

Actieplan Geluid Maassluis 2024-2029

Op een realistische wijze investering in geluidaanpak

Samenvatting

Het gemeentebestuur van Maassluis wil op realistische wijze de stad verder ontwikkelen samen met anderen, waaronder uiteraard ook de inwoners. De opgaven zijn groot, maar de financiën beperkt. Deze boodschap klinkt door in het coalitieprogramma 2022-2026. Om Maassluis aantrekkelijker te maken en te houden is aanpak van hoge geluidbelastingen noodzakelijk. Hiermee wordt Maassluis aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en recreanten.

Gezondheid is een kernbegrip in de Omgevingswet die recent van kracht is geworden. In de omgevingsvisie staan hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Rijk, provincies en gemeenten mogen zelf bepalen hoe ze het aspect gezondheid invullen.

Geluidhinder is een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten en overlast in Nederland. Naast stimuleren van gezond gedrag, willen we onze inwoners beschermen tegen activiteiten die de gezondheid belasten. Denk aan luchtvervuiling door verkeer en bedrijven en geluidsbelasting door spoor, wegen en industrie. We kunnen gezondheidsbelasting op verschillende manieren verminderen:

- Door voldoende afstand te creëren tussen gezondheid belastende activiteiten en kwetsbare functies (zoals wonen);
- waar afstand vergroten niet mogelijk is, de negatieve effecten zoveel mogelijk te verzachten bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidsscherm of aanleggen van stil asfalt;
- door een gunstige indeling van geluidgevoelige functies ter borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
- door het opnemen van strenge voorschriften in de vergunning van bedrijven op het gebied van emissie en geluid

Dit actieplan Geluid gemeente Maassluis is bedoeld om de maatregelen te beschrijven, die genomen worden om hoge geluidbelastingen aan te pakken. Met het opstellen van het Actieplan geluid 2024-2029 voldoet Maassluis aan de Europese verplichting van de Environmental Noise Directive (END).

De vastgestelde geluidkaarten 2022 geven de geluidssituatie van Maassluis weer zoals die in 2021 was voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai.

Maassluis heeft in 2024 ruim 35.000 inwoners. Op basis van de geluidskaarten is berekend dat ruim 40% van de inwoners van Maassluis heeft te maken met een blootstelling aan geluid door wegverkeerslawaai van boven de 55 dB. Op zich is dit logisch omdat door heel Maassluis 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. Maassluis kijkt met dit beeld niet af van overige gemeenten in de regio.

De komende 5 jaar vinden een aantal ontwikkelingen in Maassluis en de regio plaats, die invloed heeft op de geluidssituatie en de opgave van Maassluis, zoals de Blankenburgverbinding, omzetting Hoekse Lijn, luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport, maar ook lokale ontwikkelingen, zoals het opstellen Omgevingsvisie, actualisatie mobiliteitsagenda en diverse stedenbouwkundige projecten onder andere in de rivierzone.

Met het vaststellen van de geluid productie plafonds (GPP's) van het industrielawaai wordt de geluidruimte (huidig + wat in de toekomst nog vergund mag worden) opgehoogd met nestgeluid, het geluid van afgemeerde schepen. Momenteel loopt er ook een meetprogramma om het geluid van aangemeerde schepen in beeld te brengen. Als dit is afgerond (derde kwartaal 2025) worden de nieuwe GPP's vastgesteld.

Maassluis kiest voor de gemeentelijke wegen een plandrempel van Lden 53 dB en Lnight 45 dB. De plandrempels zijn de ambitie voor het omgevingsgeluid. Deze plandrempels 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 Actieplan geluid beschrijft de maatregelen, die de gemeente treft om de gezondheid van de inwoners op dit punt te beschermen.

Actie 1. Maassluis gaat de komende 5 jaar onderzoeken of stiller wegdek binnen de financiële kaders mogelijk is.

Voor de bestaande stad is stiller wegdek één van de mogelijkheden om de geluidbelasting omlaag te krijgen. In het verleden heeft Maassluis op diverse gemeentelijke wegen stiller wegdek toegepast. Stiller wegdek is wel duurder dan het reguliere wegdek. De financiële situatie van de gemeente laat het momenteel niet toe dat grootschalig geïnvesteerd wordt in stiller wegdek. Gekeken zal moeten worden wat de mogelijkheden binnen de financiële kaders zijn. Maassluis kan dan ook geen concreet doel opnemen in het actieplan aangaande stiller wegdek.

Actie 2. Maassluis gaat de komende 5 jaar gevelsanering regelen.

Naast stiller wegdek wil de gemeente Maassluis de komende 5 jaar voor 545 woningen gevelisolatie realiseren met behulp van subsidiemogelijkheden voor geluidsanering (wegverkeer) van het Rijk. Dit gebeurt op grond van de SSV, de Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï. De huidige subsidieregeling vergoed de gevelmaatregelen voor 100%. 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 3. Maassluis gaat de geluidambities verder uitwerken in andere beleidsdocumenten.

Hierin vindt men de beleidsmatige maatregelen, die niet precies zijn uit te drukken in het effect op de geluidssituatie, maar hebben wel degelijk effect op het terugdringen van geluidbelasting. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van fietsgebruik.

1 Inleiding

1.1 Waarom een Actieplan

De gemeente Maassluis is op grond van de Environmental Noise Directive (END), de Europese richtlijn Omgevingslawaaï, verplicht om elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid op te stellen. De Europese richtlijn is opgenomen in de Omgevingswet. De richtlijn heeft betrekking op gezoneerde geluidbronnen, zoals weg- en railverkeer, industrie en vliegverkeer.

