

Actieplan Geluid Vlaardingen 2018-2023

Het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen heeft haar vergadering van 19 maart 2019 het Actieplan Geluid Vlaardingen 2018-2023 vastgesteld.

In het Actieplan Geluid Vlaardingen 2018-2023 staan de acties die de gemeente de komende 5 jaar neemt om Vlaardingen stiller, gezonder en groener te krijgen op het gebied van geluid.

Actieplan Geluid Vlaardingen 2018-2023
Vlaardingen maakt werk van geluidaanpak

Samenvatting

Geluidhinder is een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten en overlast in Nederland. Het gemeentebestuur van Vlaardingen wil de stad verder ontwikkelen met een veilige, schone, hele en gezonde leefomgeving, waarbij de stad ook groener wordt. Voor alle wegen is er naast aandacht voor doorstroming en luchtkwaliteit ook aandacht voor de aanpak van geluidhinder. Dit is opgenomen in het Raadsprogramma 2018-2022. Hiermee wordt Vlaardingen aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en recreanten. Een aanvaardbaar geluidniveau is belangrijk zodat mensen gezonder zijn en zich beter op hun gemak voelen.

Gezondheid is een kernbegrip in de Omgevingswet die de komende periode van kracht gaat worden. Daarom is nadenken over geluid in de gebouwde omgeving belangrijk. Het Actieplan is daarnaast bedoeld om de maatregelen te beschrijven, die genomen worden om hoge geluidbelastingen aan te pakken. Met het opstellen van het Actieplan geluid 2018-2023 voldoet Vlaardingen aan de Europese verplichting van de Environmental Noise Directive.

De vorig jaar vastgestelde Geluidkaarten 2016 geven de geluidssituatie van Vlaardingen weer zoals die in 2016 was voor wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï en vliegtuiglawaaï. Op basis van deze kaarten is berekend dat bijna 60% van de inwoners van Vlaardingen heeft te maken met een blootstelling aan geluid van boven de 55 dB, het niveau waarboven gezondheidseffecten bij mensen kunnen optreden. Een deel van deze inwoners ondervindt daarvan hinder. Volgens een door de Europese Unie voorgeschreven methode is berekend dat 10.788 inwoners van Vlaardingen hinder van lawaaï ondervinden, waarvan 10.435 door stedelijk wegverkeer. Er worden 343 inwoners gehinderd door industriegeluid en een 10-tal inwoners door treingeluid. Vliegverkeer dat boven de 300 meter hoogtegrens vliegt mag volgens de regels niet meegenomen worden in de geluidbelastingberekeningen. Daardoor komt het aantal gehinderden door vliegverkeer in Vlaardingen op nul uit. Vlaardingen wijkt met dit beeld niet af van overige gemeenten in de regio.

De komende 5 jaar is er een aantal ontwikkelingen in Vlaardingen en de regio die invloed heeft op de geluidssituatie en de geluidopgave van Vlaardingen, zoals de Blankenburgverbinding, omzetting Hoekse Lijn, luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport, maar ook lokale ontwikkelingen, zoals het eiland van Speyk, sportpark Vijfsluizen, Visie Marathonweg en Actieplan Mobiliteit.

Het Gebiedsgerichte milieubeleid geeft voor diverse gebieden van Vlaardingen door middel van milieukwaliteitsprofielen de ambities voor geluid weer. Hiermee wordt een kader gesteld voor de aanpak.

Vlaardingen kiest voor een plandrempel van 55 dB. De plandrempel van 55 dB is afgeleid van een advies van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) en is opgenomen in de EU-richtlijn Omgevingslawaaï. Deze plandrempel moet gezien worden als een signaal om maatregelen te nemen en niet als een na te streven doel in de looptijd van het Actieplan. Het doel van de Europese Commissie met het stellen van deze grenswaarde is om een grens aan te wijzen (door het bevoegd gezag) waarboven maatregelen genomen worden en tevens dient deze grens akoestisch waardevolle gebieden zo veel mogelijk te beschermen. De plandrempel heeft geen juridische status anders dan dat deze in het Actieplan moet worden aangewezen.

Het Actieplan geluid beschrijft de maatregelen, die de gemeente treft om de gezondheid van de inwoners op dit punt te beschermen.

Actie 1. Vlaardingen gaat de komende 5 jaar 17.750 m2 wegdek stiller maken



De belangrijkste actie is het toepassen van stiller wegdek. Vlaardingen wil de komende 5 jaar 17.750 m² stiller wegdek gaan aanleggen. Op basis van het meerjarenonderhoudsplan worden wegen aangepakt en wordt afgewogen of stiller wegdek nodig en mogelijk is. Er worden niet expliciet straten genoemd die van stiller wegdek voorzien gaan worden. Daar ligt een tweetal redenen aan ten grondslag. Ten eerste zijn door de plandrempel van 55 dB alle doorgaande wegen een aandachtspunt. Er is daarmee geen specifiek lijstje van aan te pakken wegen. De tweede reden is dat het noemen van een hoeveelheid m² een bepaalde mate van flexibiliteit geeft. Als wegens omstandigheden het handiger is de planning aan te passen en een bepaalde weg later aan te pakken of de ene weg om te ruilen voor een andere weg laat de flexibiliteit van de m²-doelstelling dat toe. Voor toepassing van stiller wegdek op wegen geldt een aantal criteria waaraan voldaan moet worden. De weg moet aan onderhoud toe zijn, de weg moet boven de plandrempel liggen en langs de weg moeten woningen gesitueerd zijn. Voor het meerjarenonderhoudsplan waarin ook stiller wegdek is opgenomen, is financiële dekking in de begroting aanwezig. Actie 1 past bij het Raadsprogramma 2018-2022.

Actie 2. Vlaardingen gaat de komende 5 jaar voor 1053 woningen de gevelsanering regelen

Naast stiller wegdek wil de gemeente Vlaardingen de komende 5 jaar voor 1053 woningen gevelisolatie realiseren met behulp van subsidiemogelijkheden voor geluidsanering (wegverkeer) van het Rijk. Dit gebeurt op grond van de SSV, de Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaai. De huidige subsidieregeling vergoedt de gevelmaatregelen voor 100%. Voor een deel van die 1053 woningen zijn de subsidieprojecten al gestart. De verwachting is dat het Rijk voldoende middelen beschikbaar stelt om de sanering te kunnen afronden. Indien het Rijk niet voldoende middelen beschikbaar stelt, heroverweegt de gemeente de gevelsaneringen. Actie 2 past bij het Raadsprogramma 2018-2022.

