/N14. Dit onderzoek richt zich dus niet alleen op de mogelijke oplossing van dit ene knelpunt maar heeft betrekking op de gehele geluidssituatie rondom de beide kruispunten van de N14. Inmiddels heeft de gemeente na overleg met Rijkswaterstaat TNO opdracht gegeven tot uitvoering van dit onderzoek, dat dus ook betrekking heeft op de woningen van de Via Verdi voor zover deze direct aan deze kruispunten zijn gelegen. De geluidbelasting van de in de tunnel aanwezige ribbels maakt ook onderdeel uit van dit onderzoek.

De 18 woningen van Burg. Den Haan Groenpark zijn als knelpunt opgenomen omdat deze woningen een geluidbelasting hebben die ligt op of boven de plandrempel van 65 dB.

De geluidmetingen in 2008 zijn uitgevoerd op vier punten nabij gevels van woningen. Het doel van die metingen was niet voor alle woningen de geluidsbelasting vast te stellen, maar het verkrijgen van een representatief beeld van de geluidssituatie op enkele kritieke plaatsen. De metingen zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze regels schrijven voor dat vanwege gevelreflectie van geluid de metingen 2 meter uit de gevel moeten worden uitgevoerd.

In het geluidsonderzoek van TNO worden alle maatregelen onderzocht die kunnen bijdragen aan het verminderen van de geluidbelasting bij woningen die direct langs de NoRaH zijn gesitueerd. In dit onderzoek worden zowel de ribbels aan weerszijden van de rijbanen

<p>woonlaag hoger ligt. De geluidsniveaus op de bovenste twee à drie verdiepingen van de appartementencomplexen in de Via Verdi zijn beslist hoger dan de niveaus waarop nu de metingen zijn verricht. Wij houden er ernstig rekening mee dat daar de plandrempeel nu al wordt overschreden.</p> <p>d. Ook tekenen wij bezwaar aan tegen het feit dat de geluidsmeting bij ons niet aan de buitenmuur van de woningen heeft plaatsgevonden, maar in de vrije ruimte in de nabijheid van de woningen. Wij betreuren dat geen gebruik is gemaakt van ons aanbod om de meting direct aan de buitenmuur te laten plaatsvinden.</p> <p>Voorts verzoeken wij u om in het overleg met Rijkswaterstaat aan te dringen op:</p> <p>A. Een spoedige verwijdering van de 'ribbels' aan de zijkanen van de rijbanen in de tunnels van de N14. Zij veroorzaken veel extra geluid en aan de veiligheidsverhogende waarde kan ernstig worden getwijfeld. De rijbanen van de onlangs in gebruik gestelde Hubertustunnel zijn eveneens redelijk smal, doch niet voorzien van dergelijke geluidsbronnen.</p> <p>B. Het treffen van een voorziening die een eind maakt aan de extra geluidsoverlast die wij ondervinden door de constructie van de tunnelmonden. Dit betreft de opstaande blauwe fronten die een stukje voorbij het eind van de tunnelmonden zijn aangebracht. Hierdoor weerkaatst veel geluid in onze richting. Gewenste oplossing: het afdichten van het gat tussen tunneldak en deze blauwe fronten.</p> <p>Onzes inziens is er veel aanleiding om de problematiek bij het Burgemeester Den Haan-Groenpark en die bij de Via Verdi als één samenhangende kwestie te behandelen en derhalve de geluidsoverlast in de Via Verdi met onmiddellijke ingang te betrekken bij uw gesprekken met Rijkswaterstaat.</p>	<p>als de "gaten" tussen de tunnelportalen en de tunnelmonden meegenomen.</p> <p>Voor de overige punten wordt verwezen naar de beantwoording hierboven.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 7 Afzender: Vrienden van de Oude Bleijk Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 21 september 2009, registratienr. 2009/25055</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Wij missen maatregelen m.b.t. geluidsoverlast van de A4 voor bewoners van de Oude Bleijk en hebben al eerder aangegeven dat de geluidskwaliteit (en luchtkwaliteit) die onze wijk zeer onder de maat is. Het huidige geluidsscherm is aangelegd in een ver verleden toen de A4 nog slechts een tweebaansweg was. Dit scherm is</p>	<p>De in het gemeentelijk actieplan geluid voorgenomen maatregelen zijn primair gericht op de geluidkneelpunten, die veroorzaakt worden door verkeer op gemeentelijke wegen. De verantwoordelijkheid voor de aanpak van klachten en/of kneelpunten t.a.v. geluid veroorzaakt door rijkswegen ligt bij de betreffende wegbeheerder, dat is Rijkswaterstaat. In</p>