Daarnaast wil het gemeentebestuur van Maassluis de stad verder ontwikkelen, door samen betrokken het verschil te maken. Voor alle wegen is naast aandacht voor doorstroming en luchtkwaliteit ook aandacht voor de aanpak van geluidhinder. Deze boodschap klinkt door in het coalitieprogramma 2022-2026. Hiermee wordt Maassluis 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 Maassluis aangeven hoe daar de komende vijf jaar uitvoering aan gegeven kan worden.

1.2 Europese richtlijn omgevingslawaaï

Artikel 2.26 van de Omgevingswet verplicht het Rijk om instructieregels te stellen over het actieplan geluid. Deze verplichting volgt uit de Europese richtlijn omgevingslawaaï. Het Rijk informeert de Europese Commissie op basis van de actieplannen geluid van de bestuursorganen.

Wettelijk kader

Voorheen stonden de eisen in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, maar sinds 1 januari 2024 zijn deze wetten opgegaan in de Omgevingswet. De Omgevingswet bevat onder andere 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 Omgevingswet daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting aan onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrielawaai. Meer informatie over het wettelijk kader is te vinden in bijlage 1.

1.3 Gezondheid

Gezondheid is een kernbegrip in de Omgevingswet die recent van kracht is geworden. In de omgevingsvisie staan hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving. Rijk, provincies en gemeenten mogen zelf bepalen hoe ze het aspect gezondheid invullen. Geluidhinder is een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten en overlast in Nederland.

De GGD (Gemeentelijke Gezondheidsdienst) gebruikt in haar advisering gezondheidkundige richtwaarden, zoals beschreven in onderdeel Advisering GGD. Dit zijn waarden waaronder een goede akoestische kwaliteit van de leefomgeving is bereikt. Onder deze waarden worden behalve een beperkt percentage hinder en slaapverstoring geen andere gezondheidseffecten verwacht.

De richtwaarden zijn gebaseerd op de wetenschappelijke literatuur over de gezondheidseffecten van geluid, die niet gaan over (ernstige) hinder en slaapverstoring. De GGD stelt vast dat in onze samenleving, zeker in een stedelijke omgeving, een klein aantal gehinderden en slaapverstoorden helaas niet te vermijden is.

1.3.1 50 dB (decibel) Lden

Vanaf ongeveer 50 dB Lden neemt de kans op coronaire hartziekten toe. Zie pagina effecten van omgevingsgeluid op hart- en vaatstelsel. Voor geluid van wegverkeer is dit zeer waarschijnlijk. Omdat de blootstelling-effect relaties van hinder- en slaapverstoring voor de bronnen wegverkeer, railverkeer en bedrijven (1) in dezelfde orde van grootte liggen en uitgaand van eenzelfde biologisch mechanisme, hanteert de GGD voor deze bronnen dezelfde richtwaarde.

(1) Het gaat hierbij om bedrijven met een continue gelijkmatige geluidsemissie. Bedrijfsmatige activiteiten met een ander geluidkarakter (impuls geluid, piekgeluid etc.) veroorzaken meer hinder en slaapverstoring. Voorbeelden hiervan zijn windturbines en rangeerterreinen.

1.3.2 40 dB Lnight

Op basis van wetenschappelijke data kan (nog) geen geluidsniveau op de gevel voor de nachtelijke periode worden afgeleid waaronder geen andere gezondheidseffecten dan slaapverstoring optreedt.

1.4 Doel actieplan geluid

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 Maassluis 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. Hiermee wordt bedoeld:

- het inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door geluidsbelastingkaarten; De geluidkaarten 2022 zijn de meeste recente versies 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 geluidskwaliteit 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.

Onderliggend actieplan is bedoeld om de maatregelen te beschrijven, die:

- het omgevingslawaai zo nodig voorkomen en om te beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid van de mens.
- het handhaven van de milieukwaliteit van het omgevingslawaai als deze goed is.

Het actieplan geluid bevat:

- een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving (artikel 3.5, Omgevingswet).
- maatregelen om aan een of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken (artikel 3.5, Omgevingswet).
- een plandrempel, zijnde een geluidbelasting Lden en geluidbelasting Lnight op geluidgevoelige gebouwen (artikel 4.22, lid 1, Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)). (zie paragraaf 3.2.).
- maatregelen die worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken (artikel 4.22, lid 3, Bkl).
- verslag van de resultaten van de monitoring van geluidproductieplafonds.

1.5 Betrokkenen

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

2 De geluidssituatie van Maassluis

2.1 De gemeente Maassluis

Maassluis ligt midden in het Rijnmondgebied en maakt deel uit van het samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Maassluis 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. Maassluis bestaat voornamelijk uit stedelijk gebied, met uitzondering van het poldergebied ten westen en ten noorden van de stad (deels ingericht als natuur- en recreatiegebied).

Belangrijke verkeersaders op het grondgebied zijn de rijksweg A20 en de Metroverbinding de Hoekse Lijn. Momenteel laat Rijkswaterstaat de Blankenburgverbinding (A24) aanleggen, welke de A20 met de A15 gaat verbinden. Langs de rivierzone is een aantal industrieterreinen met een geluidcontour gelegen. Deels in Maassluis zelf, deels bij buurgemeenten. Het woningaanbod in Maassluis 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 Maassluis geluidbeleid

In de geluidvisie 2017-2022 heeft de gemeente Maassluis het geluid binnen de gemeente zichtbaar gemaakt. Op basis van deze geluidssituatie is een actieplan geschreven, waarin acties zijn benoemd om te voorkomen dat geluidhinder verder toeneemt en geluidhinder zoveel mogelijk te beperken. Dat is een lastige opgave gelet op de beschikbare maatregelen en financiële middelen. Maassluis heeft toen gekozen voor een drempel van 65 dB voor wegverkeerslawaai.