Actie 3. Verder uitwerken geluidambities in andere beleidsstukken

Het aspect geluid speelt een rol in meer projecten dan alleen wegdekvervanging en gevelsanering. Denk hierbij aan ruimtelijke ordeningsprojecten, verkeersaspecten (verkeersluw maken), economische verkenningen en ambitiedocumenten. De komende jaren gaat ook de Omgevingswet een rol spelen. Ook hier zal geluid een van de aandachtspunten zijn. Vlaardingen wil gaan nadenken of zij nieuwe ambities voor geluid wil gaan vaststellen en zo ja welke. Hierbij is bestuurlijke besluitvorming door het college en/of de raad van groot belang. Omdat dat proces de nodige tijd in beslag zal nemen en er een wettelijke deadline op de vaststelling van dit Actieplan rust, constateert de gemeente dat het lastig is deze ambitie nu al in het Actieplan op te nemen. Vlaardingen kiest er dan ook voor om het opstellen van de overige geluidambities als actie in het Actieplan op te nemen. Financiële dekking wordt per onderwerp bekeken en verder uitgewerkt.

1 Inleiding

1.1 Waarom een Actieplan

Geluidhinder is een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten en overlast in Nederland. Het gemeentebestuur van Vlaardingen wil de stad verder ontwikkelen met een veilige, schone, hele en gezonde leefomgeving, waarbij de stad ook groener wordt. Voor alle wegen is er naast aandacht voor doorstroming en luchtkwaliteit ook aandacht voor de aanpak van geluidhinder. Dit is opgenomen in het Raadsprogramma 2018-2022. Hiermee wordt Vlaardingen aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en recreanten. Een aanvaardbaar geluidsniveau is belangrijk zodat mensen gezonder zijn en zich beter op hun gemak voelen. Met dit Actieplan geluid wil Vlaardingen aangeven hoe daar de komende vijf jaar uitvoering aan gegeven kan worden.

Gezondheid is een kernbegrip in de Omgevingswet die de komende raadsperiode van kracht gaat worden. Daarom is nadenken over geluid in de gebouwde omgeving belangrijk. Het Actieplan is daarnaast bedoeld om de maatregelen te beschrijven, die genomen worden om hoge geluidbelastingen aan te pakken en geluidhinder zo veel mogelijk te beperken.

Het in 2013 vastgestelde Ambitiedocument Gebiedsgerichte milieubeleid geeft voor diverse gebieden van Vlaardingen door middel van milieukwaliteitsprofielen de ambities voor geluid weer. Verderop in het Actieplan wordt hierop nader ingegaan.

Uit de geluidkaarten 2016 blijkt dat meer dan de helft van de inwoners van Vlaardingen heeft te maken met een blootstelling aan geluid van boven de 55 dB, het niveau waarboven gezondheidseffecten bij mensen kunnen optreden. Ongeveer één op de zes inwoners van Vlaardingen ondervindt geluidhinder, waarvan het overgrote deel door stedelijk wegverkeer. Het Actieplan geluid beschrijft de maatregelen, die de gemeente treft om de gezondheid van de inwoners op dit punt te beschermen.

Het opstellen van een Actieplan is een wettelijke verplichting voor alle gemeenten in Europa die deel uitmaken van een agglomeratie van meer dan 250.000 inwoners. De gemeente Vlaardingen maakt onderdeel uit van de stedelijke agglomeratie Rotterdam-Dordrecht en heeft daarom de taak elke vijf jaar de geluidssituatie binnen de gemeente in kaart te brengen en een Actieplan op te stellen voor het



terugdringen van de geluidhinder van haar bewoners. In het Actieplan worden concrete acties opgenomen, die de geluidhinder terugdringen. Daarbij worden de volgende instrumenten toegepast:

- het inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door
- geluidbelastingkaarten; De geluidkaarten 2016 zijn de meeste recente versie hiervan.
- het vaststellen van een Actieplan om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken; het plan moet voornamelijk gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens; ook moet het een goede geluidkwaliteit handhaven;
- het informeren van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan; daarbij hoort het publiceren van de geluidbelastingkaarten en het ter inzage leggen van het Actieplan.

Dit Actieplan is een vervolg op het Actieplan geluid 2016-2018. Een aantal acties uit dat plan loopt door in deze periode.

Bevoegd gezag

Voor lang niet alle geluidbronnen in Vlaardingen is de gemeente bevoegd gezag. In de tabel hieronder is aangegeven hoe dit verdeeld is. Ook provincie en Rijk(spartners) stellen een actieplan geluid op. Voor de maatregelen bij rijks(spoor)wegen en provinciale wegen verwijzen wij u naar deze plannen.

Tabel 1 Bevoegd gezag en verantwoordelijkheden

Geluid bron	Wie is verantwoordelijk voor acties?
Rijkswegen: A4, A20, A24 (Blankenburgverbinding)	Minister van Infrastructuur en Waterstaat/RWS
Metrolijn: lijn Rotterdam - Hoek van Holland	Metropoolregio Rotterdam Den Haag en desbetreffende gemeenten
Rotterdam The Hague Airport	Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Tram/lokaal spoor	Metropoolregio Rotterdam Den Haag en desbetreffende gemeenten
Lokale wegen, gezoneerde industrieterreinen	B&W Vlaardingen

Wettelijk kader

In Nederland zijn de Wet geluidhinder (Wgh) en sinds 1 juli 2012 hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer (Wm) de belangrijkste wetten op het gebied van geluid. De Wgh en de Wm bevatten een systeem van regels om geluidhinder te bestrijden en burgers in hun woonomgeving te beschermen. De regels zijn bedoeld om de negatieve gezondheidseffecten door geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen of te verminderen. De Wgh, de Wm en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting aan onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industriellawaai. In de Wgh en de Wm is een koppeling gemaakt met de Interimwet stad-en-milieubenadering. Met de Interimwet kunnen gemeenten, onder bepaalde voorwaarden, afwijken van de grenswaarden uit de Wgh. Meer informatie over het wettelijk kader is te vinden in bijlage 1.