<p>inmiddels veel te laag en houdt zeker geluid en fijn stof niet voldoende tegen.</p> <p>Wij verwijzen graag naar het actieplan luchtkwaliteit 2007-2015.</p> <p>Wij verwachten van de gemeente kordate maatregelen, zoals het verzoeken aan het Ministerie tot het vernieuwen of verhogen van het geluidsscherm en het aanleggen van geluidswerend asfalt op de A4.</p> <p>Onze zorg is reeds eerder geuit bij: het buurtatelier in 2007, het wijkplatform Leidschendam-Zuid, de wijkwandeling en de bijeenkomst over de groenstrook in 2009. Wij willen graag op de hoogte gehouden worden van voortgang en aanpak van geluids- (en lucht-) kwaliteit in onze wijk en zien uit naar uw reactie alsmede een eventueel overleg met de wethouder.</p>	<p>verband hiermee is het van belang dat deze instantie geluidklachten t.a.v. rijkswegen rechtstreeks ontvangt. Geluidklachten vanwege rijkswegen kunnen ingediend worden via www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket of telefoon 0800-8002 dan wel per brief gericht aan Rijkswaterstaat, Dienst Zuid-Holland, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam Postbus 556, 3000 AN Rotterdam.</p> <p>De gemeente treedt in overleg met Rijkswaterstaat over de afhandeling van ingediende geluidklachten en de mogelijke vernieuwing / verhoging van het bestaande geluidsscherm. Overigens is de A4 bij Leidschendam voorzien van geluidsreducerend ZOAB. De gemeente houdt de bewoners o.a. via het Wijkplatform Leidschendam-Zuid op de hoogte van ontwikkelingen op gebied van geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 8</p> <p>Afzender: J. de Vos, Via Verdi</p> <p>Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 23 september 2009, registratienr. 2009/25258</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Het Ontwerp Actieplan Geluid 2009-2013 is zeer onvolledig, omdat de geluidsproblematiek bij rijksweg N14 in dit rapport vrijwel geheel wordt genegeerd. Het gaat daarbij om de twee immens grote, niet afgeschermd kruispunten van de N14, met de Prins Bernhardlaan en met de Mgr. Van Steelaan, dwars door woonwijken. Vrijwel geheel, want op blz. 8 bij het hoofdstuk DE KNELPUNTEN lees ik: "Na het vaststellen van de geluidkaart is uit geluidsonderzoek bij de Noordelijke Randweg Haagse Regio (N14) gebleken, dat ter hoogte van complex De Elsburg aan het Burgemeester Den Haan Groenpark 18 woningen een geluidbelasting <u>op de gevel hebben</u> boven de plandrempel".</p> <p>Vervolgens wordt het knelpunt gelijk weer weggepoetst met de opmerking: "Hoewel deze verhoogde geluidbelasting wordt veroorzaakt door rijksweg N14, hebben wij deze locatie als knelpunt in dit actieplan opgenomen" om het vervolgens met de vage maatregel "Onderzoek geluidsreducerende maatregelen" in het vergeetboek te doen verdwijnen. Elders staat te lezen, dat de bronbeheerder (Rijkswaterstaat) in haar Actieplan tot 2013 geen knelpunt heeft opgenomen voor de N14 (NoRaH).</p> <p>Waarom wel dit gebouw aan de Burgemeester Den Haan Groenpark is opgenomen en bijvoorbeeld niet de appartementsgebouwen aan de Via Verdi heeft te maken met het feit, dat een bewoner van de Burg. Den Haan</p>	<p>Het gemeentelijk actieplan geluid richt zich primair op knelpuntsituaties en klachten vanwege geluidhinder van verkeer op gemeentelijke wegen.</p> <p>De oplossing van knelpuntsituaties en klachten ten gevolge een rijksweg als de N14 zijn primair een verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Voor spoorweglawaai is dit ProRail als beheerder van het spoor. In het gemeentelijke actieplan geluid zijn daarom geen maatregelen ten aanzien van geluidknelpunten ten gevolge van rijkswegen en spoorwegen opgenomen. Een uitzondering hierop is de situatie rondom de kruispunten van de N14. Dit geluidknelpunt is een combinatie van geluid van de N14 en kruisende gemeentelijke wegen Pr. Bernhardlaan/ Noordsingel en de Mgr. Van Steelaan/Heuvelweg.</p> <p>Dat alleen de 18 woningen aan Burg. Den Haan Groenpark als knelpunt zijn benoemd, heeft als reden dat bij deze woningen geluidbelastingen zijn vastgesteld boven de plandrempel van 65 dB. Desondanks heeft de gemeente TNO opdracht gegeven onderzoek te doen naar de oplossingsmogelijkheden van de geluidproblematiek rond de beide kruispunten van de Noordelijke Randweg met de Noordsingel-Prins Bernhardlaan en de Mgr. van Steelaan-Heuvelweg. Dit onderzoek strekt zich dus ook uit tot de woningen aan de Via Verdi nabij deze kruispunten.</p> <p>In 2008 zijn geluidmetingen uitgevoerd op 4 kritieke punten nabij gevels van woningen. Het doel van die metingen was</p>

Groenpark een gerechtelijke procedure tegen de Gemeente is gestart over deze kwestie. Weliswaar zijn sinds 2006 enkele bewoners en de Vereniging van Eigenaren van de Via Verdi ook in actie gekomen tegen de geluidsoverlast, maar zij hebben hun actie tot nu toe beperkt tot keurige brieven, waarop geen of summiere antwoorden van de Gemeente zijn gekomen.

Ook toegezegde geluidsmetingen op de gevel en op de balkons en de terrassen van de woningen aan de Via Verdi zijn in de afgelopen drie jaren niet uitgevoerd. Slechts een enkele dag zijn op het talud naast de weg geluidmetingen verricht, die volgens mondelinge uitspraken van de toenmalige wethouder "boven de norm" lagen.

Uit alles blijkt dat de Gemeente Leidschendam-Voorburg bang is van Rijkswaterstaat. In een vergadering van de Commissie Openbaar Gebied op 17 februari 2009 antwoordde de toenmalige wethouder Mw. Zwartepoorte op de vraag van de CDA-fractie "Wat is er tot nu toe uit het overleg met Rijkswaterstaat gekomen?" dat ze het overleg met RWS "vrij lastig" vond en ze daarbij het gevoel had "met de pet in de hand te staan...". Verder zei ze ook, dat de geluidbelasting bij de twee kruispunten hoger is dan de aannames omdat de verkeersintensiteit veel hoger ligt dan voorzien.

Natuurlijk is er geen 'Onderzoek geluidsreducerende maatregelen' nodig, want de noodzakelijke maatregelen om de geluidsoverlast te beperken tot normale stadsgeluiden zijn bekend:

1. grote 'gaten' van 15 bij 15 meter in het dak aan beide uitgangen van de Parktunnel. Deze gaten werken als 'luidsprekers' voor het geluid van de remmende en optrekkende auto's daar vlak onder, vooral van vrachtauto's.
2. Het overkappen van de twee kruispunten. De vier tunnelmonden bij deze kruispunten zijn veel te kort uitgevallen, dat geldt voor zowel de Vliettunnel, de Parktunnel als de Spoortunnel. De tunnelmonden hadden elk makkelijk 40 meter langer gekund, veel dichter op de kruisingen.
3. Het weren van het massale, doorgaande vrachtverkeer. De N14 is altijd als Noordelijke Randweg voor Den Haag bedoeld geweest, maar de helft van de verkeersstromen gebruikt alleen het eerste deel van de weg als verbinding tussen de A4 en de N44 langs Wassenaar. Met grote lichtborden boven de rijkswegen A12 en A4 propageert Rijkswaterstaat deze route, want deze zou altijd wel één minuut sneller zijn dan via de Utrechtsebaan. Vooral in de vroege ochtenduren geven deze vrachtauto's, op weg naar de veiling in Rijnsburg, veel

niet voor alle woningen de geluidsbelasting vast te stellen, maar het verkrijgen van een representatief beeld van de geluidssituatie op enkele kritieke plaatsen. De metingen zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze regels schrijven voor dat vanwege gevelreflectie van geluid de metingen 2 meter uit de gevel moeten worden uitgevoerd.

De gemeente spant zich in om in goed overleg met Rijkswaterstaat te komen tot oplossing van de geluidsproblematiek bij woningen nabij de beide kruispunten van de N14. Hiervoor is het noodzakelijk dat het TNO-onderzoek wordt uitgevoerd naar de precieze geluidbelasting op de gevels en naar alle mogelijke maatregelen, inclusief de eventuele afscherming van de gaten achter de tunnelportalen, een betere doorstroming van het verkeer e.d. Voordat iets gezegd kan worden over de haalbaarheid van maatregelen moet echter per maatregelen goed naar de effectiviteit en de kosten worden gekeken. De gemeente en Rijkswaterstaat achten het niet zinvol om dure en grootschalige maatregelen te nemen die weinig tot geen effect sorteren op de geluidbelasting bij woningen.