In dat plan staan de eisen waar (stede)bouwkundige plannen aan moeten voldoen. Dit om te zorgen dat zo min mogelijk geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties geprojecteerd worden, door bijvoorbeeld niet geluidgevoelige functies als afscherming te gebruiken.

Woningbouwprojecten moeten in ieder geval voldoen aan de volgende eisen:

1. Tenminste één geluidluwe gevel.
2. Een buitenruimte waar de geluidsbelasting niet meer dan 5dB hoger is dan de belasting op de geluidluwe zijde.
3. Tenminste één slaapkamer aan de geluidluwe zijde en bij voorkeur meer dan de helft van de geluidgevoelige ruimten aan de geluidluwe zijde.

2.3 Berekening van geluid

Voor de bepaling van geluidhinder wordt in het algemeen gebruik gemaakt van rekenmodellen. Met deze modellen wordt de geluidbelasting van een bepaalde bron, bijvoorbeeld wegverkeerslawaai, berekend. In het model wordt rekening gehouden met diverse variabelen zoals de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer en de afstand van de woning tot de weg. Deze rekenmodellen zijn getoetst aan een zeer groot aantal in werkelijkheid uitgevoerde metingen. Er wordt vaak de voorkeur gegeven aan berekenen omdat het meten van geluid in de praktijk duur en zeer gecompliceerd is. Zo met bijvoorbeeld rekening worden gehouden met stoorgeluiden, weersinvloeden en moet de samenstelling en de hoeveelheid verkeer op het moment van meten bekend zijn. Bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten, die onder meer een basis vormen voor dit plan, is het berekenen van de geluidbelasting wettelijk voorgeschreven.

2.4 De geluidkaarten 2022

Op 18 oktober 2022 heeft de gemeente Maassluis de geluidkaarten 2022 vastgesteld. Deze zijn te vinden op <https://www.maassluis.nl/geluid>. Hierin is de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen door berekeningen inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is op basis van de geluidbelasting het aantal geluidgehinderden berekend.

Uit de geluidkaarten 2022 lijkt dat meer dan veertig procent van de inwoners van Maassluis 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 Maassluis 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.

Onderdeel van het actieplan is ook een samenvatting van de tabellen van de geluidkaarten, welke conform de Europese regelgeving in 2022 zijn opgesteld. Hierin is de geluidbelasting anno 2021 vanwege het wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie binnen de gemeentegrens inzichtelijk gemaakt. Per bronsoort moet de geluidbelasting worden gerapporteerd over:

- het aantal woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen,
- het aantal bewoners.

Voor de dosismaat L_{den} (uitgedrukt in dB) zijn de klassen 55-60-65-70 dB evenals 75 dB en hoger gehanteerd. L_{den} is het gemiddelde over een dag. DEN staat voor day, evening, night. Voor de dosismaat L_{night} (uitgedrukt in dB) betreft dit de klassen 50-55-60-65 dB en 70 dB en hoger. De L_{night} betreft de gemiddelde geluidbelasting in de nachtperiode (23:00-07:00 uur). In bijlage 1 zijn alle tabellen weergegeven met uitsplitsing per bronsoort en per geluidklasse. Voor de geluidkaarten wordt uitgegaan van berekeningen. Dit is voorgeschreven door Europese en nationale regelgeving.

Tabel 1: Berekeningen geluidsbelasting van 55 dB L_{den} en hoger

	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
Geluidsgevoelige objecten ≥ 55 dB	6.600	300	400	0
Aantal inwoners ≥ 55 dB	14.200	600	900	0
Toename van het aantal hartziekten (IHD)	100	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Aantal ernstig gehinderden	2.500	100	n.v.t.	n.v.t.
Geluidsbelast oppervlak km ²	3	1	1	0

Tabel 2: Berekeningen geluidsbelasting van 50 dB Lnight en hoger

	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie	Luchtvaart
Geluidsgevoelige objecten ≥ 50 dB	3.300	0	100	0
Aantal inwoners ≥ 50 dB	7.100	100	200	0
Aantal slaapverstoorden	500	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Geluidsbelast oppervlak km ²	2	0	0	0

Duidelijk is dat wegverkeerslawaaï de meeste geluidgevoelige objecten beïnvloed en dus ook de meeste inwoners (ruim 40% van de bevolking). Op zich is dit logisch omdat door heel Maassluis wegen liggen en er dus veel mogelijke geluidbronnen zijn als daar veel auto's gebruik van maken. Ook de metro (spoorweglawaaï) doorkruist bovengronds de stad en is omringd door woningen. Dit beeld zien we terug in alle andere steden die geluidkaarten moeten maken. Ook industrielawaaï heeft relatief veel invloed, maar dat is logisch met het havenindustriële complex ten zuiden van de Nieuwe Waterweg / het Scheur.

Het verschil in aantal gehinderden komt door de wettelijk toe te passen berekeningsmethodiek hiervoor. In deze methodiek levert spoorweglawaaï meer hinder op dan industrielawaaï. Dat geen invloed berekend worden voor de luchtvaart heeft te maken met de door Europa voorgeschreven berekeningsmethode die gebruikt moet worden. Vliegverkeer dat boven de 300 meter hoogte grens vliegt mag volgens de regels niet meegenomen worden in de geluidbelastingsberekeningen. Daardoor komt het aantal bewoners dat berekend is voor vliegverkeer in Maassluis op nul uit.

In de regel zien we dat een vergelijk met de vorige kaart(en) lastig is omdat in 5 jaar veel verandert. Voor de kaarten uit 2022 is dat helemaal lastig omdat nieuwe Europese rekenregels zijn voorgeschreven die andere uitkomsten geven dan de rekenregels van de vorige kaarten.

2.5 Plandrempeel gemeente Maassluis

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. De gemeente ziet de plandrempeel uitdrukkelijk niet als omgevingswaarde. De plandrempeel geldt in principe voor alle wettelijke geluidbronnen.

