

Actieplan geluid Oegstgeest

Actieplan geluid Oegstgeest

dossier : X3460.01.001
registratienummer : MD-MK20080287
versie : 14

Gemeente Oegstgeest
Milieudienst West Holland
mei 2008
definitief

INHOUD

BLAD

| | |
|--|----|
| SAMENVATTING | 3 |
| 1 WAAROM EEN ACTIEPLAN ? | 5 |
| 1.1 Geluid in de woonomgeving | 5 |
| 1.2 Achtergrond | 5 |
| 1.3 Richtlijn omgevingslawaai | 6 |
| 1.4 Van geluidskaat naar actieplan | 7 |
| 1.5 Wettelijk kader | 9 |
| 1.6 Saneringsopgave | 9 |
| 1.7 Relatie met bestaand beleid | 10 |
| 2 LOKALE BESCHRIJVING | 11 |
| 2.1 Geluid in de gemeente Oegstgeest | 11 |
| 2.2 Lokaal geluidbeleid | 11 |
| 2.3 Overzicht belangrijke infrastructurele werken en/of RO-plannen | 13 |
| 2.3.1 Gemeentelijke plannen | 13 |
| 2.3.2 Overige ruimtelijke plannen | 13 |
| 2.3.3 Overige actieplannen | 13 |
| 2.3.4 Ontwikkelingen geluidbronnen | 14 |
| 2.4 Saneringsopgave | 15 |
| 2.5 Geluidgevoelige bestemmingen | 15 |
| 2.6 Stille/stilte-gebieden | 15 |
| 2.7 Ambities voor het geluidbeleid | 15 |
| 2.8 Plandrempels (Lden en Lnight per type bron) | 16 |
| 3 SAMENVATTING GELUIDBELASTINGSKAART | 18 |
| 3.1 Beschrijving van de geluidbronnen | 18 |
| 3.2 Beschrijving knelpunten | 22 |
| 3.3 Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners | 22 |
| 3.3.1 Overzicht aantallen gehinderden en ernstig gehinderden | 22 |
| 3.3.2 Overzicht ernstig slaapgestoorden | 23 |
| 3.3.3 Overzicht overige geluidgevoelige bestemmingen | 23 |
| 3.4 Overschrijdingen van vergunningen | 24 |
| 4 HET ACTIEPLAN | 25 |
| 4.1 Mogelijke maatregelen | 25 |
| 4.1.1 Autosnelwegen | 25 |
| 4.1.2 Gemeentelijke wegen | 26 |
| 4.1.3 Spoorwegen | 28 |
| 4.1.4 Geluid van bedrijven | 28 |
| 4.1.5 Luchtvaart | 28 |
| 4.1.6 Samenvatting maatregelen | 30 |
| 4.2 Kosten baten analyse | 30 |
| 4.2.1 Kosten | 30 |
| 4.2.2 Baten | 33 |
| 4.2.3 Conclusie kosten baten analyse | 36 |

| | | |
|-------|---|----|
| 4.3 | Planning van de maatregelen | 36 |
| 4.4 | Beschrijving van de effecten | 37 |
| 4.4.1 | Beperking van aantal knelpunten | 37 |
| 4.4.2 | Effecten op de ernstige geluidhinder | 38 |
| 4.4.3 | Effecten op de ernstige slaapverstoring | 39 |
| 5 | BESCHRIJVING INSPRAAKPROCES | 40 |
| 5.1 | Kennisgeving | 40 |
| 6 | COLOFON | 44 |

BIJLAGEN

| | |
|---|------------------------------------|
| 1 | Verklaring van gebruikte begrippen |
| 2 | Overzicht mogelijke maatregelen |
| 3 | Kosten van stille wegdekken |
| 4 | Geluidbelasting van bedrijven |
| 5 | Overzicht acties |

SAMENVATTING

Oegstgeest wil zijn burgers een goede leefomgevingskwaliteit bieden; daar hoort ook een goede geluidskwaliteit bij. Als burgers in de omgeving van hun woning veel geluid uit de omgeving horen, vinden ze de kwaliteit van hun leefomgeving minder goed. Overmatig geluid leidt op de lange duur tot gezondheidsklachten en tot slechtere schoolprestaties. Deze effecten wil de gemeente zoveel mogelijk voorkomen.

In veel gevallen heeft de gemeente niet direct invloed op het geluid in Oegstgeest. Oegstgeest wordt immers doorsneden door een autosnelweg en een spoorlijn en ondervindt ook de invloed van de luchthaven Schiphol. Daarom is eerst in kaart gebracht, hoeveel omgevingsgeluid er eigenlijk in Oegstgeest is en van welke geluidbronnen dat afkomstig is.

