

Programma actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Leidschendam-Voorburg
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 september 2024, nr 3945;

Gelet op:

- a. artikelen 3.6 en 16.27 Omgevingswet en 4:81 Algemene wet bestuursrecht;
- b. de binnengekomen zienswijze en de beantwoording daarvan;

Besluit;

Artikel I

Het "Programma actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg" en de beleidsregels 'Afwegingskader geluid Omgevingswet' zoals opgenomen in Bijlage A vast te stellen;

Artikel II

De 'Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder Leidschendam-Voorburg (2010-3089' in te trekken;

Artikel III

Het Programma actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg treedt in werking op 23-10-2024.
Aldus besloten door het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Leidschendam-Voorburg d.d. 17 september 2024.

Geen beroep mogelijk

Tegen het Programma actieplan geluid Leidschendam-Voorburg staat geen beroep open. Het Programma is op zichzelf geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen algemene maatregelen bevat en niet is gericht op een direct rechtsgevolg. Tegen het Afwegingskader geluid staat ook geen beroep open omdat het hier beleidsregels betreft (artikel 8.3 Awb).

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg

1 Actieplan geluid 2024-2028

1.1 Achtergrond: EU-richtlijn Omgevingslawaaï

Een langdurige blootstelling aan hoge niveaus van omgevingslawaaï kan een nadelig effect hebben op de gezondheid. De EU-richtlijn Omgevingslawaaï gaat ervan uit dat deze negatieve effecten kunnen optreden vanaf 55 dB. Vandaar dat de EU-richtlijn alleen betrekking heeft op situaties met een geluidbelasting van 55 dB L_{den} of hoger. De belangrijkste effecten van blootstelling aan ongewenst lawaaï zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring. Bij langdurige blootstelling aan zeer hoge niveaus van geluidbelasting kan ook het risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten toenemen. Deze gezondheidseffecten kunnen zich ook voordoen in situaties waarbij aan wettelijke normen wordt voldaan.

Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï moeten Rijkswaterstaat, ProRail, provincies en gemeenten die onderdeel zijn van een agglomeratie met meer dan 100.000 inwoners (Leidschendam-Voorburg is onderdeel van de agglomeratie Den Haag/Leiden) om de vijf jaar **geluidkaarten** en een **Actieplan** voor omgevingslawaaï vaststellen. Dit is in Nederland vastgelegd in artikel 3.6 van de Omgevingswet. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de bestaande geluidbelasting is. In het Actieplan staat wat de gemeente hieraan de komende vijf jaar kan en wil doen.

De EU-richtlijn Omgevingslawaaï bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover over aan de decentrale overheden en andere instanties die een Actieplan moeten vaststellen. Wel moeten zij in hun Actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Hiermee geven zij aan wat de ambitie is van het Actieplan en/of boven welke geluidwaarde (in dB) er volgens hen mogelijk sprake is van een knelpunt vanwege de hoge geluidbelasting. Vervolgens moet in het Actieplan worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen om overschrijdingen van de gekozen plandrempeel te voorkomen of ongedaan te maken.

Geluidkaarten zijn de basis voor het Actieplan

In september 2022 hebben wij de 'geluidsbelastingkaarten 2021' vastgesteld. De kaarten kunnen worden ingezien via: <https://www.lv.nl/geluidskaarten>. Hieruit is gebleken dat het omgevingslawaaï in Leidschendam-Voorburg vrijwel geheel bestaat uit wegverkeerslawaaï. Dat komt doordat het (lokale) spoor netwerk veel minder uitgebreid is dan dat van wegen. In onze gemeenten bevinden zich geen industrieterreinen.

De gemeente kan als beheerder alleen geluidbeperkende maatregelen treffen voor lokale wegen. Dit Actieplan zich daarom alleen op verkeerslawaaï van gemeentelijke wegen. Provinciale wegen, rijkswegen, Randstadrail en hoofdspoorwegen zijn bij andere instanties in beheer. Met die instanties wordt op bestuurlijk niveau wel gesproken over het geluid.

Tot slot heeft het Actieplan geen betrekking op geluidhinder als gevolg van piekgeluiden, zoals 'knalpijpen' van brommers en scooters. Via separate bestuurlijke trajecten wordt onderzocht of het mogelijk is om maatregelen te treffen om dergelijke hinder te verminderen (bijvoorbeeld met 'geluid-flitspalen', een milieu zone of door handhavend op te treden).

1.2 Implementatie in Nederlandse wetgeving

De EU-richtlijn Omgevingslawaaï was tot 31 december 2023 in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en in het Besluit geluid milieubeheer. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en zijn de regels overgenomen in deze wet en het bijbehorende Besluit kwaliteit leefomgeving.

De EU-richtlijn Omgevingslawaaï gaat alleen over de bestaande situatie. Zo geven de geluidkaarten de situatie in 2021 weer en staat in dit Actieplan wat de gemeente gaat doen om de bestaande situatie te verbeteren. Voor nieuwe ontwikkelingen moet de Omgevingswet met bijbehorende besluiten en regelingen worden toegepast. Hierin staan waarden voor het geluid in de toekomstige situatie. Het gaat dan om:

- Het toelaten van een nieuwe geluidbron (weg, spoor, vliegveld, bedrijf, etc.).
- Het wijzigen van een bestaande geluidbron (extra rijstroken voor een weg, nieuwe dienstregeling voor treinen, nieuw bedrijf op een bestaand bedrijventerrein, etc.).
- Het toelaten van een nieuw geluidgevoelig gebouw (woningen, scholen en gebouwen met een zorgfunctie).

- Het wijzigen van een bestaand gebouw, waardoor het geluidgevoelig wordt (transformatie van een bedrijfspand naar woningen, etc.).

In deze situaties dient met een akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat aan wettelijke waarden wordt voldaan en zo niet, welke geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen. Daarbij wordt altijd in eerste instantie onderzocht hoe het geluid op de gevel (buitenkant van de woning) kan worden verminderd. Mogelijke maatregelen zijn:

- Stedenbouwkundige maatregelen. Door nieuwe wooncomplexen bijvoorbeeld in U- en L-vormen te bouwen, kan een geluidluwe achterzijde worden gecreëerd.
- Bronmaatregelen. Bijvoorbeeld stille(re) wegdekken of raildempers op het spoor.
- Afscherpende voorzieningen. Bijvoorbeeld geluidschermen of -wallen.

Als deze maatregelen niet mogelijk of onvoldoende doeltreffend zijn, kunnen aanvullende maatregelen aan de gevel van het gebouw zelf nodig zijn, om een acceptabel binnenklimaat te waarborgen.

1.3 Aanvullende eisen vanuit lokaal beleid

Gemeenten kunnen in aanvulling op wet- en regelgeving lokaal geluidbeleid opstellen. De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft geluidbeleid, dat is opgenomen in de 'Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder Leidschendam-Voorburg' uit 2010. In dat beleid zijn onder andere regels opgenomen over maatregelen die moeten worden overwogen op het moment dat wettelijke waarden worden overschreden. Een voorbeeld hiervan is de eis van een geluidluwe gevel: iedere nieuwe woning moet over ten minste één gevel beschikken met een lage geluidbelasting, zodat aan die zijde op natuurlijke wijze kan worden geventileerd zonder dat geluidhinder ontstaat.

Omdat op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden, is onze beleidsregel uit 2010 niet meer goed toepasbaar in nieuwe ruimtelijke procedures. Niet alleen wettelijke terminologie is anders geworden, maar ook de wettelijke rekenmethode en normwaarden. Daarom heeft de gemeente deze beleidsregels geactualiseerd. De nieuwe beleidsregels zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van het Programma en worden door de gemeente, net als het Actieplan, (ten minste) iedere 5 jaar geëvalueerd en bijgesteld als dat nodig is.

1.4 Opbouw van dit Actieplan wegverkeerslawaai

Het voorliggende Actieplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Uitwerking van de *doelstellingen* van dit Actieplan. In hoofdstuk 2 wordt hierop ingegaan. Met zogeheten 'plandrempels' wordt aangegeven wat het ambitieniveau is van het Actieplan en boven welke geluidbelasting (in dB) maatregelen wenselijk zijn.
- Uitwerking van de maatregelen die de gemeente treft voor situaties waarin de plandrempeel wordt overschreden in hoofdstuk 3. Dit gebeurt via drie sporen: verkeersmaatregelen, stiller asfalt en de aanpak van 'saneringswoningen'.

2 Doelstelling van dit Actieplan

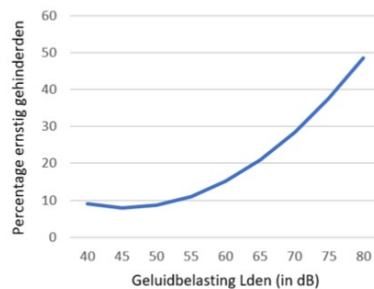
2.1 Inleiding

De EU-richtlijn omgevingslawaai bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover nadrukkelijk over aan de decentrale overheden en andere instanties die een Actieplan moeten vaststellen. De betrokken overheden of instanties moeten hiertoe in hun Actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Met deze plandrempeel(s) geven zij aan wat het ambitieniveau is van het Actieplan en/of boven welke geluidbelasting (in dB) er sprake is van een situatie die onwenselijk is. Vervolgens moeten in het Actieplan maatregelen worden overwogen om de situatie te verbeteren bij woningen met een geluidbelasting boven de plandrempeel.