In de vorige Actieplanperiode werd de plandrempeel geconsolideerd. In dit Actieplan 2024-2029 wordt deze plandrempeel aangepast naar Lden¹ 53 dB en Lnight² 45 dB. Deze plandrepels zijn afgeleid van het advies van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018 en betreft de advieswaarde voor wegverkeerslawaaï. De WHO geeft aan dat boven dit niveau vaker negatieve gezondheidseffecten ontstaan.

1) Het geluid is uitgedrukt in Lden (Level Day-Evening-Night). Dat is de maat voor de gemiddelde geluidsbelasting in decibel (dB) per etmaal (24h), waarbij geluid 's avonds en 's nachts zwaarder meetelt dan overdag.

2) De Lnight is de gemiddelde geluidsbelasting in decibel (dB) tussen 23 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends.

Deze plandrempeel geldt alleen voor gemeentelijke wegen. 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. De plandrempeel 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 geprobeerd wordt de kwaliteit op andere manieren te verbeteren.

Voor de overige relevante geluidrelevante infrastructuur (rijks-, provinciale en spoorwegen) wordt geen plandrempeel vastgesteld. De bevoegdheid (en bijbehorende actieplannen) van deze infrastructuur ligt namelijk bij het Rijk en/of Provincie. Deze geluidbronnen worden wel meegenomen bij de bepaling van de totale cumulatieve geluidbelasting. Voor het industrielaawaai van de gezoneerde industrieterreinen in de gemeente zelf, maar ook van de HIC-terreinen in de gemeente Rotterdam, geldt dat de plandrempeel gelijk gesteld wordt aan de wettelijke maximum geluidbelasting, te weten: Lden 55 dB en Night 45 dB.

2.6 Plandrempeel voor niet gemeentelijke bronnen

Voor de rijkswegen, metrolijn en de luchthaven geldt dat de gemeente niet het bevoegde gezag is om een plandrempeel vast te stellen of om hiervoor een actieplan op te stellen. 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 3: Bevoegd gezag en verantwoordelijkheden

Geluidbron	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 Maassluis en Rotterdam

3 Evaluatie Actieplan (Visie geluid 2017) en ontwikkelingen

3.1 Evaluatie Visie geluid 2017 Maassluis (actieplan 3de trans)

De visie Geluid Maassluis 2017 kan gezien worden als het actieplan geluid 2017-2022 dat de gemeente voor de derde trans van de Europese Environmental Noise Directive (END) moest maken. De visie bevat diverse acties. Onderstaand zijn deze acties geëvalueerd en beoordeeld in hoeverre in het huidige actieplan een vervolg hieraan gegeven zou kunnen worden.

Tabel 4: Evaluatie Visie geluid 2017

Maatregelen	Planning	Status 2024
1. Stilwegdek (doorgaande wegen)	2017-2022	- Laan 1940-1945 bevat stil wegdek. - Centrumroute en Westlandse weg zijn nog niet van stil asfalt voorzien. Momenteel financiële mogelijkheden beperkt
2. Mareplein (overweging stille klinkers)	2018	Voor het Mareplein zouden stille klinker overwogen worden. In de uitvoering is vanwege kostentechnische overwogen gekozen voor een asfaltlaag met klinkerprint. Deze is niet stiller dan gewone klinkers.
3. Geluidsanering - aanvragen subsidie - uitvoeren onderzoek - realisatie maatregelen	2017-2022	Gezien de coronaperiode (Covid-19) is de uitvoering, o.a. de woningbouwopnamen vertraagd. De planning is om binnen deze actieplanperiode de geluidsanering af te ronden.
4. Monitoring ontwikkelingen	2017-2022	Eén van de ontwikkelingen rondom de gemeente was de realisatie van de Blankenburgverbinding (A24) en A20.

(rondom de gemeente)	- Voor de A20 zijn in de actieplan periode extra maatregelen genomen, waardoor de geluidbelasting verminderd is. - Ook met betrekking tot de Blankenburgverbinding zijn afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat. In hoeverre de hinder van beide Rijkswaterstaat hiermee verminderd is, is iets wat de gemeente aan haar inwoners zal moeten vragen. Wel is duidelijk dat eventuele extra maatregelen niet door het Rijk gefinancierd worden.
----------------------	---

4 Geluidsambities Maassluis

4.1 Mobiliteitsvisie Maassluis

In de mobiliteitsvisie worden een aantal ontwikkelingen en trends geschetst. Tevens wordt het mobiliteitsprofiel van de gemeente in kaart gebracht. Uit de mobiliteitsvisie blijkt dat de inwoners van Maassluis relatief vaak de auto pakken om zich te verplaatsen, terwijl fietsgebruik wel wordt gestimuleerd.

Een verkeersveilige stad

De huidige situatie, trends en ontwikkelingen resulteren in de volgende concrete uitdagingen en inzichten:

- De voetganger en fietser zijn onderbelicht binnen het infrastructuur netwerk van Maassluis.
- De druk op de openbare ruimte van Maassluis neemt toe door de verwachte bevolkingsgroei en de huidige woningbouwopgave met een toename van het aantal verkeersdeelnemers en bewegingen binnen de gemeente als gevolg.
- Het huidige openbaar-vervoer-netwerk kan beter benut worden en er is een wens voor kwalitatieve uitbreiding, zowel lokaal als richting Den Haag.
- De diversiteit van vervoersmiddelen neemt toe onder andere door invloed van elektrische en technologische ontwikkelingen.
- Toename van logistieke verplaatsingen, door onder andere pakketdiensten binnen de gemeente als gevolg van veranderende levensstijl van inwoners.
- Verkeersveiligheid binnen de gemeente is sterk afhankelijk van het verkeersgedrag en de diversiteit van vervoersmiddelen die de beperkte ruimte met elkaar delen.
- Impact van vervoersmiddelen op het milieu is groot. Verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer hebben ten opzichte van de auto een minimale impact op de direct omgeving.