De afstand tussen de tunnelmonden en de kruisingen vloeit voort uit de ontwerpeisen i.v.m. verkeersveiligheid (zichtlijnen e.d.).

De plandrempel in het actieplan heeft niet de functie van een wettelijke norm. De plandrempel is een grens (actiewaarde) om met het oog op beperkte middelen voor deze eerste actieplanperiode de belangrijkste knelpunten te bepalen. De vaststelling van een plandrempel verandert dan ook niets aan de geldigheid van wettelijke normen.

Een belangrijke functie van de NoRaH is om naast de Utrechtsebaan te dienen als tweede ontsluitingsweg met Den Haag. Het weren van vrachtverkeer is dus niet mogelijk. Het digitale bewegwijzeringsstelsel zorgt er inderdaad voor dat de in tijd gezien snelste route naar Den Haag wordt aangegeven. Dit stelsel draagt er dus toe bij dat de doorstroming op beide wegen zo optimaal mogelijk is. Immers bij "vertraging" op de NoRaH zal het verkeer automatisch kiezen voor de Utrechtsebaan en omgekeerd. Een optimale doorstroming is ook van belang voor de geluidbelasting langs deze wegen.

Aangezien de NoRaH een weg is in beheer van het rijk, heeft de gemeente geen beslissingsbevoegdheid over het uitvoeren van eventuele maatregelen aan deze weg. Daarnaast gelden op dit moment geen wettelijke verplichtingen voor Rijkswaterstaat tot het uitvoeren van een

<p>geluidsoverlast.</p> <p>De Gemeente geeft aan dat ze geen bevoegdheden heeft om 'bronnen' als rijkswegen aan te pakken. Maar ze zou deze drie noodzakelijke maatregelen toch op z'n minst dringend aan de 'bronbeheerder' - Rijkswaterstaat - kunnen 'adviseren'. Het ontwerp en de uitvoering van de N14 door Rijkswaterstaat zou alle kenmerken gaan dragen van een milieuvriendelijke infrastructuur dwars door een woongebied. Dat was destijds de voorwaarde van de Gemeente om akkoord te gaan met het Sijtwende-project. Voor wat betreft de ondertunneling van De Vliet en van de spoorlijnen is dat inderdaad het geval, maar voor het tussengedeelte geldt dat niet. Die constatering zou de basis moeten zijn voor een procedure bij de Raad van State indien RWS geen maatregelen wil treffen. Van een Gemeentebestuur zou je als burger mogen verwachten, dat ze alles in het werk stelt om voor haar inwoners een zo goed mogelijke woon- en leefklimaat te creëren. Uit dit rapport blijkt daar niets van. De grens van de geluidsoverlast wordt steeds hoger en is nu zelfs op 65 dB gesteld, want "Uit gezondheidskundige onderzoeken is vastgesteld dat bij geluidsbelastingen boven 65 dB sprake is van verhoogde kans op ziekten door geluid, in de vorm van hoge bloeddruk, hartziekten en hartinfarcten" (blz. 8). Dit is toch wel een heel merkwaardige norm, zo op het randje! Ik hoop, dat in het definitieve rapport mijn suggesties worden overgenomen.</p>	<p>geluidbeperkende maatregel bij de N14. Mogelijk leidt aanstaande wetswijziging wel tot een dergelijke verplichting.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 9 Afzender: Bewonersvereniging "De Gaarden" Kenmerk: Schriftelijke zienswijze 29 september 2009, registratienr. 2009/25978</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De Gaarden liggen aan de noordzijde van de Hofzichtlaan en de huizen grenzend aan de Hofzichtlaan hebben altijd geluidshinder ondervonden (zitten nu aan de maximaal toegestane geluidsbelasting van zowel het treinviaduct als het autoverkeer op de Hofzichtlaan. Doordat er in Nederland vaak een (zuid) westenwind staat en de wind vrij spel heeft vanuit die richting ondervinden de bewoners aan De Gaarden extra last van welk geluid dan ook vanuit de kant van de Hofzichtlaan.</p> <p><i>Trein</i> Op het viaduct ligt een raillas en iedere trein die daarover gaat maakt extra herrie. Hoeveel decibel is onbekend maar het geluid dringt door tot in de woningen. De verwachting is dat het spoortraject Den Haag-Leiden in de toekomst vele malen intensiever zal worden benut en dit heeft</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Het gemeentelijk actieplan geluid richt zich primair op knelpuntsituaties en klachten vanwege geluidhinder van verkeer op gemeentelijke wegen. Knelpuntsituaties en klachten ten gevolge spoorweg-lawaai vallen onder de verantwoordelijkheid van ProRail, de beheerder van de betreffende spoorweg. Klachten over geluidsoverlast door de spoorlijn Den Haag-Leiden stuurt de gemeente dan ook door naar ProRail. Reeds geruime tijd spoort de gemeente ProRail aan tot onderzoek naar en mogelijke oplossing van alle klachtingsituaties door spoorweglawaai. Helaas zijn door ProRail keer op keer gemaakte afspraken niet nagekomen. De gemeente beschikt niet over machtsmiddelen om ProRail tot actie te dwingen, maar inmiddels is bij de directeur Randstad Zuid van ProRail beklag gedaan over deze gang van zaken. In reactie daarop heeft hij bericht dat opdracht is</p>

natuurlijk negatieve gevolgen voor de geluidsbelasting van de bewoners van De Gaarden. Ook wanneer er in de nachtelijke uren aan het spoor wordt gewerkt horen de bewoners dit extra hard.

Wegverkeer

Wij verwachten dat de verkeersdrukke op de Hofzichtlaan nog meer zal toenemen (meer dan de gemeente zal berekenen) omdat veel (en steeds meer) mensen het als omweg (gaan gebruiken om de in-de-spits-door-verkeer-verstopte-tunnels in de NoRaH te mijden. Dat gebeurt dus nu al en wordt alleen maar erger. 's ochtends heen naar Den Haag en 's middags terug. Aan de andere kant van de wijk speelt de toenemende geluidsbelasting door de NoRaH en de negatieve effecten (echo; weerkaatsing) door de bouw van het Symfonie-complex. Vanuit de tunnels komt onnodig veel geluid vanwege de aangebrachte rubber attentieribbels.

Tram

Ook is de verwachting dat de vervanging van tram 2 door Randstadrail extra geluidsbelasting zal geven op met name de hoek Hofzichtlaan/Mgr. Van Steelaan. Uit de praktijk blijkt namelijk op dit moment dat Randstadrail veel meer geluidsoverlast geeft dan was voorzien.

Ambitie geluidsnorm niet optrekken

Wij zetten onze vraagtekens bij het volslagen gebrek aan ambitie bij de gemeente om de geluidsbelasting terug te dringen. In plaats van de geluidsnormen op zijn minst te bevriezen en te handhaven trekken ze die dit keer weer op. En de huidige normen zijn al op de rand van wat een aantal jaren terug gezien werd als nog net gezond.