De gemeente Leidschendam-Voorburg kiest ervoor om de plandrempels aan te laten sluiten bij de gezondheidskundige advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de wettelijke waarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Advies van de WHO De WHO adviseert in haar publicatie 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (2018) het geluid van wegverkeer te reduceren naar 53 dB. Het onderzoek van de WHO laat zien dat bij alle geluidsniveaus gezondheidsschade kan optreden, maar dat het aantal mensen dat daar ernstige hinder van ondervindt vanaf 53 dB snel toeneemt.

De relatie tussen de geluidbelasting van wegverkeer en het aantal mensen dat daarvan ernstige hinder ondervindt, is weergegeven in de grafiek hieronder.



Disclaimer

Het Actieplan heeft een algemeen karakter. Het bevat geen gedetailleerde beschrijving van geluidbelastingen of maatregelen voor specifieke situaties. Daarvoor is namelijk gedetailleerd akoestisch onderzoek nodig, waarbij ook een technische, financiële en stedenbouwkundige afwegingen een rol spelen. Het Actieplan geeft het college van burgemeester en wethouders een inspanningsplicht om de in het plan beschreven maatregelen te realiseren. Het plan introduceert geen nieuwe wettelijke normen voor geluidhinder.

Wettelijke normwaarden in Nederland

Het Bkl hanteert een 'standaardwaarde' voor woningen langs gemeentelijke wegen van 53 dB en sluit daarmee aan bij de advieswaarde van de WHO. Geluidbelastingen van 53 dB of lager worden acceptabel geacht. Voor situaties waarin het niet mogelijk is om aan deze standaardwaarde te voldoen (bijvoorbeeld omdat geluidbeperkende maatregelen onwenselijk, technisch onhaalbaar of te duur zijn), hanteert het Bkl een 'grenswaarde' voor gemeentelijke wegen van 70 dB. Meer geluid is in principe niet toegestaan.

De Omgevingswet bevat een 'saneringsregeling' voor woningen die op het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet al een geluidbelasting hoger dan 70 dB hadden. Voor die woningen zijn subsidies vanuit de rijksoverheid beschikbaar om het geluid te verminderen. Welke woningen het betreft en welke maatregelen kunnen worden getroffen, wordt gedurende de planperiode van dit Actieplan onderzocht. Dat is nu nog niet bekend, omdat de Omgevingswet pas recent – op 1 januari 2024 – in werking is getreden.

Woningen die in het kader van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder al waren gesaneerd of waarvoor nog wordt onderzocht of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, komen niet opnieuw in aanmerking voor maatregelen.

Uit de berekeningen die voor dit Actieplan zijn uitgevoerd, blijkt dat het geluid van gemeentelijke wegen nergens hoger is dan 70 dB. Er bestaat daardoor een goede kans dat er in onze gemeente geen woningen zijn waarvoor in het kader van de saneringsregeling van de Omgevingswet maatregelen moeten worden onderzocht.

De Wet geluidhindersanering in onze gemeente bevindt zich nog in de opstartfase. Bij het volgende Actieplan wordt ingegaan op de voortgang daarvan.

2.2 Doel en plandrempels van dit Actieplan

Gelet op het voorgaande zijn het doel en plandrempels van dit Actieplan als volgt:

Doel. De leefbaarheid in Leidschendam-Voorburg verder verbeteren. Voor bestaande *situaties* onderzoekt de gemeente of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, als het geluid hoger is dan de in dit Actieplan opgenomen 'plandrempels'.

Plandrempels. Voor nieuwe situaties zijn geen plandrempels opgenomen. Daarbij gelden de wettelijke waarden en de aanvullende voorwaarden uit ons geluidbeleid. Om de geluidssituatie bij bestaande woningen te verbeteren, hanteert de gemeente in dit Actieplan twee plandrempels.

- **53 dB.** Bij groot onderhoud worden asfaltwegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting hoger dan 53 dB van stil(ler) asfalt voorzien, tenzij er bezwaren zijn uit het oogpunt van beheer en onderhoud. Deze waarde is afgeleid aan de wettelijke 'standaardwaarde' voor gemeentelijke wegen en gelijk aan de advieswaarde voor wegverkeerslawaaai van de Wereldgezondheidsorganisatie.
- **65 dB.** Voor gemeentelijke wegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting hoger dan 65 dB wordt in de komende planperiode een onderzoek opgestart of maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Het Actieplan 2018-2023 ging uit van dezelfde plandrempeel. Voorafgaand aan het opstellen van dit Actieplan is gekeken of een lagere plandrempeel haalbaar is. Een lagere plandrempeel leidt echter tot een zodanige toename van het aantal knelpunten dat het financieel en organisatorisch niet realistisch is om deze knelpunten aan te pakken. Bovendien is de 'saneringsregeling' van de Wet geluidhinder ook nog niet uitgevoerd, waaraan de gemeente voorrang willen geven.

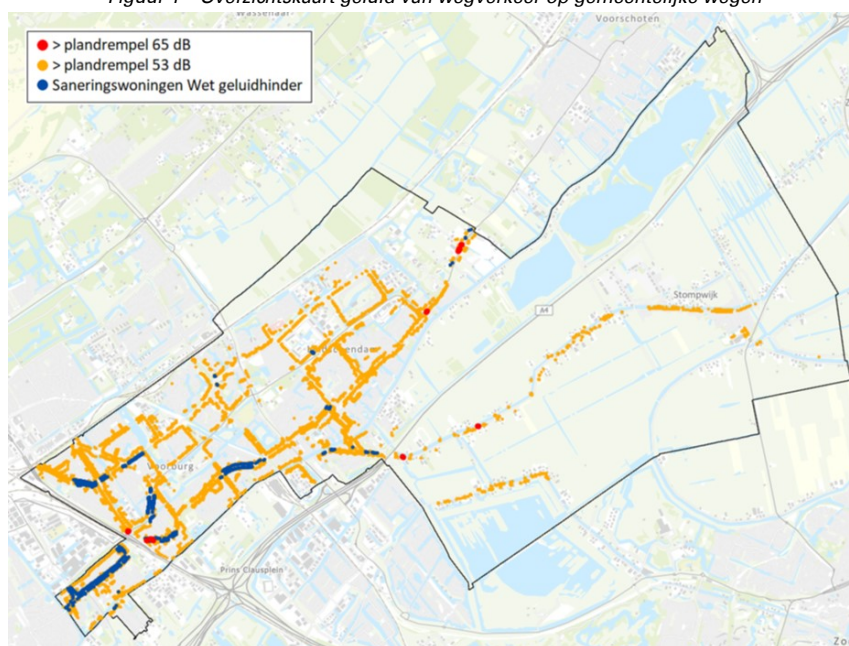
Bovenstaande plandrempels zijn in L_{den} . De waarde van het geluid wordt berekend als het gemiddelde van een geheel kalenderjaar. Op basis van de Europese richtlijn omgevingslawaaai wordt hiervoor de geluidbelasting indicator " L_{den} " gehanteerd. Deze afkorting staat voor Level *day-evening-night* en wordt uitgedrukt in dB. De L_{den} -waarde wordt berekend door de geluidbelasting energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode te middelen:

- L_{day} : het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
- $L_{evening}$: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de avondperiode (van 19:00 uur tot 23:00 uur), plus 5 dB;
- L_{night} : het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (van 23:00 uur tot 07:00 uur), plus 10 dB.

Er zijn geen specifieke normen voor het geluid in de nachtperiode (L_{night}) opgenomen. De reden hiervoor is dat maatregelen om de L_{den} -waarde vanwege wegverkeerslawaaai te verminderen, altijd voor een vergelijkbare afname van de L_{night} -waarde zorgen.

Onderstaande figuur geeft weer waar in deze plandrempels in de gemeente Leidschendam-Voorburg worden overschreden.

Figuur 1 – Overzichtsk kaart geluid van wegverkeer op gemeentelijke wegen



3 Maatregelen van dit Actieplan en evaluatie voorgaand Actieplan

3.1 Maatregelen via drie sporen

De aanpak van wegverkeerslawaai in dit Actieplan vindt plaats via drie sporen. Deze worden beschreven en toegelicht in het vervolg van dit hoofdstuk:

- 3.2: Het aangrijpen van verkeersontwikkelingen en –maatregelen om tegelijk ook het wegverkeerslawaai te beperken.
- 3.3: Het toepassen van stil of iets stiller asfalt op asfaltwegen met een geluidbelasting van 53 dB of hoger op een cluster van woningen.
- 3.4: Het onderzoeken van geluidbeperkende maatregelen voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 65 dB, met name via de ‘saneringsregeling’.