Mobiliteit voor iedereen

De waarden achter de mobiliteit in Maassluis zijn samengevat:

- Deelname aan het verkeer in Maassluis is veilig.
- Mobiliteit is essentieel voor het functioneren van de stad en de omgeving.
- Alle vervoersmodaliteiten worden in Maassluis gefaciliteerd, zijn eenvoudig en eenduidig in gebruik waardoor gepast verkeersgedrag wordt gestimuleerd.
- Mobiliteit levert een bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving in Maassluis, negatieve effecten op het milieu en de mens zijn minimaal.
- Mobiliteit heeft een positief effect op de gezondheid van de reiziger in Maassluis.
- Mobiliteit stelt iedereen in staat om deel te nemen aan de samenleving en iedereen heeft hier recht op.

4.2 Verwachte ontwikkelingen omgeving

Deze paragraaf beschrijft naast de infrastructurele ontwikkelingen van andere overheden ook de lokale infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen, met mogelijke invloed op de geluidssituatie in Maassluis. Het zijn ontwikkelingen die van belang zijn voor de geluidssituatie van Maassluis, maar voor de meeste ontwikkelingen geldt dat Maassluis geen bevoegd gezag is en alleen via 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 met de betreffende partijen om de tafel te gaan zitten om de belangen van Maassluis duidelijk te maken.

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

De bestaande treinverbinding tussen Schiedam en Hoek van Holland - met de stations Maassluis Centrum en West is omgebouwd van een gewone spoorlijn naar een hoogfrequente metroverbinding. Dit is fysiek inmiddels geregeld. Ook is de rijfrequentie verhoogd. De overdracht van het beheer van de metrolijn vindt in 2024 plaats. De gemeente heeft dan de keuze of ze het geluidbeheer van de metrolijn regelt via de huidige geluidproductieplafonds of dat ze de metrolijn onderbrengt onder de basisgeluidemissie, zoals die ook voor de lokale wegen gaat gelden. Beide systemen hebben voor- en nadelen. Tevens

worden de komende vijf jaar nog maatregelen aan de Hoekse Lijn genomen om deze aan de vastgestelde geluidproductieplafonds te laten voldoen.

b. Aanleg A24 (Blankenburgverbinding)

Het Rijk heeft in 2013 besloten tot de realisatie van de A24 (Blankenburgverbinding), een nieuwe rijksweg die de A20 (bij Maassluis) verbindt met de A15 (bij Rozenburg). De tunnel onder de Nieuwe Waterweg komt op de noordoever, ofwel aan de kant van Maassluis, boven 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. De weg ligt dicht genoeg bij Maassluis om geluidimpact te hebben. Hoe groot deze impact zou kunnen zijn is onderdeel geweest van de Milieu Effect Rapportage (MER), maar de daadwerkelijke impact kan verschillen met de prognoses van de MER en wordt pas duidelijk na openstelling van de route.

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 geluidoverlast) 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 Maassluis is een aantal maatregelen opgenomen.

Momenteel is Rijkswaterstaat druk met de aanleg van deze verbinding bezig. Uiteraard is er in het tracébesluit berekend welke toename van verkeer er zou kunnen optreden bij opening van de verbinding, maar de werkelijkheid kan weerbarstiger zijn dan de inschatting die destijds gemaakt zijn. Welke consequenties de Blankenburgverbinding daadwerkelijk voor het verkeer en de daarmee gepaard gaande geluidbelasting zal hebben zal de komende actieplanperiode moeten blijken.

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 geluidoverlast ten gevolge van vliegverkeer in Maassluis. 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 toch groeiruimte voor de luchthaven zou zijn. De minister heeft nog geen nieuw luchthavenbesluit genomen. Maassluis 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. Programma Havengeluid en Omgeving

De Gemeente Rotterdam is bezig met de voorbereidingen voor het invoeren van de geluidproductieplafonds voor de industriegebieden van de Rotterdamse havens. Omdat het geluid van deze industrieterreinen ook hun invloed hebben op de omliggende gemeenten is ze gestart met het programma Havengeluid en Omgeving. De diverse regiogemeenten, waaronder ook Maassluis zijn bij dit programma aangehaakt. Het uiteindelijke doel is om een balans te vinden voor de diverse belangen, zoals woningbouw economische ontwikkelingen en energietransitie. De verwachting is dat de komende actieplanperiode een koers wordt ontwikkeld voor het geluid van de haven en dat mogelijk ook de geluidproductieplafonds van de havengebieden wordt vastgesteld. Bij het vaststellen van de geluidproductieplafonds voor de Rotterdamse haven wordt vastgelegd welke geluidruimte de industrie krijgt op het grondgebied van Maassluis. Hier heeft de gemeente Maassluis als stakeholder een belangrijke rol om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen binnen de gemeente. In het op te stellen omgevingsplan van Maassluis dient onderbouwd te worden dat sprake is van een gezonde leefomgeving. Een aanvaardbaar geluidniveau, waarbij alle akoestisch relevante bronnen worden beschouwd, maakt onderdeel uit van de leefomgevingskwaliteit.

e. Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht geworden. De regelgeving met betrekking tot geluid heeft in deze wet een aantal wijzingen ondergaan. Dit betreffen onder andere de invoering van geluidproductieplafonds rondom de gezoneerde industrieterreinen en de monitoring van de geluid-

belasting van lokale wegen door de Basisgeluidemissie. Hiernaast (artikel 1.3, onder a, van de Omgevingswet) is "Het bereiken van een gezonde fysieke leefomgeving" één van de doelstellingen van de wet. Dat betekent dat gezondheid anders dan voorheen een belangrijk thema is dat transparant moet worden meegewogen bij besluitvorming over ruimtelijke visies en plannen. Het gaat om gezondheidsbescherming tegen invloeden uit het milieu, zoals geluidsoverlast. Naast de wettelijke geluidnormen dienen mogelijke effecten van geluid op gezondheid in beeld te worden gebracht en transparant worden meegewogen in de besluitvorming.