Oplossingen

Er moet iets structureels gedaan worden aan de geluidsoverlast van de trein op het viaduct en langs de baan. Er moet nu al een voorziening komen voor de kleine bocht op de hoek Hofzichtlaan/Mgr. Van Steelaan. Die zal veel overlast gaan verzorgen menen wij nu al te weten. Die hoek is sowieso al een verkeers-zeer-gevaarlijke situatie met al de overstekende schoolgaande kinderen. Er moet iets structureels gedaan worden aan de geluidsoverlast van het wegverkeer op de Hofzichtlaan en

verleend tot het verrichten van onderzoek naar alle klachtenlocaties spoorweglawaai in de gemeente. ProRail zal ons zo spoedig mogelijk op de hoogte stellen van de resultaten van dit onderzoek. De gemeente ziet toe op de voortgang van dit onderzoek en op het informeren van de omwonenden.

De huidige geluidbelasting door wegverkeerslawaai ter hoogte van de Hofzichtlaan ligt ruim onder de in het ontwerpactieplan gehanteerde plandrempel van 65 dB. In het kader van dit actieplan zijn hier dan ook geen specifieke knelpuntmaatregelen voorzien. De in het actieplan genoemde algemene beleidsmaatregelen en overige inspanningen ter oplossing van geluidklachten gelden uiteraard ook voor De Gaarden en de Hofzichtlaan e.o.

Voor wat betreft de NoRaH hebben wij TNO opgedragen onderzoek te doen naar mogelijke en haalbare maatregelen ter reductie van de geluidbelasting veroorzaakt door deze weg.

De in de zienswijze aangedragen mogelijkheden om de geluidbelasting vanwege de NoRaH te verminderen, komen in dit onderzoek aan de orde. Dit onderzoek is uiterlijk in mei 2010 afgerond. De uitvoering van eventuele maatregelen vereist medewerking van Rijkswaterstaat.

De vervanging van tramlijn 2 door RandstadRail-voertuigen mag niet leiden tot verhoging van de geluidbelasting in de Hofzichtlaan of Van Steelaan.

Eventuele piepgeluiden in de bochten zijn met maatregelen tegen te gaan.

Het actieplan geluid heeft tot doel de grootste geluid-knelpunten in de gemeente binnen nu en 2013 op te lossen. De bij het bepalen van deze grootste knelpunten gehanteerde plandrempel (65 dB) komt niet in de plaats van een wettelijke norm.

De benoemde knelpunten zijn veelal door de jaren heen ontstane geluidproblemen op hoofdverkeerswegen in de gemeente door het drukker worden van het verkeer. Dit betekent niet dat de gemeente geen ambitie heeft om de geluidbelasting bij woningen verder terug te dringen. In hoofdstuk 3 van het actieplan zijn algemene maatregelen genoemd die de gemeente inzet ter beperking van de geluidbelasting door wegverkeer. Een voorbeeld is het bij groot onderhoud aan gemeentelijke wegen waar mogelijk toepassen van geluidarm wegdek.

Bij nieuwbouw van woningen wordt er naar gestreefd dat

<p>dat is niet de geluidenorm naar boven aanpassen. Wanneer er nieuwe wegen worden aangelegd wordt er steeds vaker gebruik gemaakt van aarden wallen of andere vormen van geluidswering. Misschien is dat een oplossing.</p> <p>Om de geluidsoverlast door te hard rijdend verkeer te verminderen op de Hofzichtlaan is het plaatsen van een flietskast ter hoogte van het grasveld van de Appelgaarde-overgang-Kersengarde mogelijk een oplossing. Een groene golf op de Hofzichtlaan bij 50 km per uur heeft daarnaast minder optrekken en oppen tot gevolg en heeft tevens een remmende werking op het vaak te hard rijdende verkeer over de Hofzichtlaan.</p> <p>Ook op de NoRaH zou een groene golf mogelijk een verbetering van de situatie kunnen betekenen, ook daar zowel bij het optrekken/ remmen als in de snelheidsregulering.</p> <p>Een optie lijkt het weghalen van de bestaande attentieribbels in de tunnels van de NoRaH en vervangen voor veel smallere ribbels waar niet permanent het verkeer overheen rijdt. Dus ribbels die alleen geraakt worden wanneer het verkeer buiten de belijning komt. Dit heeft bovendien als bijkomend effect dat personenauto's minder dicht langs elkaar heen rijden bij de middenstreep, iets dat nu door veel auto's wel wordt gedaan om de herrie van de ribbels te vermijden. Dit gedrag is logisch, maar ook hinderlijk en verkeersonveilig.</p> <p>Het lijkt een goede manier van geluidsbeperking om het Symfoniecomplex bekleden met geluidsabsorberende gevelbekleding.</p>	<p>deze woningen een zo laag mogelijke geluidbelasting door wegverkeerslawaai, spoorweg-lawaai en of industrielawaai ondervinden. Nieuwe woningen die niet kunnen voldoen aan de wettelijke voorkeurswaarde voor geluid door (spoor)wegverkeer en of industrielawaai moeten voldoen aan specifieke eisen met als doel nieuwe geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen. Hiertoe heeft de gemeente onlangs de ontwerp-Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder opgesteld. Overigens is het niet altijd mogelijk te voorkomen dat de geluidbelasting bij woningen door o.a. de toename van (spoor) weg-verkeer in de loop der jaren toeneemt. De huidige Wet geluidhinder kent geen stelstel voor handhaving van eenmaal vastgestelde hogere waarden.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 10 Afzender: mw. A. Algra, Populierendreef Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>Het appartementengebouw Populierendreef 1 t/m 319 is niet in het ontwerpactieplan Geluid opgenomen. Dit terwijl bekend is dat dit woongebouw door de ligging direct langs het spoor een hoge geluidbelasting heeft ten gevolge van spoorweglawaai.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Het actieplan geluid heeft betrekking op geluid-knelpunten veroorzaakt door gemeentelijke wegen. Voor de aanpak van geluidknelpunten die worden veroorzaakt door spoorweglawaai is de spoorbeheerder verantwoordelijk. In dit geval is dat ProRail. De bij de gemeente bekende klachten over spoorweglawaai ter hoogte van de Populierendreef heeft de gemeente reeds geruime tijd geleden doorgemeld aan ProRail. Helaas zijn door ProRail keer op keer gemaakte afspraken over afhandeling van deze klachten niet nagekomen. Enige maanden terug is door de gemeente over deze gang van zaken beklag gedaan bij de directeur Randstad Zuid van ProRail. In reactie daarop heeft hij bericht dat opdracht is verleend tot het verrichten van onderzoek</p>