In paragraaf 3.5 wordt ingegaan op de financiering van de maatregelen van dit Actieplan. Tot slot gaat paragraaf 3.6 over de evaluatie van het vorige Actieplan.

3.2 Verkeersbeleid en -maatregelen

Voor de gemeente Leidschendam-Voorburg is een goede bereikbaarheid belangrijk. Maar net zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Daarom willen wij met ons verkeersbeleid tevens een bijdrage leveren aan een gezonder milieu. Onze visie op mobiliteit en bereikbaarheid is opgenomen in de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid van 10 november 2021. Het voordeel van maatregelen die ten goede komen aan mobiliteit en bereikbaarheid is dat vaak meerdere vliegen in één klap kunnen worden geslagen. Dat wil zeggen: minder verkeerslawaai, minder luchtverontreiniging én een betere verkeersveiligheid.

In de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid dragen onder meer de volgende maatregelen bij aan het doel van dit Actieplan:

- Stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto. Meer gebruik van OV en fiets leidt tot minder impact op het milieu.
- Het beschikbaar maken van schonere voertuigen. Meer laadinfrastructuur kan zorgen voor meer gebruik van elektrische voertuigen, wat binnenstedelijk (lage rijsnelheid) leidt tot minder geluidsoverlast.

Verder werkt de gemeente Leidschendam-Voorburg aan het Actieplan verkeersveiligheid, waarin het verlagen van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur wordt genoemd als verkeersveiligheidsmaatregel. Als de wettelijke snelheid wordt verlaagd, heeft dat ook een positieve impact op het milieu. Op dit moment kan nog niet concreet worden benoemd welke wegvakken het zal betreffen.

3.3 Overschrijding plandrempel 53 dB: stiller asfalt

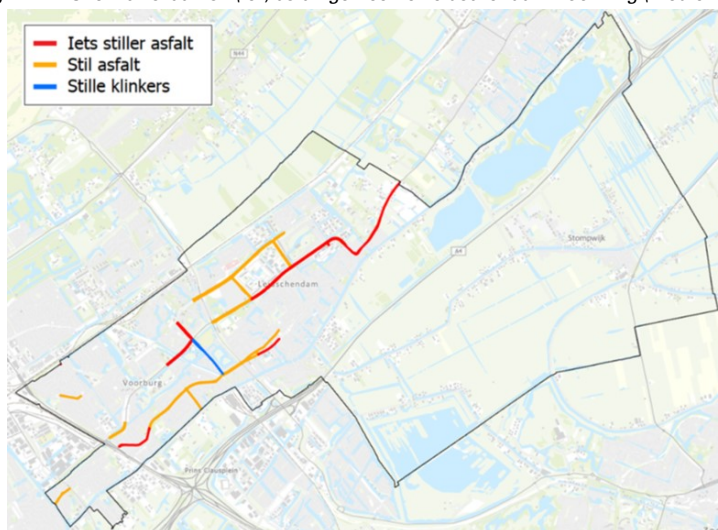
Een wegdek gaat lange tijd mee. Er is dus maar eens in de zoveel jaar een kans om een bestaand wegdek te vervangen door een stiller wegdek. Voorkomen moet worden dat zo’n kans wordt gemist op wegen waar stiller asfalt een adequate en blijvende bijdrage kan leveren aan het verminderen van wegverkeerslawaai.

Tijdens de planperiode van het voorgaande Actieplan heeft het college een nieuw Handboek Beheer Openbare Ruimte vastgesteld (d.d. 10 december 2019). Daarin is opgenomen dat vanaf nu alle gemeentelijke asfaltwegen worden voorzien van een geluidreducerend asfalt bij het eerstvolgende groot onderhoud, onder de volgende voorwaarden:

- Stil asfalt wordt niet aangelegd op kruisingsvlakken en rotondes. Stil asfalt is niet goed bestand tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Het wordt op die locaties snel kapotgereden, waardoor kort na aanleg de geluidreducerende werking is verdwenen en opnieuw (duur) onderhoud moet worden gepleegd.
- Het wegvak waarop stil asfalt wordt aangelegd moet minimaal 150 meter lang zijn. Uit het oogpunt van het beheer is het onwenselijk dat een ‘lappendeken’ van verschillende asfaltsoorten ontstaat.

Figuur 2 toont het stille asfalt in de gemeente Leidschendam-Voorburg ten tijde van het opstellen van de geluidbelastingkaarten medio 2022.

Figuur 2 – Overzichtskaat stil(ler) asfalt gemeente Leidschendam-Voorburg (medio 2022)



Aanleg stil asfalt sluit aan op de planning van groot wegonderhoud

Het is niet efficiënt en ook niet duurzaam om een wegdek van 'gewoon' asfalt, dat er nog prima bij ligt, vroegtijdig te vervangen door een wegdek van stil asfalt. Daarom passen wij hierbij het principe toe van 'werk-met-werk' maken. Dit betekent dat de planning voor stil asfalt aansluit op de planning van groot wegonderhoud of nieuwe ontwikkelingen. Jaarlijks wordt een planning gemaakt voor het groot wegonderhoud, die afhangt van de staat van het aanwezige asfalt.

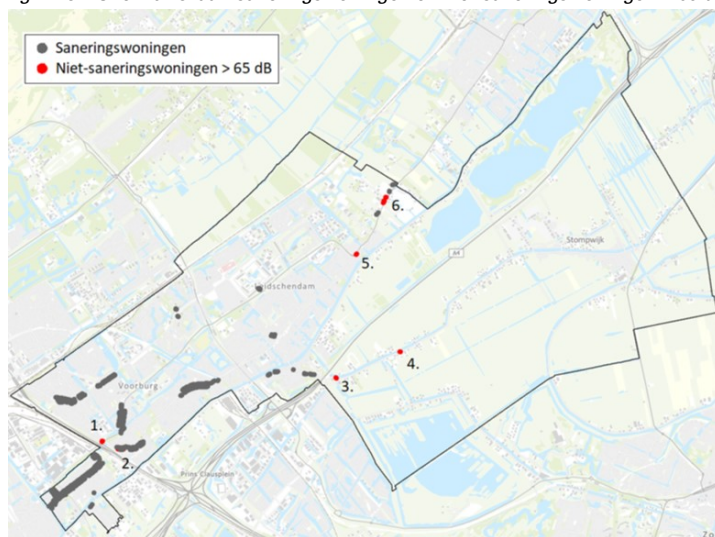
3.4 Overschrijding plandrempeel 65 dB: (m.n.) saneringswoningen

Voor woningen met hoge geluidniveaus boven de plandrempeel van 65 dB is onze beleidsinzet voor de komende jaren als volgt:

- Wij stellen saneringsprogramma's op voor de woningen die op basis van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder in aanmerking komen voor maatregelen. Hierbij vragen wij externe adviesbureaus om te ondersteunen bij de voorbereiding, begeleiding en toezicht voor de saneringsprojecten.
- Wij onderzoeken voor de overige locaties waar het geluid hoger is dan 65 dB of in lopende projecten maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te verminderen.

In onderstaande figuur zijn de locaties die het betreft op kaart weergegeven. Na de figuur volgt een toelichting en wordt ingegaan in op de oplossingsrichtingen die in de komende planperiode van het Actieplan worden onderzocht.

Figuur 3 – Overzichtsk kaart saneringswoningen en niet-saneringswoningen > 65 dB



Sanering verkeerslawaaï

Voor woningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting ondervonden van 60 dB(A) of meer (de 'saneringswoningen') is in de Wet geluidhinder een saneringsplicht opgenomen: de sanering verkeerslawaaï. De sanering kan bestaan uit het treffen van maatregelen aan de bron, in de overdracht of aan de woningen.

Welke saneringswoningen onder de Wet geluidhinder voor maatregelen in aanmerking komen is vastgelegd in de landelijke saneringslijst. Deze is in 2009 door de Minister vastgesteld. Het is niet mogelijk om nu nog woningen aan deze lijst toe te voegen.

Het is de taak van gemeenten om bij de Minister subsidieverzoeken in te dienen met saneringsprogramma's voor de aanpak van saneringswoningen (dat kon tot 1 april 2023). Eigenaren van woningen kunnen dit niet zelf doen. Wel kunnen ze een zienswijze indienen op (de voorgestelde maatregelen in) het saneringsprogramma. Daarna wordt het saneringsprogramma vastgesteld door de gemeente en kan de uitvoering beginnen.

Landelijk is inmiddels ruwweg een derde van de saneringssituaties opgelost. De gemeente Leidschendam-Voorburg staat nog aan het begin van het uitvoeren van de saneringsregeling. De subsidieverzoeken zijn voor 1 april 2023 ingediend bij het Ministerie en goedgekeurd.

Overige locaties met geluid hoger dan de plandrempel

Behalve de saneringswoningen zijn er binnen onze gemeente ook nog andere locaties waar het geluid hoog is. Uit de geluidberekeningen die ten behoeve van de geluidkaarten in 2022 zijn uitgevoerd, komen 8 overige locaties waar het geluid hoger is dan de plandrempel van 65 dB. Deze zijn weergegeven in figuur 3. In de volgende tabel is per locatie de oplossingsrichting beschreven die in de komende planperiode van het Actieplan wordt onderzocht.