Oegstgeest maakt deel uit van de door de Minister van VROM aangewezen agglomeratie Den Haag – Leiden. Daarom moest Oegstgeest een strategische geluidbelastingskaart laten opstellen voor het omgevingslawaai. Daarbij zijn als bronnen het wegverkeer op de autosnelweg A44, het binnenstedelijk wegverkeer, het railverkeer, de luchtvaart en de industrie meegenomen.

Uit deze inventarisatie, die in het kader van de geluidskarten voor de EU richtlijn omgevingslawaai is gedaan, blijkt dat er in Oegstgeest een gering percentage van de bevolking blootgesteld is aan ernstige geluidhinder.

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

Uit de geluidskarten is gebleken, dat het binnenstedelijk wegverkeer de grootste bijdrage heeft en bij ruim 350 woningen tot geluidbelastingen met een gezondheidsrisico leidt. In dit actieplan worden de acties beschreven die de gemeente wil uitvoeren in de planperiode 2008 – 2013, om deze situatie te verbeteren.

Oegstgeest wil de geluidbelasting terugbrengen door in de eerste plaats maatregelen aan de bron te nemen. Dat zijn maatregelen die leiden tot minder verkeer én tot verkeer dat minder geluid produceert. Zulke maatregelen worden ook in het kader van de luchtkwaliteit al overwogen.

Voor geluid denkt de gemeente aan toepassing van stille wegdekken op enkele knelpuntsituaties. Als zo'n stil wegdek wordt aangelegd op het moment dat een wegdek tóch al aan vervanging toe is, zijn de kosten beperkt.

Vliegtuiglawaai vormt in Oegstgeest een bron van klachten. De geluidbelasting van vliegtuigen is, volgens de berekeningen van Verkeer en Waterstaat, in Oegstgeest niet hoog. Maar omdat vliegtuiglawaai – bij eenzelfde geluidbelasting – tot meer hinder leidt dan andere vormen van lawaai, is vliegtuiglawaai in Oegstgeest toch een factor om rekening mee te houden. Dat betekent bijvoorbeeld, dat vergaande maatregelen voor wegverkeer geen zin hebben, omdat het geluid van de vliegtuigen altijd als achtergrond aanwezig blijft.

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

De gemeente heeft geen mogelijkheden, anders dan via de politieke kanalen, om het geluid van vliegtuigen in Oegstgeest te verminderen. Daarom worden in dit actieplan geen maatregelen tegen vliegtuiglawaai gepland.

De gemeente wil ook voorkomen dat er nieuwe situaties ontstaan met hoge geluidbelastingen. Maar Oegstgeest moet niet helemaal "op slot". Er moeten nieuwe ontwikkelingen mogelijk blijven, die zorgvuldig worden ingepast. De invloed van geluid op de leefomgeving wordt daarin meegewogen met andere factoren. In 2008 zal een afzonderlijke geluidsnota verschijnen, waarin het beleid met betrekking tot omgevingslawaai wordt uitgewerkt.

1 WAAROM EEN ACTIEPLAN ?

1.1 Geluid in de woonomgeving

Overmatig geluid in de woonomgeving leidt tot ongewenste effecten. Mensen die langdurig aan te veel geluid in de buurt van hun woning worden blootgesteld, raken op den duur gestresst, slapen slechter, kunnen zich minder goed concentreren, en krijgen daardoor hartklachten en soms ook stofwisselingsproblemen. Bij harde geluiden overdag kunnen mensen elkaar slecht verstaan. Ze krijgen ook problemen met het volgen van telefoongesprekken of van radio en televisie. Door al deze effecten wordt de gezondheid van mensen beïnvloed. De effecten worden samengevat met de aanduiding geluidhinder. Bij ernstige effecten spreken we over *ernstig gehinderde bewoners*.

Bij harde geluiden 's nachts kunnen mensen in hun slaap gestoord worden; soms worden ze wakker van zo'n geluid (ontwaakreactie) maar vaker worden ze in hun diepe slaap verstoord en staan 's morgens minder uitgerust op (slaapverstoring). We spreken hier over *slaapgestoorde bewoners*.

Ernstige geluidhinder en slaapverstoring hebben allebei gevolgen voor de volksgezondheid. Bevorderen van de volksgezondheid is een overheidstaak².

Als er teveel geluid in de woonomgeving is, heeft dat ook gevolgen voor de beleving van de leefomgevingskwaliteit. Mensen ervaren zo'n woonomgeving als minder waardevol, en dat heeft gevolgen voor de waarde van het onroerend goed. Burgers zijn bereid iets meer te betalen voor een woning in een rustige woonomgeving (willingness to pay).

Toch hoeft het niet overal stil te zijn. Bij een woonomgeving horen geluiden en sommige omgevingen zijn levendiger dan andere. Het is dus de opgave voor de overheid om samen met zijn burgers deze afweging te maken: niet zoveel geluid dat de volksgezondheid in gevaar komt, maar wel een woonklimaat dat past bij de aard van de omgeving.