	<p>naar alle klachtenlocaties spoorweglawaai in de gemeente, waaronder de situatie ter hoogte van Populierendreef 1 t/m 319. De gemeente ziet toe op de voortgang van dit onderzoek en op het informeren van de omwonenden.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 11 Afzender: dhr. P.J. Stiefelhagen, Sepiahof Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De geluidsoverlast veroorzaakt door Randstadrail is ten onrechte niet opgenomen in het ontwerpactieplan geluid. De heer Stiefelhagen is van mening dat de geluidbelasting veroorzaakt door Randstadrail maximaal 60 dB mag bedragen. De huidige geluid-belasting ligt zoals hij heeft berekend op 66,9 dB. Dit laatste kan worden afgeleid van het laatste meetrapport dat de gemeente heeft toegestuurd. Aangezien het hier gaat om een zware overschrijding, dient de gemeente zich sterk te maken voor maatregelen. Hij wil dat er langs het spoor van Randstadrail een geluidscherm wordt gebouwd. Hiermee wordt de hele geluidproblematiek opgelost. Hij citeert hierbij de heer Paanakker van Randstadrail die heeft gezegd, dat indien het geluidniveau 1 dB(A) te hoog zou zijn er maatregelen genomen dienen te worden. De gemeente dient mede zorg te dragen voor het uitvoeren van deze maatregelen.</p> <p>In de Wet geluidhinder 2007 wordt gesproken over een geluidwaarde van 48 dB. Wij hebben het nu over een plandrempel van 65 dB. Dit ligt wel erg ver uit elkaar.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Het ontwerpactieplan geluid heeft betrekking op knelpuntsituaties veroorzaakt door gemeentelijke wegen. De gemeente ziet erop toe dat de beheerder van dit spoor, RandstadRail, ervoor zorgdraagt dat de geluidsbelasting door RandstadRail voldoet aan de wet en zo nodig geluidsreducerende maatregelen treft.</p> <p>In februari 2010 is een herberekening van de geluidsbelasting door RandstadRail gereed. Daaruit moet blijken of RandstadRail wettelijk verplicht is om geluidsreducerende maatregelen te treffen. Als maatregelen verplicht zijn moet onderzocht worden welke maatregelen het meest doelmatig zijn.</p> <p>De voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de wet en de plandrempel van 65 dB in het ontwerpactieplan dienen een verschillend doel. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB heeft betrekking op <u>nieuwe</u> situaties. Nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, dienen bij voorkeur te voldoen aan de wettelijke voorkeurswaarde. In drukke en dichtbebouwde stedelijke gebieden is deze voorkeursgrenswaarde echter veelal niet haalbaar en moeten ontheffingen (hogere waarden) worden verleend. De plandrempel heeft betrekking op <u>bestaande</u> situaties, is geen norm maar een actiewaarde om de grootste geluidknelpunten te bepalen en gedurende tijdens de planperiode aan te pakken.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 12 Afzender: dhr. H. Vink, Laan van Leeuwensteijn Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De heer Vink constateert dat de saneringsmaatregelen in</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Het geluidsscherm ter hoogte van de Nicolaas Beetslaan is</p>

<p>verband met spoorweglawaai aan de Nicolaas Beetslaan zijn opgenomen in het ontwerpactieplan geluid. Over maatregelen ter plaatse van de Laan van Leeuwensteijn in verband met de geluidproblematiek van Randstadrail staat niets in ontwerpactieplan geluid. Hij vraagt zich dan ook af waarom geen maatregelen staan vermeld voor de situatie met betrekking tot Randstadrail ter plaatse van de Laan van Leeuwensteijn. In ieder geval dient de huidige geluidproblematiek rond Randstadrail in het ontwerpactieplan geluid te worden opgenomen. Begin dit jaar zijn slijpwerkzaamheden aan het spoor uitgevoerd. Dit heeft een tijdelijk positief effect gehad op de optredende geluidbelasting. De situatie is de laatste tijd weer verslechterd. Er wordt volgens hem veel te weinig gedaan aan deze geluidproblematiek.</p>	<p>een maatregel die door RandstadRail moet worden uitgevoerd ter sanering van gezamenlijke geluidsbelasting veroorzaakt door de gebundelde spoorwegen ter plekke. In hoeverre RandstadRail ook wettelijk verplicht is tot geluidssanering hoogte van de Laan van Leeuwensteijn moet blijken uit een herberekening van de geluidsbelasting ter plekke. Deze herberekening is in februari 2010 gereed. Als maatregelen verplicht zijn moet onderzocht worden welke maatregelen het meest doelmatig zijn. De gemeente ziet erop toe dat RandstadRail zich aan gemaakte afspraken houdt.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 13 Afzender: mw. R. Kortekaas, namens het bestuur van de VVE Via Verdi Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Er is in 2008 door de gemeente op vier plaatsen geluidonderzoek uitgevoerd bij woningen langs de Noordelijke Randweg. Twee van deze vier plaatsen waren gesitueerd bij woningen aan de Via Verdi. Uit dit onderzoek is gebleken, dat sprake is van hoge geluidbelastingen ter plaatse van de woningen van de Via Verdi. In 1997 zijn er hogere waarden verleend tot 59 dB(A). Ondanks toezeggingen van de gemeente dat er overleg met Rijkswaterstaat zou worden gevoerd om mogelijke maatregelen te bespreken, is er nog steeds niets gebeurd. De Via Verdi komt niet voor in het ontwerpactieplan Geluid, terwijl het iets verder langs de Noordelijke Randweg gelegen woongebouw Burgemeester Den Haan Groenpark wel als knelpunt in het ontwerpactieplan Geluid is opgenomen. In 1997 zijn er voor de nieuw te bouwen woningen rond de Noordelijke Randweg hogere waarden verleend tot 59 dB(A). Nu is de geluidbelasting al 65 dB. Hoe zit het met de handhaving van geluidnormen en wat zijn de gevolgen van deze toename van het geluid voor de gezondheid. Mevr. Kortekaas is van mening dat de hele geluidsproblematiek rond de Noordelijke Randweg om deze reden als knelpunt in het ontwerpactieplan Geluid dient te worden opgenomen en dat er alles omvattende maatregelen moeten worden genomen.</p>	<p>De reden dat in het ontwerpactieplan alleen wordt gesproken wordt over de 18 woningen van Burg. Den Haan Groenpark is het feit dat uit geluidberekeningen en -metingen is gebleken dat deze woningen een geluidbelasting hebben die ligt op of boven de plandrempel van 65 dB uit het actieplan. De gemeente heeft geen bevoegdheden of middelen om een ooit vastgestelde hogere waarde tot in lengte van jaren te handhaven. Er is geen verband tussen de plandrempel gebaseerd op situatie 2006 en het hogere waardenbesluit uit 1997 ten behoeve van bestemmingsplan Sijtwende. De plandrempel is geen norm maar heeft tot doel om de grootste geluidknelpunten in de gemeente te bepalen en deze via maatregelen aan te pakken. De gemeente onderkent dat er ook woningen aan de Via Verdi zijn met relatief hoge geluidbelasting als gevolg van de NoRaH/N14. In het ontwerpactieplan is dan ook aangegeven dat de gemeente onderzoek laat doen naar mogelijkheden van geluidreducerende maatregelen nabij de beide kruispunten van de N14. Dit onderzoek richt zich dus niet alleen op de mogelijke oplossing van het knelpunt Burg. Den Haan Groenpark maar heeft ook betrekking op woningen aan de Via Verdi voor zover deze direct aan de kruispunten zijn gelegen. Het onderzoek is inmiddels gestart.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>