Nr.	Omschrijving locatie en mogelijke oplossingsrichting
1.	Hoek van de Prins Bernhardlaan en Laan van Nieuw Oosteinde. Maatregelen zijn hier waarschijnlijk niet mogelijk. Stil asfalt is niet toepasbaar op kruisingsvlakken en geluidschermen zijn binnenstedelijk niet inpasbaar.
2.	Parkweg. Hier bevinden zich tussen de saneringswoningen enkele woningen waar het geluid hoger is dan 65 dB, die geen saneringswoning zijn. Mogelijk kunnen deze woningen 'meeliften' op maatregelen die voor de saneringswoningen worden getroffen. Een mogelijke optie is het verlagen van de wettelijke snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur.
3.	Stompwijkseweg 18 en 18a. Het betreft twee woningen waarvan de gevel zich op zeer korte afstand van de weg bevindt (ca. 3

	meter). De Stompwijkseweg is in 2017 opnieuw bestraat, met brede fietsstroken aan weerszijden van de weg. Er is voor bestrating en brede fietsstroken gekozen om hard rijden tegen te gaan. Vanwege de Stompwijkse Vaart die direct langs deze weg ligt, is dat noodzakelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Hierdoor is het niet goed mogelijk om voor deze situatie geluidbeperkende maatregelen te treffen.
4.	Stompwijkseweg 40. Het betreft een woning waarvan de gevel zich op zeer korte afstand van de weg bevindt (ca. 3 meter). De Stompwijkseweg is in 2017 opnieuw bestraat, met brede fietsstroken aan weerszijden van de weg. Er is voor bestrating en brede fietsstroken gekozen om hard rijden tegen te gaan. Vanwege de Stompwijkse Vaart die direct langs deze weg ligt, is dat noodzakelijk uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Hierdoor is het niet goed mogelijk om voor deze situatie geluidbeperkende maatregelen te treffen.
5.	Veursestraatweg, nabij kruising Noordsingel. Hier is reeds stil asfalt aangelegd. Op dit moment wordt gewerkt aan de herinrichting van de Veursestraatweg, waarbij onderzocht zal worden of (aanvullende) geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te beperken.
6.	Veursestraatweg, nabij de Noortheylaan. Hier bevinden zich tussen de saneringswoningen enkele woningen waar het geluid hoger is dan 65 dB, die geen saneringswoning zijn. Mogelijk kunnen deze woningen 'meeliften' op maatregelen die voor de saneringswoningen worden getroffen. Hier is reeds stil asfalt aanwezig. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de herinrichting van de Veursestraatweg, waarbij mogelijk (aanvullende) geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid te beperken.

3.5 Financiering maatregelen van dit Actieplan

Het uitgangspunt bij het nemen van maatregelen is om 'werk-met-werk' te maken. Dit betekent dat de planning van de maatregelen afhankelijk is van andere ontwikkelingen zoals groot wegonderhoud of verkeersmaatregelen. Daarom is een prioriteitsstelling voor de maatregelen in dit Actieplan niet mogelijk of zinvol.

Financiering van stil of iets stiller asfalt

Door mee te liften met andere ontwikkelingen en plannen is met de uitvoering van dit Actieplan weinig additioneel geld gemoeid. De meerkosten van stil(ler) asfalt ten opzichte van regulier asfalt worden dan ook bekostigd vanuit het reguliere budget voor het beheer en onderhoud van onze wegen.

Financiering aanpak van 'saneringswoningen'

De kosten van de aanpak van saneringswoningen worden gedekt vanuit subsidies van de landelijke overheid.

3.6 Evaluatie van het Actieplan

Iedere vijf jaar evalueert de gemeente of de doelen uit het Actieplan zijn gehaald. Dat betekent dat de gemeente nu evalueert of de doelen uit het voorgaande Actieplan zijn gehaald en dat de gemeente bij het volgende Actieplan evalueert of de doelen uit dit Actieplan zijn gehaald.

De evaluatie van het 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2018-2023' is opgenomen in de bijlagen bij dit rapport:

- Bijlage 1: De evaluatie van de ontwikkeling van het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt van wegverkeerslawaaï.
- Bijlage 2: De evaluatie van de voorgenomen maatregelen uit het vorige Actieplan.

4 Totstandkoming en ontsluiting informatie

4.1 Totstandkoming van het Actieplan

Bij het opstellen van het Actieplan zijn ambtenaren van de gemeente betrokken met kennis van wegverkeerslawaaï, verhardingsonderhoud en verkeersmaatregelen. Het ontwerp-Actieplan is extern voorgelegd aan de GGD.

Tot slot is er een bewonersenquête gehouden, waaruit is gebleken dat lokale wegen in de gemeente Leidschendam-Voorburg het vaakst als meest hinderlijke geluidbron worden ervaren (vaker dan rijkswegen, spoorwegen, trams, vliegverkeer, e.d.), met in het bijzonder de brommers en scooters die daarvan gebruik maken (hinderlijke 'knalpijpen' worden regelmatig genoemd). Dit sluit aan bij de ambities van dit Actieplan, dat zich richt op verkeerslawaaï van lokale wegen, waar de gemeente als beheerder zeggenschap over heeft. Omdat het Actieplan gaat over het gemiddelde geluid van wegverkeerslawaaï over een heel etmaal, is daarbinnen geen plek voor geluidhinder als gevolg van piekgeluiden van brommers en scooters. Via separate bestuurlijke trajecten wordt onderzocht of het mogelijk is om maatregelen te treffen om dergelijke hinder te verminderen (bijvoorbeeld met 'geluid-flitspalen', en een milieu zone of door handhavend op te treden).

4.2 Ontsluiting Actieplan en geluidkaarten via internet

Om onze bewoners goed te informeren over de blootstelling aan omgevingslawaaï/ wegverkeerslawaaï en over de aanpak daarvan, staan de geluidkaarten en dit Actieplan op internet: <https://www.lv.nl/geluidskaarten>.

Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting is op woningen en andere geluidgevoelige objecten. In het Actieplan staat wat de gemeente de komende jaren kan en wil gaan doen om de situatie te verbeteren bij woningen met een hoge geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï.

5 Afwegingskader geluid Omgevingswet gemeente Leidschendam-Voorburg

5.1 Inleiding

In Leidschendam-Voorburg speelt geluidhinder bij het realiseren van nieuwe ruimtelijke plannen vrijwel altijd een rol. Een belangrijke reden hiervan is dat veel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied en dus op al geluidbelaste locaties. Veelal gaat het om plannen voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen zoals woningen, scholen en kinderdagverblijven. Bij toetsing van de geluidhinderaspecten bij deze plannen is de Omgevingswet (Ow) en het bijbehorende Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing.

Het Bkl kent voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen een standaardwaarde en een grenswaarde. In ruimtelijke plannen moet er altijd naar worden gestreefd dat het geluid niet hoger wordt dan de wettelijke standaardwaarde voor wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en spoorweglawaaï. Als het geluid hoger is dan de standaardwaarde, dan kan dat alleen onder voorwaarden worden toegestaan. Welke voorwaarden de gemeente Leidschendam-Voorburg daaraan verbindt is opgenomen in dit afwegingskader. Een overschrijding van de grenswaarde is in onze gemeente niet toegestaan.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Daarvoor waren de regels over geluid opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh). Het afwegingskader voor geluid dat onze gemeente onder de Wgh hanteerde was opgenomen in het document 'Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Leidschendam-Voorburg' met kenmerk 2010/3089. Omdat wettelijk toegestane waarden en ook terminologie onder de Ow anders zijn geworden, heeft de gemeente dit nieuwe afwegingskader opgesteld, dat de oude beleidsregel waar mogelijk volgt en waar nodig verduidelijkt.

Met dit afwegingskader geeft de gemeente Leidschendam-Voorburg invulling aan de afweegruimte die in het Bkl is opgenomen ten aanzien van het belang van een geluidluwe gevel (artikel 5.78ab, Bkl) en de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid (artikel 5.78ac, Bkl).

5.2 Doel en reikwijdte van dit afwegingskader

Dit afwegingskader heeft tot doel een gezond woon- en leefklimaat te waarborgen bij *nieuwe* geluidgevoelige gebouwen in onze gemeente. Voor het oplossen van *bestaande* geluidknelpunten stelt de gemeente iedere 5 jaar een Actieplan geluid op. Daarnaast bestaat er een wettelijke saneringsregeling waarmee bestaande situaties waar het geluid zeer hoog is worden verbeterd op kosten van de rijksoverheid. Met dit afwegingskader zorgt de gemeente er voor dat er in de toekomst geen nieuwe geluidknelpunten bij komen.