1.2 Betrokkenen

Dit actieplan is opgesteld in opdracht van de gemeente Vlaardingen door de DCMR Milieudienst Rijnmond. Bij de totstandkoming is nauw samengewerkt met medewerkers van de afdelingen Stedelijk beheer en Stedelijke ontwikkeling.

1.3 Leeswijzer

Dit hoofdstuk 1 vormt de inleiding van het Actieplan geluid Vlaardingen.

Hoofdstuk 2 beschrijft de geluidssituatie in Vlaardingen, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de voortgang van het vorige Actieplan geluid en de geluidkaarten voor Vlaardingen uit 2016. Tevens worden belangrijke ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de acties die Vlaardingen de komende vijf jaar wil nemen om hoge geluidbelastingen te voorkomen en geluidhinder te beperken. Hoofdstuk 4 beschrijft de voorgeschreven inspraakprocedure en wordt in het definitieve Actieplan aangevuld met de uitkomsten van het inspraakproces.

2 De geluidssituatie van Vlaardingen

2.1 De gemeente Vlaardingen

Vlaardingen ligt midden in het Rijnmondgebied en maakt deel uit van het samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Vlaardingen ligt in de Agglomeratie Rotterdam-Dordrecht (EU-indeling voor omgevingslawaai). In verband met de hoge bevolkingsdichtheid, de beperkte ruimte, de



bedrijvigheid en de infrastructuur (weg, spoor, water, lucht) speelt geluid een grote rol. Vlaardingen bestaat voornamelijk uit stedelijk gebied, met uitzondering van poldergebied ten westen en ten noorden van de stad (deels ingericht als natuur- en recreatiegebied).

Belangrijke verkeersaders op het grondgebied zijn de rijkswegen A4 en A20 en de Hoekse Lijn. Momenteel laat Rijkswaterstaat de Blankenburgverbinding (A24) aanleggen, welke de A20 met de A15 gaat verbinden. Langs de Nieuwe Maas zijn in de rivierzone een aantal industrieterreinen met een geluidcontour gelegen. Het woningaanbod in Vlaardingen is veelzijdig, variërend van stedelijk in het oude centrum, grootstedelijk in de wijken daaromheen en meer groen en dorps aan de randen van de stad.

2.2 Vlaardings geluidbeleid

Het in 2013 vastgestelde Ambitiedocument Gebiedsgericht milieubeleid (GGMB) vormt een ruimtelijk kader voor de geluidambities van de gemeente Vlaardingen. De analyse uit het GGMB over de geluidssituatie in Vlaardingen is niet significant gewijzigd en beschrijft nog steeds adequaat de geluidopgave voor Vlaardingen. Bij de analyse van de geluidkaarten verderop in het Actieplan wordt ingegaan op de geluidopgave voor Vlaardingen.

Vanuit het GGMB is Vlaardingen ingedeeld in een aantal gebiedstypen, met voor ieder type specifieke milieumambities, welke zijn vastgelegd in milieukwaliteitsprofielen. Er worden verschillende niveaus van ambities onderscheiden. Een wettelijk niveau, een Vlaardings niveau en een hoog niveau. Een van deze ambities gaat over geluid. Het wettelijke niveau is het minimum te halen niveau. Het hoge niveau is het meest optimale niveau. Het Vlaardings niveau zit daar tussen in en is acceptabel en verdedigbaar. Het betreft een niveau wat (wezenlijk) hoger ligt dan het wettelijke niveau.

Het terugdringen van geluidhinder is niet voor alle gebiedstypen van belang. De gebiedstypen waar dit voor van belang is, zijn Centrum, Stedelijk wonen, Groenstedelijk wonen, Voorzieningen, Parken en Natuur. In 2018 wordt actualisatie van het gebiedsgerichte milieubeleid overwogen, waarbij ook nagedacht zal worden hoe dit zal passen bij de ontwikkelingen met betrekking tot de Omgevingswet. Dit onderdeel komt daarmee terug in paragraaf 3.3 (overige geluidambities).

De milieukwaliteitsprofielen geven na te streven waarden. Met betrekking tot geluid ontstaan de conflicten met de ambities op plekken waar de gebieden geconfronteerd worden met veelal belangrijke infrastructuur of industrieterreinen. Voor deze gevallen heeft de gemeente Vlaardingen in 2016 het Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016 vastgesteld. Daarmee worden weliswaar de streefwaarden niet gehaald, maar worden wel maatregelen genomen om de beleefde hinder die ontstaat te verminderen. Een voorbeeld van zo'n maatregel is het creëren van een geluidluwe gevel.

2.3 De geluidkaarten 2016

Op 7 november 2017 heeft de gemeente Vlaardingen geluidkaarten 2016 vastgesteld. Deze zijn te vinden op:

<http://maps.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Geluidsbelasting&profileName=vlaardingen>

Hierin is de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen door berekeningen inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is op basis van de geluidbelasting het aantal geluidgehinderden berekend. Onderstaande tabel geeft hiervan een samenvattend overzicht.

Tabel 2 Geluidhinder per brontype en bronbeheerder

	Aantal geluidbelaste woningen	aantal gehinderden	aantal ernstig gehinderden*
Vlaardingen bronbeheerder			
Stedelijk wegverkeer (incl. trams)	15.374	9.431	4.057
Industrie	598	343	145
Overige bronbeheerders			
Provinciaal wegverkeer	0	0	0
Rijkswegverkeer	4.500	1.004	394
Railverkeer	36	10	2
Luchtvaart	0	0	0
Totale geluidhinder	20.508	10.788	4.966
Perc. t.o.v. totaal aantal woningen/inwoners	59%	15%	6%

* Het aantal ernstig gehinderden is een deel van het aantal gehinderden.

Duidelijk is dat wegverkeerslawaai de meeste gehinderden veroorzaakt. Op zich is dit logisch omdat door heel Vlaardingen wegen liggen en er dus veel mogelijke geluidbronnen zijn als daar veel auto's gebruik van maken. Dit beeld zien we terug in alle andere steden die geluidkaarten moeten maken.