<p>Volgnummer: 14 Afzender: mw. M. Malien-Elkhuizen, bestuurslid van de VVE Rodelaan Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De normen/decibellen worden steeds maar aangepast aan de toename van het verkeer. Zij vraagt zich af wat dan het doel is van een actieplan geluid. Resultaten van maatregelen blijven volgens haar vooralsnog uit.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Met name langs doorgaande wegen geldt dat de afgelopen jaren de geluidbelasting op veel woningen is toegenomen door het drukker worden van het verkeer. Dit is een landelijk probleem waar de huidige Wet geluidhinder geen oplossing voor heeft.</p> <p>Het actieplan heeft tot doel dat voor situaties waarbij de toename van geluid heeft geleid tot geluidbelastingen van 65 dB bij woningen maatregelen te treffen die leiden tot een substantiële vermindering van deze geluidbelasting.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 15 Afzender: dhr. J. Dekker, Via Verdi Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De heer Dekker wil dat de woningen aan de Via Verdi in het actieplan geluid worden opgenomen. Voor de woningen aan de Via Verdi geldt hetzelfde als voor de woningen van het woongebouw Burgemeester Den Haan Groenpark. Dit ondanks het feit dat de toename bij de woningen aan de Via Verdi nu nog minder is dan de 6 dB bij Burg. Den Haan Groenpark. De woningen aan de Via Verdi zitten nu nog net onder een toename van 6 dB, maar het verleden leert dat het geluid steeds verder toeneemt, dus dat de geluidtoename bij de woningen van de Via Verdi binnenkort ook meer dan 6 dB zal zijn.</p> <p>De gemeente Leidschendam-Voorburg is natuurlijk niet verantwoordelijk voor de geluidshinder veroorzaakt door geluidbronnen van andere "beheerders", maar de gemeente zou met meer lef op moeten komen voor de belangen van de bewoners van deze gemeente bij het aanklaarten van geluidproblematiek bij andere bronbeheerders.</p> <p>Hij pleit er ook voor om begrotingsoverschotten die de gemeente regelmatig heeft in te zetten voor de uitvoering van geluidwerende maatregelen in de gemeente.</p> <p>De heer Dekker doet de suggestie om de ribbels die aan weerszijden langs de wegvakken in de Sijtwende-tunnel</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>De woningen aan de Via Verdi zijn niet in het ontwerpactieplan geluid vermeld als knelpunt, omdat de huidige geluidbelasting door wegverkeerslawaaai onder de plandrempel ligt. Desondanks neemt de gemeente ook de geluidsklachten van bewoners aan de Via Verdi serieus en is inmiddels opdracht gegeven aan TNO om onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen ter reductie van de geluidbelasting nabij de beide kruispunten van de NoRaH.</p> <p>De woningen aan de Via Verdi nabij deze kruisingen worden dus bij dit onderzoek betrokken. Het effect van de aanwezige ribbels en (geluidisolierende) maatregelen ter plaatse van de tunnelmonden langs de wegvakken in de tunnel maakt onderdeel uit dit onderzoek.</p> <p>De resultaten van het TNO-onderzoek zijn uiterlijk in mei 2010 bekend. Indien het onderzoek uitwijst dat er reële mogelijkheden zijn iets aan de geluidproblematiek door de NoRaH te doen, dringt de gemeente bij het rijk aan op uitvoering van deze maatregelen. Op dit moment gelden voor Rijkswaterstaat echter geen wettelijke verplichtingen tot het nemen van geluidbeperkende maatregelen bij deze weg. Mogelijk leidt aanstaande wetswijziging wel tot een dergelijke verplichting.</p>

<p>zijn aangebracht te verwijderen. Deze situatie levert veel geluidhinder op. Dit geldt zeker door vrachtverkeer, dat veelal het weggedeelte waar deze ribbels liggen moet gebruiken. Deze situatie met ribbels is ook gevaarlijk, omdat veel auto's op het middengedeelte van de wegvakken proberen te rijden om het rijden over de ribbels te vermijden. In de nieuwe Hubertustunnel liggen dergelijke ribbels ook helemaal niet!</p> <p>Door het nemen van eenvoudige maatregelen als het weghalen van de overbodige vleugelmuren kan de reflectie van geluid ook eenvoudig worden teruggebracht.</p>	<p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 16 Afzender: dhr. H. van Leeuwen, Oostvlietweg Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Heel veel burgers hebben last van geluidhinder van de rijkswegen A4 en A12. Er is sprake van hoge geluidsniveaus. De heer Van Leeuwen pleit ervoor dat Leidschendam-Voorburg een groene gemeente is. De gemeente dient zich af te vragen hoe de gemeente stiller kan worden. Ook in situaties die onder de plandrempel liggen. Kijkend naar zijn situatie worden gebieden zoals waar hij woonachtig is niet beschermd. Dit laatste geldt ook voor natuurgebieden. De gemeente is hiertoe wel verplicht zoals blijkt uit de EG-wetgeving. Hierover staat niets vermeld in het ontwerpactieplan Geluid. Maatregelen die zouden kunnen worden genomen om geluidoverlast te beperken zijn, het aanbrengen stil asfalt bij het uitvoeren van groot onderhoud aan wegen en het regelmatig slijpen van het spoor. De gemeente zou goed moeten toezien op het uitvoeren van dit soort maatregelen door andere bronbeheerders.</p>	<p>Naast het oplossen van de benoemde geluidknelpunten spant de gemeente zich ook in om de geluidbelasting in het algemeen in de gemeente te verminderen. Zo bevat het actieplan ook algemene beleidsmaatregelen, zoals het waar mogelijk toepassen van stillere wegdekken bij herstructurering en groot onderhoud van wegen het verbeteren van de doorstroming van het verkeer e.d. Ook het stimuleren van stillere voertuigen en banden is onderdeel van het gemeentelijk beleid.</p> <p>Daarnaast spant de gemeente zich in om te bewerkstelligen dat andere bronbeheerders zoals Rijkswaterstaat, Prorail en Randstadrail waar nodig maatregelen nemen om de geluidbelasting vanwege (spoor-)weglawaai te reduceren.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 17 Afzender: dhr. E. de Leeuw, Rodelaan Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>Uit informatie verkregen via de site van Bureau Polka weet hij dat de plandrempel uit het ontwerpactieplan Geluid in samenspraak met alle belanghebbenden dient te worden vastgesteld. Dit is in dit geval niet gebeurd. Hij vraagt zich af of hierdoor het ontwerpactieplan Geluid wel op de juiste wijze tot stand is gekomen, en of de procedure niet over moet worden gedaan. Hij vindt in dit kader dat de plandrempel voor het Actieplan spoorweglawaai ook in samenspraak met de gemeente had moeten worden vastgesteld.</p>	<p>Het actieplan geluid is volgens de wettelijke procedure (Wet geluidhinder) opgesteld. Met de nu door de gemeente gevolgde inspraakprocedure voor het ontwerpactieplan geluid wordt gevolg gegeven aan de Europese eis dat het ontwerpactieplan in samenspraak met alle belanghebbenden wordt vastgesteld. Ingevolge artikel 123 van de Wet geluidhinder dient een actieplan geluid gedurende een periode van minimaal 6 weken ter inzage te worden gelegd en is er gedurende deze periode voor een ieder de mogelijkheid schriftelijke en/of mondelinge zienswijzen in te</p>