Dit afwegingskader moet worden gebruikt bij de beoordeling van het geluid van wegverkeer en spoorverkeer bij de nieuwbouw van geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Industrielawaai (in onze gemeente zijn geen industrieterreinen meer) en geluid van activiteiten zoals evenementen, burelen, horeca en luchtvaart vallen buiten dit kader. Daarnaast heeft het afwegingskader ook geen betrekking op de wijziging van bestaande geluidbronnen.

5.3 Terminologie

Tabel 1 – Wettelijke standaardwaarde en grenswaarde voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen Voor het wettelijk kader verwijst de gemeente gemakshalve naar de Omgevingswet, de 4 algemene maatregelen van bestuur (in bijzonder het Besluit kwaliteit leefomgeving) bij de Omgevingswet en de Omgevingsregeling. Een aantal belangrijke termen hieruit komen vaker terug in dit afwegingskader en worden daarom hieronder toegelicht.

- Een omgevingsplan dat een nieuw geluidgevoelig gebouw toelaat, voorziet erin dat het geluid op dat gebouw niet hoger is dan de **standaardwaarde**. Als het geluid lager is of gelijk aan de standaardwaarde, zijn er vanuit het aspect geluid gezien geen bezwaren. Onder voorwaarden kan in het omgevingsplan hoger geluid worden toegestaan, maar het geluid mag nooit hoger zijn dan de **grenswaarde**. De voorwaarden die de gemeente Leidschendam-Voorburg hieraan verbindt zijn opgenomen in hoofdstuk 5.4.
- Een **geluidaandachtsgebied** is een locatie langs een weg of spoorweg of rond een industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde. Voor nieuwe **geluidgevoelige gebouwen** die in een geluidaandachtsgebied liggen is akoestisch onderzoek verplicht. Een geluidgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een woonfunctie, onderwijsfunctie, gezondheidszorgfuncties of bijeenkomstfunctie voor kinderdagopvang met bedgebied.

Tabel 1 – Wettelijke standaardwaarde en grenswaarde voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen

Geluidbronssoort	Standaardwaarde	Grenswaarde
Provinciale wegen en rijkswegen	50 L _{den}	60 L _{den}
Gemeentewegen en waterschapswegen	53 L _{den}	70 L _{den}
Lokale spoorwegen en hoofdspoorwegen	55 L _{den}	65 L _{den}
Industrieterreinen	50 L _{den}	55 L _{den}
	40 L _{den}	45 L _{night}

- Hoe het geluid van wegen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen moet worden **berekend** is beschreven in bijlage IVe van de Omgevingsregeling (Or). De beschreven rekenmethode wordt de 'Standaardrekenmethode' genoemd en gaat onder andere in op de wijze waarop het bronvermogen van een weg wordt bepaald, welke correctiefactoren gelden voor verschillende wegdektypen en hoe afscherming en reflecties van geluidschermen in de berekeningen moeten worden meegenomen.
- De waarde van het geluid wordt berekend als het gemiddelde van een geheel kalenderjaar. Op basis van de Europese richtlijn omgevingslawaai wordt hiervoor de geluidbelastingsindicator "**Lden**" gehanteerd. Deze afkorting staat voor Level day-evening-night en wordt uitgedrukt in **decibel (dB)**. De L_{den}-waarde wordt berekend door de geluidbelasting energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode te middelen:
 - L_{day}: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
 - L_{evening}: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de avondperiode (van 19:00 uur tot 23:00 uur), vermeerderd met 5 dB;
 - L_{night}: het A-gewogen gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (van 23:00 uur tot 07:00 uur), vermeerderd met 10 dB.
- **Gecumuleerd geluid** is het geluid door alle relevante geluidbronssoorten bij elkaar opgeteld, met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Hiervoor is in de wetgeving een rekenmethode opgenomen, waarbij al het geluid eerst wordt omgerekend naar het geluid door wegen dat evenveel hinder veroorzaakt, voordat het bij elkaar wordt opgeteld (Or, artikel 3.25).
- **Gezamenlijk geluid** is het geluid door alle relevante geluidbronssoorten bij elkaar opgeteld, zonder correctie voor hinderlijkheid (Or, artikel 3.26).

5.4 Beleidsregels

5.4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de beleidsregels die bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in acht moeten worden genomen bij de toetsing van het geluid bij nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Als een geluidgevoelig gebouw meerdere individuele woningen bevat (bijv. appartementen en flats), dan gelden de regels voor iedere individuele woning. Bij de toetsing van het geluid bij bestaande geluidgevoelige gebouwen, bijvoorbeeld bij de aanleg of wijziging van een bestaande weg of spoorweg, gelden deze regels niet.

Dit afwegingskader beschrijft drie stappen die in ruimtelijke plannen moeten worden gevolgd om geluidhinder zo veel mogelijk te beperken:

- Stap 1. Hou rekening met geluid in het stedenbouwkundig ontwerp.
- Stap 2. Onderzoek of het geluid kan worden verlaagd met bron- of overdrachtsmaatregelen als de wettelijke standaardwaarde wordt overschreden.
- Stap 3. Als maatregelen aan de bron en in de overdracht niet toereikend zijn om de overschrijding weg te nemen, kan hoger geluid dan de standaardwaarde worden toegestaan in het omgevingsplan. Daaraan heeft het college voorwaarden verbonden. Het kan nodig zijn de indeling van het gebouw aan te passen of maatregelen aan het gebouw te treffen om aan die voorwaarden te voldoen.

5.4.2 Het stedenbouwkundig ontwerp

Het is verplicht om in ruimtelijke plannen een stedenbouwkundig ontwerp te maken waarmee geluidhinder op voorhand zo veel mogelijk wordt beperkt. Dat geldt ook voor situaties met geluidniveaus die naar verwachting lager zijn dan de wettelijke standaardwaarde én voor geluidbronnen die niet wettelijk genormeerd zijn. Concreet betekent dit dat bij het stedenbouwkundig ontwerp onderbouwd moet worden hoe daarbij rekening is gehouden met geluid.

Voorbeelden:

- Positioneer nieuwe geluidgevoelige gebouwen zo gunstig mogelijk ten opzichte van de geluidbron(nen). Door appartementencomplexen/rijtjeshuizen parallel aan een weg of spoor te bouwen, wordt afscherming gecreëerd en een geluidsluwte aan de achterzijde. Als aan meerdere zijden sprake is van verhoogde geluidniveaus, kan een u-vorm of hofjesstructuur worden overwogen met een geluidsluwe binnentuin.
- Creëer afstand tussen de bron en de ontvanger en maak het tussenliggende gebied zo veel mogelijk akoestisch absorberend, bijvoorbeeld door middel van groenvoorzieningen.
- Bij het realiseren van geluidluwe gevels moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van geluidsbronnen zonder geluidaandachtsgebied, zoals parkeerterreinen, terrassen en speeltuinen.

5.4.3 Bron- en overdrachtsmaatregelen

Als het geluid bij een nieuw geluidgevoelig gebouw hoger is dan de wettelijke standaardwaarde dan moeten geluidbeperkende maatregelen worden onderzocht. Daarbij moet ernaar worden gestreefd om de overschrijding weg te nemen of, als dat niet mogelijk is, de overschrijding zo veel mogelijk te beperken. Voor het onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen gaat de voorkeur naar maatregelen aan de bron. Als dat niet toereikend is, dienen maatregelen in het overdrachtsgebied te worden onderzocht.

Maatregelen aan de bron

Bij akoestisch onderzoek in verband met wegverkeer dienen de volgende bronmaatregelen te worden onderzocht:

- a. Verkeerskundige maatregelen waarmee de rijsnelheid (verlagen maximumsnelheid) of de verkeersintensiteit (zoals het instellen van éénrichtingsverkeer) wordt verlaagd. Verkeerskundige maatregelen mogen niet leiden tot negatieve effecten (door verkeerstoename) elders.
- b. Toepassen van geluidreducerend wegdek. In de volgende situaties is toepassen van een geluidreducerend wegdek niet mogelijk:
 1. Binnen 50 meter vanaf het hart van kruisingen. Geluidreducerend wegdek is niet goed bestand tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Er treedt dan te groot en te snel kwaliteitsverlies op.
 2. Met een lengte korter dan 150 meter. Kortere wegvakken met afwijkende verharding zijn niet wenselijk uit het oogpunt van beheer en onderhoud.

Bij akoestisch onderzoek in verband met spoorverkeer dienen de volgende maatregelen te worden onderzocht:

- a. Verlaging van de maximumsnelheid;

- b. Toepassen van raildempers;
- c. Het slijpen van rails (als op basis van een monitoringsprogramma blijkt dat onderhoud noodzakelijk is). De voorkeur gaat echter uit naar een permanente oplossing.

Maatregelen in de overdracht

Bij akoestisch onderzoek in verband met weg- en spoorverkeer dienen de volgende overdrachtsmaatregelen te worden onderzocht:

- a. Geluidschermen en -wallen;
- b. Diffractoren langs de weg of op een scherm, behalve bij hoogbouw. Om de akoestische werking te behouden, moet deze jaarlijks kunnen worden gereinigd.