Ook industrie heeft relatief veel gehinderden, maar ook dat is logisch met het havenindustriële complex "in de buurt". Dat er geen gehinderden berekend worden voor de luchtvaart heeft te maken met de door Europa voorgeschreven berekeningsmethode die gebruikt moet worden. Vliegverkeer dat boven de 300 meter hoogtegrens vliegt mag volgens de regels niet meegenomen worden in de geluidbelastingberekeningen. Daardoor komt het aantal gehinderden door vliegverkeer in Vlaardingen op nul uit.

Wanneer naar de uitkomsten van de kaarten in 2012 en 2016 wordt gekeken dan lijkt het aantal gehinderden door wegverkeerslawaai van lokale wegen te zijn gedaald. Het aantal gehinderden door industriëlawaai en in het bijzonder rijkswegen is gestegen. Het aantal gehinderden vanwege raillawaai is (ongeveer) gelijk gebleven. Een verklaring van de daling langs lokale wegen zou kunnen zijn dat er in deze periode op een aantal lokale wegen stiller wegdek is aangebracht, dat een verlaging van de geluidbelasting en daarmee het aantal gehinderden te weeg brengt. De toename van het aantal gehinderden vanwege rijkswegen is fors. Een verklaring zou kunnen zijn, dat de openstelling van de A4 ook een toename van het verkeer en daarmee geluid op het omliggende wegennet heeft veroorzaakt.

Gedurende de afgelopen vijf jaar zijn er echter ook wijzigingen geweest in de gebruikte data en berekeningsmethodieken en- modellen die hun weerslag op de uitkomsten van de geluidkaart 2016 hebben.

2.4 Evaluatie Actieplan geluid 2016-2018

Het evalueren van het Actieplan geluid Vlaardingen 2016-2018 is verplicht vanuit de Wet milieubeheer. Daarnaast is het ook handig om te weten of de acties uit het vorige Actieplan zijn uitgevoerd. In deze paragraaf worden de bevindingen van de uitgevoerde terugblik weergegeven. In het Actieplan geluid Vlaardingen 2018-2023 is rekening gehouden met deze resultaten. De in het vorige Actieplan beschreven acties zijn vet gedrukt. De evaluatie van de betreffende actie staat eronder. Acties die niet zijn afgerond worden verder opgepakt in het Actieplan 2018-2023.

Actie 1a: Bij onderhoudsmomenten wordt stil wegdek overwogen bij geselecteerde wegen met veel geluidgehinderden

Stil wegdek wordt altijd overwogen bij groot onderhoud. In het onderhoudsprogramma 2018-2019 wordt bij elk wegonderhoud gekeken of stil asfalt mogelijk is. Zo wordt een resterend deel van de Hoflaan van stille klinkers voorzien. De Biltonlaan, de Holysingel Noord en de Burgemeester Pruissingel worden in 2018/2019 van Steen Mastiek Asfalt 0/8 voorzien. Bij de Marathonweg is het wegdek tussen Marnixlaan en Zuidbuurtseweg in 2017 voorzien van SMA 0/8. Deze actie wordt dus uitgevoerd en komt ook terug in het nieuwe Actieplan.

Actie 1b: Ter ondersteuning van een besluit over al dan niet toepassen van stil wegdek wordt een beslisboom ontwikkeld, waarmee alle relevante aspecten, waaronder de financiële, evenwichtig afgewogen kunnen worden

Deze actie is nog niet afgerond. Deze actie vormt een onderdeel van de 3e actie van het nieuwe Actieplan.

Actie 2: Om zicht te houden op de voortgang van de aanleg van stille wegdekken wordt eind 2018 de voortgang van stille wegdekken geëvalueerd en gerapporteerd

In het Actieplan 2016-2018 is aangegeven dat Vlaardingen Dunne Geluidreducerende Deklagen (DGD) wilde gaan aanleggen. Ervaringen van diverse overheden, waaronder Rotterdam en PZH, is dat DGD de belofte van 3dB reductie gedurende de levensduur van 7 à 8 jaar niet kan waarmaken en dat zowel de geluidreductie als de levensduur van het asfalt significant sneller afnemen dan voorspeld. Dit heeft er toe geleid dat Vlaardingen voor SMA-NL 8G+ kiest. Dit type wegdek reduceert geluid iets minder, maar gaat vrijwel net zolang mee als het standaard wegdek dicht asfaltbeton.

In het Actieplan 2016-2018 is een lijst opgenomen van 45 wegen. In de afgelopen periode zijn van deze lijst drie wegen aangepakt. De reden dat er drie straten zijn aangepakt is, dat er zoveel mogelijk is aangesloten bij lopende onderhoudsprogramma's van wegen. Dat is duurzamer (het wegdek moet immers toch vervangen worden) en meer kosteneffectief (er wordt geen wegdek vervangen dat nog goed is). Het betekent dus ook dat wegen die niet op korte termijn op de lijst voor onderhoud staan ook niet op korte termijn worden aangepakt. In de komende actieplanperiode (2018-2023) staan er acht wegen op de planning om nieuw wegdek te krijgen.

Actie 3: Doorgaan met de Saneringsoperatie voor woningen met een te hoge geluidbelasting op de eindlijst voor wegverkeerslawaai, met gebruikmaking van de beschikbare Rijkssubsidie in het kader van SSV

Het ontvangen investeringsbudget ISV3 van de provincie Zuid-Holland is besteed aan het inrichten van de Westhavenplaats als woonerf voorzien van een inzinkbare paal en betonnen blokken en de Hoflaan vanaf de Hofsingel tot de Schiedamseweg te voorzien van stille klinkers.



Onder de ISVG-overgangsregeling worden 50 woningen (aan de Hoflaan, Schiedamseweg, Vondelstraat, Burgemeester Pruissingel, Anthony Knottenbeltsingel en op het bedrijventerrein Vettenoordse Polder) gesaneerd.

Van de circa 1.053 nog te saneren woningen die op de Eindmeldingslijst staan, worden

- 78 woningen in drie projecten (Schiedamseweg, Frederik Hendriklaan en Zwanensingel) met SSV 2011-subsidie aangepakt,
- 215 woningen in vier projecten (Billitonlaan, Burgemeester Pruissingel, Floreslaan en Vondelstraat) met SSV 2015-subsidie aangepakt en
- 254 woningen in drie projecten (Willem de Zwijgerlaan, Holysingel en Van der Driftstraat) met SSV 2017-subsidie aangepakt.