<p>Hij vindt bovendien dat uit het ontwerpactieplan Geluid blijkt, dat de gemeente veel te weinig geld uittrekt voor maatregelen. Hij pleit dan ook voor een veel ambitieuzer beleid (lagere plandremmel bijvoorbeeld 60 dB) en meer geld voor maatregelen.</p> <p>De heer de Leeuw pleit er voor een Actieplan Geluid analoog aan het Actieplan Luchtkwaliteit met een voortschrijdende verlaging van de geluidbelasting. Omdat de plandremmel in het ontwerpactieplan Geluid zo hoog is gekozen, komt geluidsoverlast van het spoor van Randstadrail niet in het ontwerpplan voor.</p>	<p>dienen op dit ontwerpactieplan. Deze voorgeschreven procedure is door de gemeente zodat voldaan is aan de Europese eis, dat het actieplan inclusief een daarin opgenomen plandremmel in samenspraak met de burger tot stand dient te komen. Voor het Actieplan Spoorweglawaai is door Prorail een vergelijkbare procedure gevolgd.</p> <p>De Wet geluidhinder schrijft voor dat eens in de 5 jaar een actieplan geluid dient te worden opgesteld door de gemeente. In dit eerste actieplan is er voor gekozen de grootste knelpunten met een geluidbelasting van 65 dB of meer aan te pakken. Om redenen van capaciteit en financiën is er niet voor een lagere plandremmel gekozen. Gelet op de relatief vele situaties met hoge geluidbelastingen door wegverkeerslawaai in de gemeente zou dit voor deze planperiode betekenen dat er een onhaalbaar aantal situaties zouden moeten worden aangepakt. In een volgend actieplan zal worden bezien in hoeverre het mogelijk is een lagere plandremmel te hanteren.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 18 Afzender: dhr. N.L. Schenkman, Oosteinde (Vb) Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p>
<p>De heer Schenkman, ook sprekend namens de bewoners van de Rembrandtlaan en de Wijkerlaan, maakt bezwaar tegen het feit dat de Rembrandtlaan en de Wijkerlaan niet zijn opgenomen in het ontwerpactieplan Geluid. Er is op deze wegen sprake van een aanzienlijke toename van geluidsoverlast. Dit wordt veroorzaakt door o.a. tractoren, de ontwikkeling van de wijk Leidschenveen, files op de Noordelijke Randweg, de aanwezigheid van verkeersdrempels en wegversmallingen die meer optrekkend verkeer tot gevolg hebben en het regelmatig opengaan van de Wijkerbrug.</p> <p>Het vereiste binnenniveau van 35 dB(A) in de school aan de Wijkerlaan wordt niet meer gehaald.</p> <p>Om bovengenoemde redenen dienen de plannen voor bebouwing van de Vlietzone voorkomen te worden. Dit leidt tot nog meer verkeer op de Wijkerweg en Wijkerbrug en omgeving.</p>	<p>De Rembrandtlaan en de Wijkerlaan zijn relatief drukke en dichtbebouwde wegen met een toenemende verkeersdruk waardoor de geluidbelasting op woningen langs deze wegen meer gemiddeld is. Blijkens de gemeentelijke geluidskaart ligt de geluidbelasting langs deze wegen echter nog onder de plandremmel van 65 dB. Om deze reden behoren deze wegen niet tot de belangrijkste geluidknelpunten die het eerst moeten worden aangepakt. Desondanks neemt de gemeente ook klachten in deze straten serieus. Onderzocht zal worden of een andere vormgeving van drempels en versmallingen kan bijdragen aan vermindering van de geluidhinder. Verder voert de gemeente reeds geruime tijd overleg met vertegenwoordigers van loon- en grondwerkbedrijven om te komen tot vermindering van de hinder door tractoren. De norm voor het maximale binnenniveau van 35 dB(A) geldt voor nieuw te bouwen woningen en scholen en niet voor reeds bestaande woningen of scholen. Indien nieuwe plannen worden ontwikkeld die mogelijk leiden tot belangrijke wijzigingen in de verkeers-intensiteit op bestaande wegen, dient hiervoor geluidonderzoek te worden uitgevoerd. Indien uit een dergelijk onderzoek blijkt, dat er sprake is van een toename van wegverkeerslawaai van 1,5</p>

	<p>dB of meer dan dienen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. Zoals wellicht bekend is de gemeente geen voorstander van grootschalige bebouwing van de Vlietzone.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 19 Afzender: mw. E. Korving, Via Verdi Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
Tekst van de zienswijze	Reactie op de zienswijze
<p>Bij de tunnels van de A73 in Limburg wordt voor het terugdringen van geluid gebruik gemaakt van elektrostatische velden. Zij vraagt zich af waarom kan dit ook niet worden toegepast bij de Sijtwendetunnel.</p>	<p>Bij de gemeente is bekend dat in deze tunnels experimenten lopen met elektrostatische velden met het oog op reductie van fijn stof. Deze experimenten hebben geen betekenis voor reductie van geluid.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 20 Afzender: mw. W. Smit, Veursestraatweg Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
Tekst van de zienswijze	Reactie op de zienswijze
<p>Mevrouw Smit merkt op dat in het rijtje woningen waar zij woont de geluidbelasting ca. 60 dB(A) is. Deze woningen behoren niet tot de saneringswoningen of knelpunten uit het ontwerpactieplan geluid. Zij wil weten waarom dit zo is. Verder worden er nog 200 woningen bijgebouwd in dit gebied. Hierdoor neemt het geluid weer toe en wordt de geluidreductie van het stiller asfalt op de Veursestraatweg weer teniet gedaan.</p>	<p>De plandrempel in het ontwerpactieplan is gelegd bij 65 dB. Dit betekent dat voor alle situaties waarbij woningen een geluidbelasting door wegverkeerslawaai onder-vinden van 65 dB of meer maatregelen in het actieplan zijn opgenomen. Overigens wordt niet ontkend dat situaties met een geluidbelasting van ca. 60 dB ook tot hinder kunnen leiden. Er zijn echter, gelet op het stedelijk karakter van de gemeente, vele situaties in de gemeente met geluidbelastingen door wegverkeerslawaai van 60 dB of meer. Het is ondoenlijk voor al deze situaties maatregelen te nemen. Vandaar dat het eerste ontwerpactieplan geluid zich beperkt tot maatregelen voor de grootste knelpunten in de gemeente, waarbij sprake is van een geluidbelasting van 65 dB of meer. De bouw van 200 woningen (bij Schakenbosch) kan onmogelijk leiden tot een zodanige verkeerstoename op de Veursestraatweg dat de geluidsreductie door stiller asfalt weer teniet zou worden gedaan. Voor het teniet doen van de geluidsreductie door het stillere asfalt zou namelijk sprake moeten zijn van tenminste een verdubbeling van de huidige verkeersintensiteit op de Veursestraatweg.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>