Geluidschermen en -wallen hoeven alleen te worden onderzocht als er voldoende ruimte aanwezig is tussen de bron en de ontvanger. Ook mogen geluidschermen en -wallen geen ongewenste barrière vormen uit verkeerskundig (ontnemen zicht bij kruisingen) of stedenbouwkundig (creëren sociaal onveilige situaties) oogpunt.

5.4.4 Voorwaarden voor het toestaan van hoger geluid dan de standaardwaarde

De praktijk leert dat het toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen in stedelijk gebied niet altijd mogelijk is. Bronmaatregelen zoals het verminderen van de verkeersintensiteit op een weg, zijn vaak niet uitvoerbaar uit mobiliteitsoogpunt en kunnen leiden tot verplaatsing van verkeer en geluidhinder naar andere wegen. Overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen) zijn in stedelijk gebied vaak uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst.

Als maatregelen aan de bron en in de overdracht niet mogelijk of onvoldoende effectief zijn om de overschrijding weg te nemen, kan hoger geluid worden toegestaan in het omgevingsplan. De voorwaarden die het college hieraan verbindt zijn hieronder opgenomen.

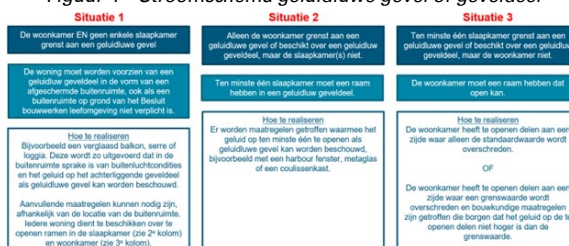
Geluidluwe gevel

Een geluidluwe gevel is een gevel waar het geluid vanwege elk van de te onderscheiden geluidbronsorten met een geluidaanachtsgebied de wettelijke standaardwaarde niet overschrijdt en het cumulatieve geluid niet hoger is dan 55 dB. Het doel van de geluidluwe gevel is om ramen open te kunnen zetten, zonder dat daarbij (slaap)verstoring door geluid van buiten plaatsvindt.

De volgende regels zijn aan de geluidluwe gevel verbonden:

- a. Bij nieuwe woningen dienen de woonkamer en ten minste één slaapkamer te grenzen aan een geluidluwe gevel.
- b. Bij voorkeur wordt een geluidluwe gevel gecreëerd met een doeltreffend stedenbouwkundig ontwerp. Als aanvullende maatregelen nodig zijn, dan gaat de voorkeur uit naar maatregelen aan de bron en in de overdracht.
- c. Als het redelijkerwijs en aantoonbaar niet mogelijk is om aan de voorwaarden uit lid 1 te voldoen met de onder lid 2 genoemde maatregelen, mag in de volgende situaties, onder de genoemde voorwaarden, worden afgeweken:
 - 1. Situatie 1. De woonkamer en geen enkele slaapkamer grenst aan een geluidluwe zijde. In dit geval moet de woning worden voorzien van een geluidluw geveldeel in de vorm van een afgeschermd buitenruimte, ook als een buitenruimte op grond van het Bbl niet verplicht is. Deze wordt zo uitgevoerd dat het geluid op het achterliggende geveldeel als geluidluwe gevel kan worden beschouwd (bijv. met verhoogde borstwering, verglaasd balkon, serre of loggia). Als de maatregel een afsluitbare buitenruimte betreft, wordt bij het beoordelen of de achterliggende gevel als geluidluwe gevel kan worden beschouwd, uitgegaan van een gesloten toestand. In de afgeschermd buitenruimte heerst continu buitenluchtkwaliteit. Aanvullende voorwaarden zijn van toepassing als:
 - I. Een afgeschermd buitenruimte wordt gerealiseerd bij alleen de woonkamer. Dan gelden voor de slaapkamer de aanvullende eisen zoals voor situatie 2.
 - II. Een afgeschermd buitenruimte wordt gerealiseerd bij alleen één slaapkamer. Dan gelden voor de woonkamer de aanvullende eisen zoals beschreven voor situatie 3.
 - 2. Situatie 2. Alleen de woonkamer grenst aan een geluidluwe zijde. In dit geval moet ten minste één slaapkamer worden voorzien van te openen ramen in een geluidluw geveldeel (bijv. een harbour fenster, metaglas of coulissenkast).
 - 3. Situatie 3. Alleen één of meer slaapkamers grenzen aan een geluidluwe zijde. In dit geval moet de woonkamer beschikken over ramen die open kunnen.
- d. Verstoring door geluid van geluidbronnen zonder geluidaanachtsgebied, zoals parkeerterreinen, terrassen en speeltuinen, moet bij de geluidluwe gevel zo veel mogelijk worden voorkomen.

Figuur 4 – Stroomschema geluidluwe gevel of geveldeel



Situaties waarin andere eisen gelden ten aanzien van de geluidluwe gevel:

- Bij nieuwe geluidgevoelige gebouwen met een onderwijs- of zorgfunctie dient minimaal de helft van de geluidgevoelige ruimten te grenzen aan een geluidluwe gevel of te beschikken over een geluidluw geveldeel. Er gelden geen indelingsvereisten.
- Bij transformatie van een niet-geluidgevoelig gebouw naar een geluidgevoelig gebouw geldt een 5 dB minder strenge eis voor de geluidluwe gevel als het redelijkerwijs en aantoonbaar niet mogelijk is om aan die eis te voldoen. Onder een geluidluwe gevel wordt dan verstaan: een gevel waar het geluid vanwege elk van de te onderscheiden geluidbronsoorten met een geluidaanachtsgebied de wettelijke standaardwaarde niet met meer dan 5 dB overschrijdt en het cumulatieve geluid niet hoger is dan 60 dB. De eis van een eigen afgeschermd buitenruimte (lid 3a) geldt niet.
- Bij studentenwoningen geldt de eis van een eigen afgeschermd buitenruimte (lid 3a) niet.

Geluidluwe buitenruimte

Een buitenruimte is een ruimte waar licht en verse lucht vrijelijk in en uit kunnen stromen. Een dergelijke ruimte ligt dus buiten de thermische schil. Voor de geluidluwe buitenruimte geldt een 5 dB minder strenge eis dan voor de geluidluwe gevel. Onder een geluidluwe buitenruimte wordt verstaan: een buitenruimte waar het geluid vanwege elk van de te onderscheiden geluidbronsoorten met een geluidaanachtsgebied de wettelijke standaardwaarde niet met meer dan 5 dB overschrijdt en het cumulatieve geluid niet hoger is dan 60 dB.

Ten aanzien van de geluidluwe buitenruimte gelden de volgende vereisten:

- Nieuwe woningen met één of meer niet-gemeenschappelijke buitenruimten (eigen balkon, tuin, terras, e.d.), dienen over ten minste één niet-gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte te beschikken die voldoet aan de afmetingen in artikel 4.175, lid 1 van het Bbl.
- Als de realisatie van een niet-gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte redelijkerwijs en aantoonbaar niet mogelijk is, kan worden afgeweken van de vorige regel, onder voorwaarde dat wordt voorzien in een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte die voldoet aan de afmetingen in artikel 4.175, lid 2 van het Bbl.

Niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen

Een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen is een gevel waar het geluid hoger is dan de grenswaarde en waarvoor bouwkundige maatregelen worden getroffen die:

- Zorgen dat de gevel geen te openen delen bevat anders dan als onderdeel van een gemeenschappelijke doorgang; of
- Zorgen dat het geluid op de te openen delen van de gevel die direct grenzen aan een verblijfsgebied niet hoger is dan de grenswaarde.

De toepassing van niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen moet zo veel mogelijk worden voorkomen en is alleen toegestaan als er redelijkerwijs en aantoonbaar geen andere oplossingen mogelijk zijn.

Ten aanzien van de niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen gelden de volgende voorwaarden:

- Te openen delen mogen niet grenzen aan een geluidgevoelige ruimte;
- Per woning zijn maximaal 2 niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen toegestaan.

Niet-geluidgevoelige gevel

Een niet-geluidgevoelige gevel is een gevel waar het geluid hoger is dan de grenswaarde en waarvoor geen bouwkundige maatregelen kunnen worden getroffen.

De toepassing van niet-geluidgevoelige gevels is niet toegestaan.

5.4.5 Situaties waarin afwijken van het afwegingskader is toegestaan

Dit afwegingskader hoeft niet te worden toegepast in situaties waarin bewoning voor korte periode is toegestaan

- a. Geluidgevoelige gebouwen die worden toegestaan voor een periode van ten hoogste 10 jaar.
- b. Geluidgevoelige gebouwen die voor langere tijd worden toegestaan, maar waar de verblijfsduur van individuele bewoners is beperkt tot maximaal 6 maanden (short stay).