De actie wordt uitgevoerd en keert zeker terug in het Actieplan 2018-2023.

Actie 4: Het vaststellen van het Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016

Op 29 september 2016 heeft de raad van Vlaardingen het Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016 vastgesteld. De actie is afgerond.

Actie 5: In 2015 vindt overleg plaats tussen Ruimtelijke Ordening en Openbare Werken over impact stille wegdekken op woningbouwplannen

Dit overleg heeft plaatsgevonden en vindt regelmatig plaats. Als voorbeeld kan worden genoemd de woningbouwontwikkeling deelplan 5 van de Nieuwe Vogelbuurt. De Reigerlaan veroorzaakt een geluidbelasting op de nieuwbouwwoningen hoger dan de voorkeurswaarde. De Reigerlaan is opgenomen in de lijst van aan te pakken wegen en staat bovendien voor 2018 gepland voor herinrichting. Bij toepassing van stil asfalt is de geluidbelasting door de Reigerlaan lager dan de voorkeurswaarde. Ook voor de nieuwbouwplannen voor het project Galgkade wordt voorzien in stil wegdek.

Actie 6: Het instellen van registratie van met hogere waardenbesluiten gerealiseerde woningen en resultaten van registratie meenemen in de geluidkaart van 2017

De registratie van het aantal woningen dat aan het hogere waardenbeleid voldoet – en niet voldoet – is gebeurd. De gegevens zijn niet op de geluidkaarten 2017 terecht gekomen. Het overzicht wordt bijgehouden en is in 2017 aan de raad gepresenteerd.

Actie 7: Met RET wordt in overleg getreden hoe het aantal klachten op de hotspots teruggedrongen kan worden

Dit overleg heeft plaatsgevonden. Er zijn in het begin van de Actieplanperiode drie klachten geregistreerd over de tram in Holy. Op basis daarvan is geen verdere actie ondernomen, omdat het de grootschalige investering niet rechtvaardigde.

Actie 8: Het aantal geluidklachten door tramlawaai wordt geregistreerd en gerapporteerd in het Actieplan geluid 2018-2023

Deze actie is nog niet afgerond.

Actie 9: Bepalen van consequenties voor geluidhinder van ombouw Hoekse Lijn en indien nodig inzetten op maatregelen

Het voormalige railverkeer leidde tot een zeer beperkt aantal gehinderden. Voorkomen moet worden dat door de ombouw een ongewenste toename van het aantal gehinderden optreedt. Ook is het uitgangspunt de toepassing van geluidschermen zoveel mogelijk te beperken.

In het stationsgebied zijn er nieuwe woningen bijgekomen. Ook het rangeren wordt verplaatst naar een andere plek. Uit de MilieuEffectRapportage (MER) blijkt dat het per saldo neutraal is: meer geluidgehinderden aan de Spoorsingel en minder gehinderden ter plaatse van de Sprinterplaats. Deze actie is dus uitgevoerd.

Actie 10: Inbreng van geluid en geluidreductie in gemeentelijke beleidsstukken zoals het Actieplan Mobiliteit

Berekend is wat het Actieplan Mobiliteit voor consequenties heeft voor het aantal geluidgehinderden. Per saldo gaat het om een afname van geluidgehinderden als het gehele Actieplan wordt uitgevoerd. Na raadsvaststelling volgen er uitvoeringsprogramma's. Het Actieplan Mobiliteit is voor de komende 10 jaar opgesteld. Deze actie is uitgevoerd.

Actie 11: Meldkamer DCMR verzamelt klachten nachtelijk bouwlawaai en controleert of aannemers zich houden aan gestelde eisen in vergunningen en ontheffingen

Bij de aanvraag om ontheffing bouwlawaai wordt het nachtelijk bouwlawaai altijd kritisch beoordeeld en wordt aangedrongen op het zo min mogelijk in de nacht uitvoeren van de werkzaamheden. In de periode 2013- 2018 is sprake geweest van 35 klachten over bouwlawaai. In de periode 2016-2018 waren er 12 klachten over bouwlawaai. De klachten gingen onder anderen over de aanleg van de A4- noord



en Hoekse Lijn. Voor de aanleg van de A4 was door de projectorganisatie van RWS een klachtenlijn opengesteld. De verwachting is dat de meeste klachten over de A4 door de projectorganisatie zijn afgehandeld.

Actie 12: Met de politie wordt bekeken of het mogelijk is om bij scootercontroles geluid direct mee te nemen en hier eventueel specifieke acties op te richten

Dit was een regionale actie, die samen met de politie is opgepakt. Naast helmen, opgevoerde scooters, registratie kan ook de geluidproductie worden gemeten. Echter de norm is te hoog om tot handhaving op geluid over te gaan.

Actie 13: Financieringsvoorstel inbrengen in de begroting

Er is geen extra budget voorgesteld, maar op basis van de onderhoudsplanning van onder andere het rioleringsplan wordt gekeken of er mogelijkheden zijn extra te investeren in stiller wegdek.

2.5 Verwachte ontwikkelingen

Deze paragraaf beschrijft naast de infrastructurele ontwikkelingen van andere overheden ook de lokale infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen, met mogelijke invloed op de geluidssituatie in Vlaardingen. Het zijn ontwikkelingen die van belang zijn voor de geluidssituatie van Vlaardingen, maar voor de meeste ontwikkelingen geldt dat Vlaardingen geen bevoegd gezag is, zodat alleen door overleg bekeken kan worden of maatregelen doelmatig zijn en genomen worden door het betreffende bevoegd gezag. De rol van de gemeente is in dat geval om met de betreffende partijen om de tafel te gaan zitten om de belangen van Vlaardingen duidelijk te maken.

a. Omzetting Hoekse Lijn van rail- naar metro-verbinding (Lightrail)