De komende jaren zal de gemeente Maassluis de wijzigingen moeten gaan doorvoeren. Daarnaast gaat de gemeente Maassluis ook aan de slag met de Omgevingsvisie en Omgevingsplan. Hierin wordt ook naar geluid gekeken.

f. Lokale ontwikkelingen

Ook in Maassluis zelf worden nieuwe woningbouwprojecten voorbereid. Deze projecten zijn opgenomen in het meerjarenprogramma gebiedsontwikkeling 2024 (MPG). Een groot aantal van deze projecten krijgen te maken met geluidbelastingen en er zal nagedacht moeten worden over geluidmaatregelen en andere compensatie maatregelen. Voorbeelden van komende ontwikkelingen: ontwikkeling Wilgenrijk, het Balkon, Station West en omstreken en de Kade. Naar industrieterrein Kapelpolder en het van Gelderenterrein wordt onderzoek gedaan naar de (her)ontwikkelingsmogelijkheden.

5 Acties 2024-2029

5.1 Stiller wegdek

De aandacht ligt op aanpak van wegverkeerslawaaï, omdat dit een voorname bron van geluidhinder is. De insteek is 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 een stil wegdek nodig is. Op dat moment moeten kosten drukken op het budget van bouwproject.

Een stiller wegdek levert geluidreductie op zonder dat de verkeerscapaciteit ingeperkt wordt. Stiller wegdek³ 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 oenschouw genomen wordt. Dit zorgt voor meer duurzaamheid en is kostenefficiënter.

In het vorige Actieplan is aangegeven dat Maassluis als geluidreducerend asfalt type SMA-NL 8G+ toepast. Hoewel dit niet het meest stille wegdek is dat bestaat, levert het wel goede prestaties op het gebied van levensduur en is daarmee een doelmatige geluidmaatregel. Maassluis kiest ook in dit actieplan 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. Maassluis wil zo goed mogelijk inspringen op deze innovaties. Als er een stiller en duurzamer type asfalt op de markt komt, spant Maassluis zich in om dit in Maassluis aangelegd te krijgen.

Voor de komende vijf jaar wil Maassluis verder met de aanleg van stiller wegdek. Hierbij zal gekeken worden naar de mogelijkheden binnen de financiële kaders. De gemeente Maassluis zal daarom verder geen doelstellingen opnemen in dit actieplan. Door de plandrempel zijn veel doorgaande wegen een aandachtspunt. 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 plandrempel liggen en langs de weg moeten woningen gesitueerd zijn.

5.2 Gevelsaneringen

De Omgevingswet en voorheen de Wet geluidhinder richt zich niet alleen op het voorkomen van geluidhinder in nieuwe situaties, maar kent ook een saneringsregeling wegverkeerslawaaï. Deze heeft tot doel het akoestisch isoleren van bestaande woningen met een relatief hoge geluidbelasting (boven een bepaalde drempelwaarde). De sanering van woningen in verband met industrielawaai is een aantal jaren geleden afgerond, voor wegverkeerslawaaï loopt deze nog. Dit project is bedoeld om woningen die vanuit het verleden een te hoge gevelbelasting hebben van afdoende gevelwering te voorzien, door

3) Een belangrijke maatregel kan de toepassing van stiller wegdek zijn. Na een proef is gebleken dat stille klinkers kunnen leiden tot gladheid voor fietsers. Hiermee zal rekeningen gehouden moeten worden.

bijvoorbeeld betere beglazing, betere kierdichting, dakisolatie, suskasten, of mechanische ventilatie. Dit alles om het geluidniveau binnen in de woningen te kunnen garanderen.

Deze woningen zijn in 2009 op de zogenaamde eindmeldingslijst gezet. Met deze zogenaamde eindmelding is de saneringsvoorraad vast komen te liggen. Maassluis 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 maximumbedrag, waardoor niet alle woningen in een keer aangepakt 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 Maassluis de gevelsaneringen. Dus voor die tijd moet Maassluis al haar woningen van de eindmeldingslijst hebben gesaneerd. In de tabel zijn de straten opgenomen waar de saneringsprojecten lopen en de gemeente de komende vijf jaar voorgang in het proces wil boeken.

Tabel 7: Geluidsaneringswoningen Maassluis

Geluidsaneringsproject	Jaar	Aantal saneringswoningen
Drijver / Westlandseweg	2024-2025	127
Wagenstraat	2025-2026	106
Restant project	2025-2028	312
- P.C. Hooftlaan		
- Lange Boonstraat		
- Rozenlaan		
- Westlandseweg		
Totaal		545

5.3 Overige geluidambities (acties)

In deze paragraaf worden de meer beleidsmatige maatregelen besproken. Voor een deel van deze maatregelen is niet uit te drukken wat precies het effect op de geluidssituatie zal zijn, maar hebben zij wel degelijk effect op het terugdringen van geluidbelasting en -hinder. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van fietsgebruik.

5.3.1 Mobiliteit en verkeer

Verkeer is een van de belangrijkste bronnen van hoge geluidbelastingen. Er zijn acties opgenomen in het actieplan Mobiliteit. Deze worden verder uitgewerkt in de mobiliteitsagenda.

30 km-wegen

Een van de mogelijke maatregelen is het verlagen van de maximumsnelheid, bijvoorbeeld van 50 km/u naar 30 km/u. Het is de bedoeling dat de betreffende wegen zodanig worden aangepast dat deze maximumsnelheid als logisch wordt ervaren door de weggebruikers. Dit kan worden bereikt door aanpassingen in de wegingdeling, zoals drempels, wegversmallingen of verschillende soorten wegdek.