Bijlage I Bijlage

1 Evaluatie 'Actieplan geluid 2018–2023'

De ontwikkeling van het aantal personen dat geluidhinder ondervindt ten gevolge van wegverkeer zou normaal gesproken worden beoordeeld door de geluidkaarten 2021 te vergelijken met de geluidkaarten 2016 (zie paragraaf 1.01 voor uitleg over de geluidkaarten). Helaas kan zo'n beoordeling in dit Actieplan niet goed worden gemaakt, omdat de geluidkaarten uit 2021 niet direct vergelijkbaar zijn met de kaarten uit 2016:

- De Europese Commissie heeft een nieuwe manier van rekenen voorgeschreven (CNOSSOS), die tot hogere geluidbelastingen leidt dan de tot nu toe gebruikte Nederlandse rekenmethode (SRM2). De reden voor de nieuwe rekenmethode is dat daarmee de geluidkaarten en Actieplannen voor de verschillende lidstaten beter met elkaar kunnen worden vergeleken.
- De Nederlandse overheid heeft op basis van adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe zogeheten 'dosis-effectrelaties' voorgeschreven. Dat zijn formules waarmee de relatie tussen de hoeveelheid geluid en het aantal mensen dat daar ernstige hinder van ondervindt kan worden berekend.

Volgens het Actieplan geluid 2018-2023 ondervonden destijds ruim 4.700 personen ernstige hinder van wegverkeerslawaaï. Dat aantal is in 2021 toegenomen tot ruim 7.700. Een toename hoger dan 60%. Deze toename is vrijwel volledig toe te schrijven aan de nieuwe rekenmethode CNOSSOS en de gewijzigde dosis-effectrelaties:

- Voor wegverkeer wordt met CNOSSOS gemiddeld een 3 dB hogere geluidbelasting berekend dan met SRM2.
- Doordat de nieuwe dosis-effectrelaties strenger zijn dan voorheen, ondervinden meer personen bij gelijke geluidniveaus meer hinder van geluid.

Om toch een vergelijking met het Actieplan geluid 2018-2023 te kunnen maken, zijn ook berekeningen uitgevoerd met de rekenmethode en dosis-effectrelaties uit 2016. Uit die vergelijking blijkt dat het aantal ernstig gehinderden in 2021 dan ongeveer gelijk is gebleven, zie Tabel 1.

Tabel 1 – Vergelijking aantal ernstig gehinderden t.g.v. wegverkeer met geluidkaart 2016

Ernstig gehinderden Actieplan geluid 2018-2023 o.b.v. SMR2 en oude dosis-effectrelaties	Ernstig gehinderden Actieplan geluid 2024-2028 o.b.v. CNOSSOS en nieuwe dosis-effectrelaties	Ernstig gehinderden Actieplan geluid 2024-2028 o.b.v. SRM2 en oude dosis-effectrelaties
4.773	7.724 (+ 62%)	4.650 (- 3%)

2 Evaluatie maatregelen 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2018–2023'

In het voorgaande Actieplan zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting te verminderen bij woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel van 65 dB. In onderstaande tabel is de voortgang van de voorgenen maatregelen opgenomen.

Tabel 2 – Voortgang maatregelen 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2018-2023'

Locatie	Maatregelen vorig Actieplan	Toelichting en/of planning
Laan van Nieuw Oosteinde, 86 woningen	Geen prioriteit, omdat hier in het verleden geluidsanerung heeft plaatsgevonden.	Er zijn nog geen maatregelen getroffen. Indien mogelijk bij volgend onderhoud aan de weg stil asfalt toepassen.
Nieuwstraat, 124 woningen	Maatregelen saneringswoningen treffen o.b.v. saneringsprogramma. Niet-saneringswoningen kunnen daar mogelijk op 'meeliftten'.	Saneringsprogramma moet nog worden opgestart.
Prinses Mariannelaan, 57 woningen	Maatregelen saneringswoningen treffen o.b.v. saneringsprogramma. Niet-saneringswoningen kunnen daar mogelijk op 'meeliftten'.	Saneringsprogramma moet nog worden opgestart.

Parkweg, 91 woningen	Maatregelen saneringswoningen treffen o.b.v. saneringsprogramma. Niet-saneringswoningen kunnen daar mogelijk op 'meeliften'.	Saneringsprogramma moet nog worden opgestart.
Dillenburgsingel	Weg uitvoeren met stille klinkers.	Het wegdek is nog niet voldoende versleten om te worden vervangen. Bovendien is het geluid inmiddels gedaald tot onder de plandrempe.
Centrumgebied Leidschendam	Uitvoeren haalbaarheidsstudie extra oeververbinding.	Een nieuwe oeververbinding komt er niet. Op dit moment wordt onderzocht of de hinder in het Damcentrum kan worden verminderd door middel van een milieuzone.
Nieuwstraat	Weg uitvoeren met stil wegdek.	Stil wegdek is aangelegd in 2019.
Damhouderstraat	Weg uitvoeren met stil wegdek.	Stil wegdek is aangelegd in 2019.
Nieuwe verbindingsweg Stompwijk	Aanleg nieuwe verbindingsweg tussen Stompwijkseweg en N206.	De Veenpoldersweg is gerealiseerd.

Toelichting

1 Samenvatting programma actieplan geluid Gemeente Leidschendam-Voorburg

1.1 Inleiding

De gemeente Leidschendam-Voorburg ontwikkelt een omgevingsvisie waarin zal worden opgenomen dat ze een excellente woongemeente wil zijn, met aandacht voor een goed woon- en leefklimaat. Daar hoort goed geluidbeleid bij. Dit Programma geluid beschrijft wat de gemeente Leidschendam-Voorburg kan en wil doen om bestaande geluidknelpunten aan te pakken en om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorg te dragen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het Programma bestaat uit twee onderdelen:

- a. **Hoofdstuk 1 tot en met 4: Actieplan geluid 2024-2028.** Gaat over het aanpakken van bestaande geluidknelpunten en is een uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï.
- b. **Hoofdstuk 5: Afwegingskader geluid Omgevingswet.** Gaat over de afwegingsruimte die gemeenten volgens de Omgevingswet hebben als het gaat over geluid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Actieplan geluid

Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï moeten Rijkswaterstaat, ProRail, provincies en gemeenten die onderdeel zijn van een agglomeratie met meer dan 100.000 inwoners (de gemeente Leidschendam-Voorburg maakt onderdeel uit van de agglomeratie Den Haag/Leiden (Omgevingsregeling, artikel 2.40) om de vijf jaar geluidkaarten en een Actieplan voor omgevingslawaaï vaststellen. Dit is in Nederland vastgelegd in artikel 3.6 van de Omgevingswet. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de bestaande geluidbelasting is. In het Actieplan staat wat de gemeente hieraan de komende vijf jaar kan en wil doen.

In september 2022 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg de 'geluidsbelastingkaarten 2021' vastgesteld. Die kunnen worden ingezien via: <https://www.lv.nl/geluidskaarten>. Uit de geluidkaarten blijkt dat het omgevingslawaaï in Leidschendam-Voorburg voor het merendeel bestaat uit wegverkeerslawaaï. Dat komt doordat het (lokale) spoor netwerk veel minder uitgebreid is dan dat van wegen. In onze gemeenten bevinden zich geen industrieterreinen.

De gemeente kan als beheerder alleen geluidbeperkende maatregelen treffen voor lokale wegen. Provinciale wegen, rijkswegen, Randstad rail en hoofdspoorwegen zijn bij andere instanties in beheer. Het Actieplan richt zich daarom alleen op verkeerslawaaï van gemeentelijke wegen.

Doel van het Actieplan

Het doel van het Actieplan is om de leefbaarheid in onze gemeente verder te verbeteren. Voor bestaande situaties onderzoekt de gemeente of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen, als het geluid hoger is dan de in dit Actieplan opgenomen 'plandrempels' (zie hieronder). Hiermee wordt invulling gegeven aan de verplichtingen uit de EU-richtlijn Omgevingslawaaï.

Plandrempels

De EU-richtlijn verplicht de gemeente een plandrempeel vast te stellen voor geluid van verkeer op gemeentelijke wegen. Deze plandrempeel treedt niet in de plaats van wettelijke geluidnormen, maar geeft aan boven welke waarde de gemeente maatregelen overweegt, rekening houdend met doelmatigheid en technische mogelijkheden.

Om de geluidssituatie bij bestaande woningen te verbeteren, hanteert de gemeente in dit Actieplan twee plandrempels:

- **53 dB.** Bij groot onderhoud worden asfaltwegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting hoger dan 53 dB van stil(ler) asfalt voorzien, tenzij er bezwaren zijn uit het oogpunt van beheer en onderhoud. Deze waarde is afgeleid aan de wettelijke 'standaardwaarde' voor gemeentelijke wegen en gelijk aan de advieswaarde voor wegverkeerslawaaï van de Wereldgezondheidsorganisatie.
- **65 dB.** Voor gemeentelijke wegen waarlangs zich woningen bevinden met een geluidbelasting hoger dan 65 dB wordt in de komende planperiode een onderzoek opgestart of maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Het Actieplan 2018-2023 ging uit van dezelfde plandrempeel. Voorafgaand aan het opstellen van dit Actieplan is gekeken of een lagere

plandrempel haalbaar is. Een lagere plandrempel leidt echter tot een zodanige toename van het aantal knelpunten dat het financieel en organisatorisch niet realistisch is om deze knelpunten allemaal aan te pakken.