De bestaande treinverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland - met de Vlaardingse stations Oost, Centrum en West - wordt omgebouwd van een gewone spoorlijn naar een hoogfrequente metroverbinding. De verwachting is dat hierdoor het reizigersaantal met 40% toeneemt. Naar verwachting is de ombouw begin 2019 klaar. De RET gaat de lijn exploiteren en schaft hiervoor nieuw metromaterieel aan. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is opdrachtgever van het project. Vlaardingen is bevoegd gezag voor de aanlegvergunningen voor dat deel van het tracé over Vlaardings grondgebied. Als de Hoekse Lijn opgeleverd is, zijn op een aantal plekken in Vlaardingen schermen gerealiseerd of opgehoogd.

b. Aanleg A24 (Blankenburgverbinding)

Het Rijk heeft in 2013 besloten tot de realisatie van de A24 (Blankenburgverbinding), een nieuwe rijksweg die de A20 (bij Vlaardingen) verbindt met de A15 (bij Rozenburg). De tunnel onder de Nieuwe Waterweg komt op de noordoever, ofwel aan de Vlaardingse kant, boven bij het Oeverbos en het groene veenweidegebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Vanaf de tunnelmond gaat de weg hier omhoog onder de Maassluisdijk door en ook onder het spoor door. Vanaf daar wordt de weg verdiept en voor een deel overkapt aangelegd tot aan het knooppunt met de A20.

In 2014 zijn door Rijkswaterstaat de gevolgen van het plan voor het milieu in kaart gebracht. De onderzoeksresultaten worden beschreven in een milieueffectrapportage (project-MER). De project-MER en het ontwerp-tracébesluit zijn gepubliceerd en onherroepelijk. Daarna is het Tracébesluit genomen, waarna de aanleg van de Blankenburgverbinding ter hand is genomen. Rijkswaterstaat is inmiddels begonnen met de voorbereidende werkzaamheden met als streven de verbinding in 2024 in gebruik te nemen.

Voor een deel loopt de nieuwe rijksweg dwars door een gebied dat dient als 'groene long' van het meest dichtbevolkte gebied in de Randstad. De aanleg hiervan heeft daarmee een enorme impact op de leefbaarheid (onder andere de toename van geluidsoverlast) en tast de natuur en cultuurhistorie aan van het open veenweidegebied en het Midden-Delflandgebied. Voor een deel is dit ondervangen door de verdiepte ligging van het tracé. Naast de wettelijke compensatieverplichtingen wordt er hiervoor onder regie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samengewerkt aan de uitvoering van het kwaliteitsprogramma. Dit programma gaat over extra maatregelen voor bijvoorbeeld geluid maar ook voor lucht, water, landschap, natuur en recreatie. Het Rijk stelt hiervoor budget beschikbaar. Voor Vlaardingen is een aantal maatregelen opgenomen. Deze maatregelen zijn onder andere de schermen, die langs de A20 bij Holy Zuidoost zijn gerealiseerd en de financiering van stiller wegdek op de Marathonweg, dat nog zal worden aangelegd.

c. Nieuw luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

In 2014 is Rotterdam The Hague Airport gestart met een procedure om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit. Daarbij is ook capaciteitsuitbreiding aan de orde, met mogelijke geluidsoverlast ten gevolge van vliegverkeer in Vlaardingen. De minister heeft aangegeven dat zij uitbreiding afhankelijk



wilde stellen van draagvlak binnen de regio. Zij heeft hiervoor Joost Schrijnen aangewezen als onafhankelijk verkenner, die met veel partijen heeft gesproken om te kijken of dat draagvlak er is. Zijn conclusie is dat er geen draagvlak voor uitbreiding is, maar dat mogelijk door uitplaatsing van de traumahelikopter er toch groeiruimte voor de luchthaven zou zijn. De minister heeft nog geen nieuw luchthavenbesluit genomen. Vlaardingen geeft input aan het overleg over het nieuwe Luchtvaartbesluit met het doel de overlast van vliegverkeer tot een minimum te beperken. Wel is in 2014 een zogenaamd omzettingsbesluit genomen, waarbij de landelijke normen (KE) beleidsneutraal omgezet zijn in Europese normen (Lden).

d. Verbreiding A4-noord

Momenteel is door Rijkswaterstaat het voornemen een projectMER op te stellen voor het project A4 Haaglanden – N14 ter inzage gelegd voor een verbreding van de A4-noord. Er wordt gedacht om twee maal drie rijstroken op de A4-noord te realiseren. Dit kan mogelijk tot meer verkeer op het omliggende wegennet leiden. De gemeente Vlaardingen heeft een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. A4 Haaglanden – N14.

e. Lokale ontwikkelingen

Ook in Vlaardingen zelf worden nieuwe woningbouwprojecten voorbereid. Ook deze projecten krijgen te maken met geluidbelastingen en er zal nagedacht moeten worden over geluidmaatregelen en andere compensatiemaatregelen. De basis hiervoor vormt het in 2016 vastgestelde Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016. Voorbeelden van komende ontwikkelingen: Eiland van Speyk, Nieuw Sluis, Sportpark Vijfsluizen, Unileverterrein, Centrumplan Westwijk, Mariskwartier, bouwplannen langs de Deltaweg en bouwplannen langs de Hoekse Lijn. Ook de visie Marathonweg en het Actieplan Mobiliteit hebben consequenties voor de geluidssituatie van Vlaardingen.

2.6 Plandrempeel

Volgens de EU-richtlijn moet in een Actieplan geluid een 'grenswaarde' worden vastgesteld. Daarmee is het een wettelijke verplichting. Doel van Europa voor deze grenswaarde is om een grens aan te wijzen (door het bevoegd gezag) waarboven maatregelen genomen worden en tevens dient deze grens akoestisch waardevolle gebieden zo veel mogelijk te beschermen.

Bij de implementatie van de richtlijn in de Nederlandse regelgeving is gekozen om de grenswaarde als plandrempeel te omschrijven. De plandrempeel wordt alleen gebruikt voor het kiezen en afwegen van maatregelen in het Actieplan. De plandrempeel heeft geen juridische status anders dan dat deze in het Actieplan moet worden aangewezen.