<p>Volgnummer: 21 Afzender: mw. M. Veldkamp, Appelgaarde Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De geluidbelasting is gebaseerd op de situatie 2006. Sinds die tijd zijn langs het kruispunt Mgr. Van Steelaan-Noordelijke randweg nieuwe hoge gebouwen gebouwd (brandweerkazerne, politiebureau Symfoniegebouw). Dit effect is niet opgenomen in de geluidkaarten. Het geluid is hierdoor sterk veranderd. Voor de bouw van nieuwe gebouwen is wel akoestisch onderzoek uitgevoerd, maar is reflectie van geluid is niet meegenomen. Wat wordt hier aan gedaan? Zij wil niet dat er hiermee wordt gewacht tot 2013 als er weer een nieuw actieplan geluid wordt gemaakt..</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>Het ontwerpactieplan geluid en de daarin benoemde belangrijkste knelpunten is conform de wet gebaseerd op de geluidbelastingkaart situatie 2006.</p> <p>Uit deze kaart blijkt de geluidbelasting door wegverkeer op woningen maximaal circa 55 dB bedraagt. Derhalve is nergens in die wijk sprake van een belangrijk geluidknelpunt in het kader van het actieplan 2009-2013. Hoewel het niet ondenkbaar is dat ter plaatse van een beperkt deel van de Gaarden thans sprake is van enig reflectiegeluid van verkeer op de NoRaH kan dit niet leiden tot geluidniveaus die uitkomen boven de plandrempel. In het kader van dit actieplan zijn hier derhalve geen knelpuntmaatregelen voorzien.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 22 Afzender: dhr. J. Dekker en mw. C. Maaskant, Via Verdi Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens hoorzitting 8 juli 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De heer J. Dekker en mevrouw C. Maaskant sluiten zich aan bij de mening van mevr. Kortekaas. Er is ter plaatse veel geluidoverlast bij met name de hogere woonlagen. Hier wordt te weinig aandacht aan geschonken. De hoogte waarop geluid gemeten wordt concentreert zich vaak tot de lagere woonlagen, terwijl zich juist bij de hogere woonlagen veel hogere geluidsniveaus voordoen. De heer Dekker vindt evenals de heer De Leeuw dat het ontwerpactieplan Geluid te weinig ambitieus is.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>De geluidsmetingen in 2008 heeft de gemeente laten uitvoeren op 4 punten bij woningen in de directe omgeving van de kruispunten van de NoRaH uit te voeren. Daarmee is een representatief beeld van de geluidbelasting ter plaatse verkregen en te kunnen vergelijken met de eerdere geluidberekeningen. Een totaaloverzicht van de geluidbelastingen bij alle woningen in het gebied was daarvoor niet nodig. Gelet op de geluidproblematiek rond de NoRaH heeft de gemeente TNO opdracht gegeven onderzoek te doen naar mogelijke maatregelen om de geluidbelasting bij zoveel mogelijk woningen die zijn gesitueerd nabij de kruispunten van de NoRaH en de Noordsingel-Prins Bernhardlaan en Mgr. Van Steelaan-Heuvelweg te reduceren. In dit onderzoek wordt derhalve ook de geluidssituatie m.b.t. de woningen van de Via Verdi meegenomen, inclusief de hogere woonlagen.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>

<p>Volgnummer: 23 Afzender: Mw. D. Steenstra Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens de vergadering van de raadscommissie Openbaar Gebied op 1 september 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>Mevrouw Steenstra wijst op de problemen op de Rembrandtlaan die ontstaan zijn na de herinrichting. Na het aanbrengen van de wegversmalling is er door het afremmen en optrekken van auto's sprake van geluidsoverlast en luchtvervuiling.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>De gemeente zal het aantal vervoersbewegingen op de Rembrandtlaan onderzoeken en de verkeersremmende maatregelen nog eens tegen het licht te houden.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>
<p>Volgnummer: 24 Afzender: dhr. C. Oosterbeek Kenmerk: Mondeling ingebrachte zienswijze tijdens de vergadering van de raadscommissie Openbaar Gebied op 1 september 2009</p>	
<p>Tekst van de zienswijze</p> <p>De heer Oosterbeek pleit voor een lagere plandrempel omdat een plandrempel van 65 dB gezondheidsrisico's met zich meebrengt. Tevens vraagt hij zich af waarom een aantal woningen aan de Veursestraatweg in het verleden geen sanering is aangeboden, terwijl andere woningen wel gesaneerd zijn.</p>	<p>Reactie op de zienswijze</p> <p>De gemeente onderkent dat hoge geluidsbelastingen (vanaf 65 dB) gezondheidsrisico's kunnen opleveren. Om redenen van capaciteit en financiën en gelet op de meerjarenplanning van het groot onderhoud en reconstructie van gemeentelijke wegen is het niet mogelijk tijdens de periode van het eerste actieplan de plandrempel lager dan 65 dB te leggen. Een lagere plandrempel zou een voor deze planperiode onhaalbaar aantal aan te pakken knelpunten opleveren. Bij het vaststellen van het volgende Actieplan Geluid in 2013 zal worden bezien, in hoeverre het mogelijk is om een lagere plandrempel te hanteren.</p> <p>De in het verleden aangeboden en uitgevoerde geluidssanering aan de Veursestraatweg had betrekking op woningen die voldeden aan het saneringscriterium, d.w.z. dat de geluidsbelasting in 1986 65dB(A) of hoger moest zijn. Woningen die niet aan dat criterium voldeden kwamen niet aanmerking voor sanering.</p> <p>Wijziging actieplan: Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het actieplan.</p>