Maatregelen van dit Actieplan

De aanpak van wegverkeerslawaaï in dit Actieplan vindt plaats via drie sporen:

- Het aangrijpen van verkeersontwikkelingen en –maatregelen om tegelijk ook het wegverkeerslawaaï te beperken.
- Het toepassen van stil of iets stiller asfalt op asfaltwegen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB op een cluster van woningen.
- Het onderzoeken van geluidbeperkende maatregelen voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 65 dB, met name via de ‘saneringsregeling’.

1.3 Afwegingskader geluid Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Daarvóór waren de regels over geluid opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh). Het afwegingskader voor geluid dat onze gemeente onder de Wgh hanteerde was opgenomen in het document ‘Beleidsregel hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Leidschendam-Voorburg’ met kenmerk 2010/3089. Omdat wettelijk toegestane waarden en ook terminologie onder de Omgevingswet anders zijn geworden, heeft de gemeente dit nieuwe afwegingskader opgesteld, dat de oude beleidsregel wordt met dit besluit ingetrokken.

2 Participatie en procedure

2.1 Hoe zijn inwoners en belanghebbende betrokken?

Bij het opstellen van het Ontwerp ‘Programma geluid 2024-2028’ zijn ambtenaren van de gemeente betrokken met kennis van wegverkeerslawaaï, verhardingsonderhoud en verkeersmaatregelen. Het ontwerp is extern voorgelegd aan de GGD. Via bewonersenquête is input vanuit de omgeving meegenomen

2.2 Wettelijke procedure

Op grond van artikel 3.6 en 16.27 en Omgevingswet is voor het vaststellen van het programma actieplan geluid afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit betekent dat het ontwerp programma actieplan geluid voor een periode van 6 weken ter inzage wordt gelegd. De zienswijzen die in deze periode bij de gemeente binnenkomen worden beantwoord en verwerkt in het definitieve ‘Programma actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg’.

Het programma heeft van vrijdag 21 juni tot en met 1 augustus 2024 ter inzage gelegen. Gedurende de ter inzagetermijn is 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van het programma. De beantwoording is opgenomen in 2.3.

Tegen het definitieve Programma actieplan geluid staat geen beroep open. Het Actieplan geluid is op zichzelf geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen algemene maatregelen bevat en niet is gericht op een direct rechtsgevolg. Tegen het Afwegingskader geluid staat ook geen beroep open omdat het hier beleidsregels betreft (artikel 8.3, Awb).

2.3 Beantwoording van de zienswijzen

De ingediende zienswijze door indiener(s) zienswijze 1 bestaat uit 5 deelvragen, welke in onderstaande tabel zijn samengevat en beantwoord.

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	In de Laan van Nieuw Oosteinde zijn slechts 86 van de 496 woningen onderworpen aan een saneringsproject, wat neerkomt op 17,34% van het totaal aantal woningen. Wat dus maar een fractie is, daarnaast is onbekend welke huizen gesaneerd zijn nu lijkt het willekeur? Kunt u aangeven waarom dit zo is? Dit is niet te zien op basis van deze lijst. Bijlage 3, Tabel 2 Voortgang maatregelen ‘Actieplan wegverkeerslawaaï 2018-2023. Wanneer volgend het volgend onderhoud aan de weg?	De 86 woningen die in deze tabel staan genoemd zijn geen saneringswoningen. Het zijn woningen waarvoor in het ‘Actieplan wegverkeerslawaaï 2018 – 2023’ is vastgesteld dat het geluid hoger is dan de plandrempel van 65 dB. Deze zijn op kaart weergegeven in dat Actieplan. Een aantal van die woningen (niet allemaal) is in het verleden gesaneerd met maatregelen, waarmee ervoor is gezorgd dat het geluid in die woningen voldoet aan wettelijke binnenwaarden. Zodra de weg toe is aan onderhoud wordt bekeken of het mogelijk is om een geluidreducerend asfalt toe te passen. De staat van het wegdek

		was de afgelopen jaren echter nog goed genoeg, zodat nog niet is bekeken of een geluidreducerend wegdek kan worden aangelegd. Wanneer het volgende onderhoud zal zijn is niet bekend. De gemeente inspecteert iedere twee jaar alle wegen en besluit op dat moment welke wegen het eerst voor onderhoud in aanmerking komen.
2.	Wanneer is het volgende onderhoud aan de weg op de Laan van Nieuw Oosteinde?	Zie antwoord op vraag 1.
3.	In dit rapport is onduidelijk hoe de nieuwbouw (Soza, station laan van NOI en Voorburg nieuwbouw bij de tinq) en mogelijk extra verkeer is meegerekend voor bestaande wegen en invloed op de woningen. Bij nieuwbouwprojecten is het belangrijk om de impact op het verkeersgeluid mee te nemen in het actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg 2024-2028. De toename van autoverkeer na de bouw kan namelijk leiden tot extra geluidsoverlast en verkeersopstoppen. Echter is het onduidelijk hoe dit effect meegenomen is voor de Laan van Nieuw Oosteinde vanaf de rotonde naar de snelweg?	De basis voor het Actieplan geluid 2024-2028 wordt gevormd door de geluidkaarten 2021 (zie paragraaf 1.1). Het geluid van wegverkeer is bepaald op basis van alle verkeersbewegingen die in dat jaar hebben plaatsgevonden. Daarbij is alleen rekening gehouden met op dat moment aanwezige woningen. Het Actieplan geluid 2024-2028 gaat alleen over het oplossen van bestaande geluidknelpunten. Voor nieuwe ontwikkelingen is er landelijke wetgeving (Omgevingswet) en lokaal beleid (Afwegingskader geluid Omgevingswet) waarmee wordt voorkomen dat er nieuwe geluidknelpunten ontstaan. Specifiek voor SOZA betekent dit dat bij de planvorming moet worden gekeken wat de gevolgen zijn van het extra verkeer voor geluid bij bestaande woningen en dat er – als het geluid te veel toeneemt – overwogen moet worden geluidbeperkende maatregelen te treffen. Dat is dus de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.
4.	Waarom is er een verschil in plandremmel ingesteld terwijl er op verschillende stukken wegen in Leidschendam-Voorburg het geluid erg hoog is als je kijkt in dBvision geluidskaart? Bijvoorbeeld Prinses Mariannelaan komt in aanmerking voor saneringswoningen Wet geluidhinder terwijl als je kijkt naar de Laan van Nieuw Oosteinde vanaf de rotonde richting de snelweg is dit hetzelfde geluidshinder. Hier zou geen onderscheid moeten gemaakt worden waarom bij de ene wel en bij de andere niet. Laan van Nieuw Oosteinde 68,3 dB tot 74,7 dB, Prinses Mariannelaan 68,3 dB tot 72,3 dB. Kunt u uitleggen waarom er onderscheid is gemaakt?	De plandremmels van 53 dB en 65 dB zijn voor de hele gemeente hetzelfde. Kortgezegd komen woningen alleen in aanmerking voor saneringsmaatregelen als op 1 maart 1986 sprake was van een geluidbelasting van wegverkeer hoger dan 60 dB(A). Welke woningen het betreft, moest voor 1 januari 2009 worden gemeld bij het toenmalige ministerie van VROM. Daarvoor zijn destijds geluidberekeningen uitgevoerd. Uit die berekeningen is gebleken dat het een groot aantal woningen aan de Prinses Mariannelaan betreft. Hoewel de actuele geluidssituatie anders kan zijn dan in 1986, staan de saneringslijsten van de Wet geluidhinder vast. Daar kunnen geen nieuwe woningen aan worden toegevoegd, zodat er ook geen wettelijke verplichting is om het geluid aan te pakken. Onder de Omgevingswet (ingetreden op 1 januari 2024) is wel een nieuwe saneringsplicht opgenomen voor woningen die nog niet eerder zijn gesaneerd en waar het geluid hoger is dan 70 dB. Het zou kunnen dat op basis daarvan alsnog geluidsanering gaat plaatsvinden aan de Laan van Nieuw Oosteinde. Daarbij is van belang te vermelden dat het geluid dat is getoond in de geluidkaarten van dBvision indicatief van aard is en dat daarvoor nog nauwkeuriger berekeningen nodig zijn. Bovendien is dit een project voor de langere termijn, aangezien de gemeente prioriteit geeft aan de saneringswoningen van de Wet geluidhinder die nog afgehandeld moeten worden.
5.	Daarnaast zou er vanuit de gemeente Leidschendam-Voorburg gekeken moeten worden of woningen in aanmerking komen voor de subsidie een actieve rol hierin kunnen spelen. In de gemeente Rotterdam is er ook een project geluidsaneringen. Hier worden alle kosten vergoed. Zoals nieuw kozijnen, isolatie enz.	Als een woning in aanmerking komt voor geluidsanering worden alle kosten vergoed. Dat geldt ook in onze gemeente.