In de vorige Actieplanperiode werd een plandrempeel gehanteerd van 55 dB. In dit Actieplan wordt deze plandrempeel gecontinueerd. De plandrempeel van 55 dB is afgeleid van een advies van de Wereld Gezondheidsorganisatie en is opgenomen in de EU-richtlijn Omgevingslawaaï. Vanaf dit niveau treedt mogelijk gezondheidsschade op. Deze plandrempeel moet gezien worden als een signaal om maatregelen te nemen en niet als een na te streven doel in de looptijd van het Actieplan. Dat laatste is ook niet realistisch. Vanuit de geluidkaart 2016 blijkt dat in grote delen van de stad de plandrempeel van 55 dB wordt overschreden. Het is dan ook niet mogelijk om binnen de planperiode alle wegen en locaties waar dit het geval is, aan te pakken en onder het niveau van de plandrempeel te brengen. Niet alleen is dit financieel niet wenselijk, ook maatschappelijk en economisch zou dat grote impact op de stad hebben. De waarde van 55 dB kan wel als 'stip op de horizon' fungeren, waarbij de gebieden waar deze wordt overschreden permanente aandacht voor de leefomgevingskwaliteit vragen. Wat ook kan betekenen dat we proberen de kwaliteit op andere manieren te verbeteren. Met een dergelijke plandrempeel wordt niet aan peakshaving gedaan om net onder de norm te blijven, maar wordt gekeken bij welke gebieden maatregelen nodig zijn om de gezondheid te verbeteren. Zoals beschreven zouden dit ook andersoortige maatregelen kunnen zijn dan technische geluidmaatregelen. Tevens geeft de plandrempeel van 55 dB ook aan dat gebieden die qua geluidbelasting onder de plandrempeel zitten van voldoende akoestische kwaliteit zijn.

3 Acties 2018-2023

3.1 Stiller wegdek

In dit Actieplan wordt de focus gelegd op de aanpak van wegverkeerslawaaï, omdat dit de voornaamste bron van geluidhinder is. De belangrijkste maatregel die het college hiervoor tot haar beschikking heeft, is de toepassing van stillere wegdekken. Gekozen is voor de insteek om zoveel mogelijk aan te sluiten bij lopende of komende onderhoudsprogramma's. Dat is duurzamer (het wegdek moet immers toch vervangen worden) en meer kosteneffectief (er wordt geen wegdek vervangen dat nog goed is). In een



enkel geval kan het nodig zijn dat voor de realisatie van een bouwproject er stil wegdek nodig is. Op dat moment drukken de kosten mogelijk op het projectbudget van dat project.

Een stiller wegdek levert geluidreductie op zonder dat de verkeerscapaciteit ingeperkt wordt. Stiller wegdek kan zijn van klinkers naar stille klinkers of asfalt, of van asfalt naar stiller asfalt. Afhankelijk van het type wegdek treedt een bepaalde geluidreductie op. Deze reductie kan oplopen tot 3 dB gedurende de levensduur van het wegdek. Dit is vergelijkbaar met een halvering van het verkeer en is voor omwonenden een duidelijk hoorbaar verschil. Belangrijk is ook dat de levensduur van het wegdek in oegenschouw genomen wordt. Dunne deklagen reduceren meer geluid, maar de levensduur is hooguit de helft ten opzichte van het lawaaiige asfalt. Daarmee worden de kosten van dunne deklagen fors duurder.

In het vorige Actieplan is aangegeven dat Vlaardingen Dunne Geluidreducerende Deklagen (DGD) wilde gaan aanleggen. Ervaringen van diverse overheden, waaronder Rotterdam en PZH, is dat DGD de belofte van 3dB reductie gedurende de levensduur van 7 à 8 jaar niet kan waarmaken en dat zowel de geluidreductie als de levensduur van het asfalt significant sneller afnemen dan voorspeld. SMA-NL 8G+ reduceert iets minder geluid, maar gaat langer mee. Hierdoor is niet alleen de gemiddelde geluidreductie van SMA-NL 8G+ beter dan van DGD, maar door de langere levensduur is SMA-NL 8G+ ook nog kostenefficiënter. In dit Actieplan kiest Vlaardingen voor de toepassing van SMA-NL 8G+ als stiller wegdek, als het gaat om een asfalt wegdek.

De markt innoveert voortdurend en er worden dan ook constant nieuwe stillere asfaltproducten ontwikkeld. Vlaardingen wil zo goed mogelijk inspringen op deze innovaties. Als er een stiller en duurzamer type asfalt op de markt komt, spant Vlaardingen zich in om dit in Vlaardingen aangelegd te krijgen.

De afgelopen jaren heeft Vlaardingen ook diverse straten van stille klinkers voorzien zoals Hoflaan, Frederik Hendriklaan, Kopenhagenlaan/Parijslaan (vanaf Reigerlaan tot Tram). Ook hier wordt dan een geluidreductie gerealiseerd.

Voor de komende vijf jaar wil Vlaardingen verder met de aanleg van stiller wegdek.

In het onderstaande schema geeft de gemeente aan hoeveel m² wegdek zij stiller wil maken door het gebruik van stiller asfalt of stillere klinkers. Waar mogelijk wordt gekeken of de financiering met subsidie kan verlopen. De financiering is gedekt in de begroting.

Tabel 3 aanleg stiller wegdek komende vijf jaar

Jaartal	2019	2020	2021	2022	2023	totaal
m ² stiller wegdek	1551	4088	4543	5971	1599	17750
					gemiddeld	3554 m ² /jaar

Gemiddeld wordt de komende vijf jaar 3550 m² wegdek per jaar stiller gemaakt.

Er worden niet expliciet straten genoemd welke van stiller wegdek voorzien gaan worden. Daar liggen een tweetal redenen aan te grondslag. Door de plandremmel van 55 dB zijn alle doorgaande wegen een aandachtspunt. Er is daarmee geen specifiek lijstje van aan te pakken wegen. Tweede reden is dat het noemen van m² een bepaalde mate van flexibiliteit geeft. Voor toepassing van stiller wegdek op wegen gelden een aantal criteria waaraan voldaan moet worden. De weg moet aan onderhoud toe zijn, de geluidbelasting door de weg moet boven de plandremmel liggen en langs de weg moeten woningen gesitueerd zijn.

Actie 1. Vlaardingen gaat de komende vijf jaar 17.750 m² wegdek stiller maken.