Of een weg in aanmerking komt voor snelheidsverlaging hangt ook af van de hoeveelheid verkeer dat van de weg gebruik maakt en of de weg onderdeel is van de hoofdverkeersstructuur. In het laatste geval is snelheidsverlaging meestal niet wenselijk vanwege het belang van een vlotte verkeersafwikkeling. Daarbij spelen ook andere aspecten, waaronder wettelijke overwegingen, een rol, zodat een besluit tot snelheidsverlaging weloverwogen moet worden genomen.

Wanneer een weg bij een snelheidsverlaging niet geschikt is om te herinrichten als ETW 30 (Erftoegangsweg), kan overwogen worden om hier een GOW 30 (gebiedsontsluitingsweg) in te voeren. Hier zal echter nader onderzoek naar moeten worden gedaan op de wegen die hiervoor potentieel geschikt zijn.

Verbeteren loop- en fietsstructuur

De gemeente streeft ernaar om lopen en fietsen zoveel mogelijk te bevorderen. Het doel uit het Actieplan Mobiliteit is om meer fietsgebruikers in de stad te krijgen. Dit heeft niet alleen voordelen voor de gezondheid van de gebruikers, maar ook voor de omgeving, doordat de luchtkwaliteit verbetert en geluidshinder vermindert.

Maassluis is een relatief compacte stad, waardoor wordt verwacht dat de maatregelen effectief zullen zijn. De komende vijf jaar wordt onderzocht of het loop- en fietsnetwerk kan worden verbeterd.

Metroverbinding

In de afgelopen actieplanperiode is de metroverbinding Hoekse Lijn geopend. Daarnaast is enkele jaren geleden besloten om de frequentie van de nachtelijke dienstregeling te verhogen. Dit heeft echter geleid tot een overschrijding van het geluidproductieplafond voor de Hoekse Lijn. Omdat de metrolijn formeel/juridisch nog niet was overgedragen, zorgen het Rijk en ProRail ervoor dat maatregelen worden genomen om de metrolijn aan de geluidproductieplafonds te laten voldoen. In 2024 wordt het beheer van de metrolijn overgedragen aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), en worden de diverse gemeenten verantwoordelijk voor het naleven van de geluidnormen van de metrolijn.

De gemeente Maassluis wil samen met de andere betrokken gemeenten waar de Hoekse Lijn doorheen loopt afspraken maken met de metropoolregio. Deze afspraken moeten ervoor zorgen dat besluiten die de metropoolregio neemt geen negatieve geluidseffecten voor de gemeenten hebben. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijkheden om de frequentie van de metro verder te verhogen.

Piekgeluiden verkeer

Veel inwoners ervaren hinder van piekgeluid uit het verkeer. Tedenken valt aan brommers met een kapotte uitlaat of auto's met een zogenaamde sportuitlaat. Een pasklare oplossing voor dit probleem is er op de korte termijn niet. Technisch gezien zijn er mogelijkheden de veroorzakers te achterhalen, maar juridisch zijn (nog) geen mogelijkheden hierop te acteren. Daarnaast betreft het hier vooral gedrag. De gemeente blijft de landelijke ontwikkelingen op dit vlak op de voet volgen. Op de lange termijn zal de elektrificatie van het verkeer hier wel een bijdrage aan kunnen leveren.

5.3.2 Bedrijven en industrieterreinen gemeente Maassluis

Met betrekking tot bedrijven- en industrieterreinen, wordt gekeken hoe het verkeer, met name vrachtverkeer, kan worden verminderd of de milieu-impact hiervan. Ook wil Maassluis kijken of walstroom (bij aangemeerde schepen) een positief effect heeft op de hinder beleving en als dit effect er inderdaad is, bevorderen dat er op meer plekken walstroom komt.

5.3.3 Industrieterreinen havenindustriële complex

Op het industrielaanwaai afkomstig vanuit het havenindustriële complex heeft de gemeente niet direct invloed. Maar de gemeente is betrokken bij het NOVEX-proces en bij het Programmaplan Havengeluid en Omgeving (HGO). Dit programma biedt kansen om bepaalde ambities vanuit de omliggende gemeenten op te stellen voor het havenindustriële complex. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het benadrukken van het belang voor verplichten van walstroom voor container- en cruise-schepen⁴. Kijkend naar Maassluis, waar vooral het nestgeluid van tankers relevant is, is het logisch om ook te kijken naar ambities voor walstroom voor deze tankersschepen. Dit kan bijvoorbeeld worden vastgelegd in het omgevingsplan en de Havenvisie (beiden voor de Rotterdamse haven).

Daarnaast zijn de werkschepen aan de landtong de afgelopen jaren voorzien van walstroom. De geluidruimte van het 'oude' nestgeluid van deze schepen zit opgenomen in de geluidzone en de vastgestelde MTG's⁵. Op basis hiervan zou gemotiveerd kunnen worden dat, nu deze schepen zijn aangesloten op walstroom, deze geluidruimte niet meer nodig is. En daarom bij de aankomende actualisatie van de geluidzones vrij gemaakt kan worden om woningbouwontwikkelingen in de gemeente Maassluis te faciliteren en de ervaren geluidhinder te reduceren.