3.2 Gevelsaneringen

De Wet geluidhinder richt zich niet alleen op het voorkomen van geluidhinder in nieuwe situaties, maar kent ook een saneringsregeling. Deze heeft tot doel het aanpakken van bestaande woningen met een relatief hoge geluidbelasting (boven een bepaalde drempelwaarde). De sanering voor industriellawaai is een aantal jaren geleden afgerond, voor wegverkeerslawaai loopt deze nog. Dit project is bedoeld om woningen die vanuit het verleden een te hoge gevelbelasting hebben van afdoende gevelwering te voorzien, door bijvoorbeeld betere beglazing, betere kierdichting, dakisolatie, suskasten, of mechanische ventilatie.



Deze woningen zijn in 2009 op de zogenaamde eindmeldingslijst gezet. Met deze zogenaamde eindmelding is de saneringsvoorraad vast komen te liggen. Vlaardingen heeft hierdoor inzicht in de eigen saneringsvoorraad wegverkeerslawaaï. Voor de gevelsanering van deze woningen kan de gemeente bij het Rijk subsidie aanvragen. De huidige subsidieregeling vergoedt de gevelmaatregelen voor 100%. De subsidiepot heeft elk jaar een maximum bedrag, waardoor niet alle woningen in een keer aangevraagd kunnen worden. Na de toekenning van de subsidie kunnen de bouwkundige maatregelen aan de betreffende woningen uitbesteed worden. Het subsidietraject loopt tot en met 2040. Mocht het Rijk niet voldoende middelen beschikbaar stellen dan heroverweegt gemeente Vlaardingen de gevelsaneringen. Dus voor die tijd moet Vlaardingen al haar woningen van de eindmeldingslijst hebben gesaneerd.

In de onderstaande tabel is de planning van de aanpak van deze eindlijst voor de komende vijf jaar opgenomen. In deze lijst staan ook nog projecten, waarvoor in de vorige periode subsidie is aangevraagd, maar waarbij de daadwerkelijke woningverbetering nog niet is afgerond. Evenzo geldt voor de woningen waarvoor in de komende periode subsidie wordt aangevraagd, dat een aantal niet in deze planperiode daadwerkelijk aangepakt gaat worden. Onderaan de tabel staat het totaal nog te saneren woningen op de eindlijst.

jaar	(lopende)projecten	aantal woningen
2011-2017	9 lopende projecten	547
2018	Gedempte Biersloot/Abel Tasmanlaan	49
	Floris de Vijfdelaan	28
2019	Rest Schiedamseweg deel 1	79
2020	Rest Schiedamseweg deel 2	77
2021	Rest Schiedamseweg deel 3	77
2022	Burgemeester Verkadesingel	46
2023	Van Hogendorpstraat	150
	totaal aantal woningen planperiode	506
	totaal aantal nog te saneren woningen	1053

Actie 2. Vlaardingen gaat de komende vijf jaar voor 1053 woningen de gevelsanering regelen.

3.3 Overige geluidsambities

Het aspect geluid speelt een rol in meer projecten dan alleen wegdekvervanging en gevelsanering. Denk hierbij aan ruimtelijke ordeningsprojecten, verkeersaspecten (verkeersluw maken), economische verkenningen en ambitiedocumenten. De komende jaren gaat ook de Omgevingswet een rol spelen. Ook hier zal geluid een van de aspecten zijn. Vlaardingen wil gaan nadenken of zij nieuwe ambities zij voor geluid wil gaan vaststellen en zo ja welke? Hierbij is bestuurlijke besluitvorming door het college of de raad van groot belang. Omdat dat proces de nodige tijd in beslag zal nemen en er een wettelijke deadline op vaststelling van dit Actieplan rust, constateert de gemeente dat het lastig is deze ambitie nu al in het Actieplan op te nemen. Vlaardingen kiest er dan ook voor om het opstellen van de overige geluidsambities als actie in het Actieplan op te nemen. Financiële dekking wordt per onderwerp bekeken en verder uitgewerkt.

Te denken valt hierbij aan:

- Omgevings-/Stadsvisie
- Gebiedsgericht milieubeleid
- Verkeersmodel (data op orde maken)
- Beslisboom voor toepassen stiller wegdek
- Visie Marathonweg
- diverse woningbouwplannen, zoals Eiland van Speyk, Unileverterrein, Centrumplan Westwijk, spoorzone
- Riolerings- en ophogingsplan
- Discussiestuk voor de gemeenteraad (doorvertaling Raadsprogramma over geluidsaspecten)
- Horeca- en evenementenbeleid
- Raadsvoorstel implementatie Wet aanpak woonoverlast

Actie 3. Verder uitwerken geluidambities in andere beleidsstukken.



4 Inspraak en vaststelling

Op 16 oktober 2018 heeft het college van B&W van de gemeente Vlaardingen het Ontwerpactieplan Geluid 2018-2023 vastgesteld.

Het Ontwerpplan heeft volgens de Algemene Wet Bestuursrecht vanaf 25 oktober 2018 tot en met 5 december voor een ieder ter inzage gelegen.

Er zijn geen zienswijzen ingediend. Het Ontwerpplan is wel gewijzigd. Naast enkele tekstuele wijzigingen is de positie verduidelijkt, waar op de Marathonweg de afgelopen periode stiller wegdek is gelegd.

Het Ontwerpactieplan is door het College op 15 januari 2019 aan de gemeenteraad aangeboden, waarbij de raad gevraagd wordt haar mening op het plan te geven, zoals is afgesproken in de wensen en bedenkingen procedure. De periode hiervoor liep tot 1 februari 2019. De gemeenteraad heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid. Het Actieplan is hierop niet verder aangepast.

Vlaardingen, 10 april 2019
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen



Bijlage 1 Wettelijk kader geluidbeleid

Wettelijk kader

Op 18 juli 2002 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai¹ verschenen.

Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai op woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (zoals scholen en ziekenhuizen, stille gebieden) binnen de bebouwde kom en op het platteland. De richtlijn is niet van toepassing op lawaai van huishoudelijke activiteiten, van burens, op de arbeidsplaats, binnen vervoermiddelen en van militaire activiteiten op militaire terreinen. De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidniveaus in de leefomgeving van een aantal gedefinieerde brontypen. Het gaat dan om schadelijke en hinderlijke effecten door weg- en railverkeer en luchtvaart van een zekere omvang alsmede specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

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

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

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

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

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

1) Het betreft de richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189.