5.3.4 Omgevingsvisie en stedenbouwkundige plannen

Maassluis stelt momenteel een Omgevingsvisie op. Hierin wordt opgenomen waar welke kwaliteiten zal worden gevestigd, wordt behouden of wordt versterkt. Leefomgevingskwaliteit en gezondheid vormen hierin belangrijke thema's en daarbij zijn milieuthema's randvoorwaardelijk. In de visie worden de geluidseisen opgenomen en wordt tevens gekeken in hoeverre ook qua beleving de kwaliteit van de stad verbeterd kan worden. In de visie wordt daarom ook aandacht besteedt aan de geluidskwaliteit van de stad en worden voorwaarden opgenomen waar initiatiefnemers rekening mee moeten houden als zij geluidgevoelige functies, zoals woningen, op geluidbelaste plekken willen bouwen.

In de visie wordt ook aandacht besteed aan de groene, rustige plekken binnen de gemeente en wordt gekeken in hoeverre deze gebieden nog beter bereikbaar worden voor de inwoners.

4) Voor deze schepen is walstroom in ieder geval vóór 2030 nog niet verplicht; het plan loopt namelijk tot en met 2029.

5) De Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting (MTG) nabij een geluidgevoelige bestemming ten gevolge van een gezoneerd industrieterrein

De gemeente wil milieu en daarmee geluid vooraan in het planproces betrekken. Op deze manier wordt beter rekening gehouden met geluidbronnen en worden kwalitatief hoogwaardigere plannen ontwikkelen en gerealiseerd.

Voor nieuwe projecten, waarvan de planvorming de komende vijf jaar opgepakt gaat worden, is het van belang goed naar de geluidssituatie te kijken en met het stedenbouwkundige ontwerp rekening te houden met de aanwezige geluidbronnen in de buurt van deze locaties.

6 Inspraak en vaststelling

Het Ontwerp-Actieplan wordt na vaststelling door het College zes weken ter inzage gelegd, waarop een ieder zienswijze kan indienen. Tevens wordt het Ontwerp-Actieplan door het College aan de gemeenteraad aangeboden, waarbij de raad gevraagd wordt haar visie op het plan te geven. Het plan wordt aan de raad aangeboden nadat de zienswijzen vanuit de ter inzage periode zijn verwerkt. De zienswijzen en de visie van de raad worden verwerkt, waarna het college het definitieve Actieplan geluid vaststelt.

Bron Gezondheidskundige richtwaarden geluid website
<https://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-mmk-omgevingsgeluid/gezondheidseffecten-geluid/gezondheidskundige-richtwaarden>

Vastgesteld op 13 mei 2025

Bijlage 1 Wettelijk kader geluidbeleid

In 2018 heeft de WHO (World Health Organization) nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor geluid gepubliceerd: Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018). De richtlijn geeft aanbevelingen voor weg-, rail-, vliegverkeer, windturbines en recreatiegeluid en is gebaseerd op de nieuwste wetenschappelijke inzichten (tot en met 2014). De WHO heeft de advieswaarden gebaseerd op 'evidence reviews' voor verschillende gezondheidseffecten. Hierbij werd steeds hetzelfde protocol gevolgd. In deze 'evidence reviews' zijn niet alleen de resultaten van verschillende studies onderzocht, maar is ook de kwaliteit van de bewijskracht beoordeeld. Voor de volgende gezondheidseffecten zijn reviews geschreven:

- hinder
- effecten op slaap
- effecten op hart- en vaatstelsel en metabole systeem
- effecten op leerprestaties
- effecten op mentale gezondheid
- effecten op het ongeboren kind
- effecten op gehoor
- interventies.

Omdat windturbines en recreatiegeluid buiten de scope van deze GGD (Gemeentelijke Gezondheidsdienst) richtlijn vallen, worden de aanbevelingen van de WHO voor deze bronnen hier niet besproken.

De WHO volgt in de nieuwe guidelines een andere aanpak voor de onderbouwing van de advieswaarden dan voorheen. In plaats van een waarde waaronder geen gezondheidseffecten zijn te verwachten, geeft de WHO nu een advieswaarde gebaseerd op een bepaald percentage ernstige hinder en ernstige slaapverstoring, namelijk: 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. De WHO maakt hierbij gebruik van de nieuwe blootstelling-effect relaties voor de verschillende bronnen, gepresenteerd in de reviews van Guski et al. (hinder) en Basner & McGuire (slaapverstoring). Zie onderstaande tabel voor de advieswaarden.

Voor de nachtelijke blootstelling aan vliegverkeer gaat de WHO uit van 11% ernstige slaapverstoring. De WHO geeft aan dat de betrouwbaarheid van het voorspellen van ernstige slaapverstoring bij geluidsniveaus onder de 40 dB (decibel) L_{night} te laag is om een betrouwbare advieswaarde af te leiden. Bovendien stelt de WHO het volgende: *'lower levels would probably require a ban on night or early morning flights altogether, which is not feasible in many situations, given that the general population tends to value the convenience of air travel'*.

Tabel: Environmental Noise Guidelines WHO (2018)

Bron	Jaargemiddelde blootstelling	Onderbouwing	Nachtelijke blootstelling	Onderbouwing
Wegverkeer	53 dB L_{den}	10% ernstige hinder bij 53,3 dB L_{den}	45 dB L_{night}	3% ernstige slaapverstoring bij 45,4 dB L_{night}
Railverkeer	54 dB L_{den}	10% ernstige hinder bij 53,7 dB L_{den}	44 dB L_{night}	3% ernstige slaapverstoring bij 43,7 dB L_{night}
Vliegverkeer	45 dB L_{den}	10% ernstige hinder bij 45,4 dB L_{den}	40 dB L_{night}	11% ernstige slaapverstoring bij 40 dB L_{night}

- Basner M., McGuire S. (2018). WHO (World Health Organization) Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Effects on Sleep. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2018, 15, 519.
- Guski R., Schreckenberg D., Schuemer R. (2017). WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2017, 14, 1539.
- WHO (2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO, Kopenhagen.

<https://www.rivm.nl/ggd-richtlijn-mmk-omgevingsgeluid/gezondheidseffecten-geluid/advieswaarden-who>