In Nederland is er al sinds de jaren '80 van de vorige eeuw een Wet geluidhinder, later aangevuld met en deels vervangen door de Wet milieubeheer. Die wetten zullen ook in de toekomst – wellicht in aangepaste vorm – blijven bestaan. Deze wetten blijven belangrijke instrumenten om teveel geluid te voorkomen en beperken. Daar is sinds 2002 de Europese Richtlijn Omgevingslawaai bij gekomen. Die richtlijn heeft vooral de bedoeling om op lokaal niveau in kaart te brengen hoe het er met omgevingslawaai voor staat en wat de gemeentelijke overheid daar in samenspraak met zijn burgers aan wil doen.

1.2 Achtergrond

De richtlijn Omgevingslawaai 2002/49/EG (zie de volgende paragraaf) van de Europese Commissie stelt het maken van geluidskarten en actieplannen verplicht voor gemeentes die deel uitmaken van een agglomeratie. De minister van VROM heeft in Nederland 6 van zulke agglomeraties aangewezen. Oegstgeest ligt in de agglomeratie Den Haag – Leiden. Daarom moet Oegstgeest geluidskarten en een actieplan produceren.

De verplichting uit de richtlijn Omgevingslawaai is voor Nederland vertaald in de Regeling omgevingslawaai, die hoort bij hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder.

² Standpunt publieke gezondheid van de Raad voor de Volksgezondheid en Zorg: "De overheid is en blijft verantwoordelijk voor de aanpak" (22 januari 2007)

De gemeentes die tot een agglomeratie behoren zijn verplicht om vóór 30 juni 2007 een strategische geluidkaart vast te stellen.

De gemeente Oegstgeest heeft aan deze verplichting voldaan. De geluidbelastingkaart van Oegstgeest is vastgesteld met het Besluit van het Dagelijks bestuur van de Milieudienst West-Holland van 28 juni 2007 (idem Leiden en Leiderdorp).

De geluidkaart is gepubliceerd op de site van de Milieudienst West-Holland en kan daar bekeken worden (www.mdwh.nl).

Burgemeester en wethouders van de gemeente zijn vervolgens verplicht om uiterlijk op 18 mei 2008 een actieplan vast te stellen. Het is de bedoeling, dat inwoners van Oegstgeest daarbij betrokken worden. Dat wordt geregeld door toepassing van de openbare voorbereidingsprocedure van de afdeling 4.3 van de Algemene Wet bestuursrecht. Dat betekent dat het ontwerp van het actieplan minstens vier weken ter inzage moet worden gelegd, en dat iedereen over dit ontwerp zienswijzen naar voren kan brengen. Zulke zienswijzen worden verwacht van de inwoners van Oegstgeest, maar vooral ook van de gemeenteraad. Daarom zal het college de raad daartoe speciaal in de gelegenheid stellen.

Het ontwerp van het actieplan dat op grond van deze verplichting is opgesteld ligt voor u. In dit eerste hoofdstuk wordt het wettelijk kader beschreven en het proces dat moet worden gevolgd om dit actieplan vast te stellen.

1.3 Richtlijn omgevingslawaai

Door middel van de Europese Richtlijn 2002/49/EG wil de Europese Commissie de negatieve effecten van omgevingslawaai op de gezondheid terugdringen. Daarom wil men in de eerste plaats inzicht in de ernst van de situatie en de oorzaak van hoge geluidniveaus. Daarom is de verplichting ingesteld om kaarten te produceren.

De Europese Commissie stelt echter zelf geen grenzen aan het geluid in de woonomgeving. De Commissie heeft zich gerealiseerd, dat de ene woonomgeving de andere niet is. In bepaalde situaties – bijvoorbeeld midden in een grote drukke stad – zijn nu eenmaal hogere geluidniveaus aanwezig dan in een rustige woonwijk. En dat geluid hoort ook bij de levendigheid van zo'n stadscentrum; het zou daar niet uitgebannen moeten worden. Daarom moet op lokaal niveau en niet vanuit Brussel worden afgewogen, wat toelaatbaar is en wat niet. En de Europese Commissie wil, dat de burger zelf, in samenspraak met zijn gemeentebestuur, bij die afweging betrokken is. Daarom moet de gemeente ook serieus werk maken van het voorlichten van de burgers over omgevingslawaai.

De richtlijn wordt aangeduid als de Richtlijn omgevingslawaai. In Nederland is de richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidshinder. Zoals de naam al aangeeft is de Richtlijn omgevingslawaai van toepassing op het geluid in de woonomgeving (dus *buiten* woningen).

De richtlijn onderscheidt de volgende fasen:

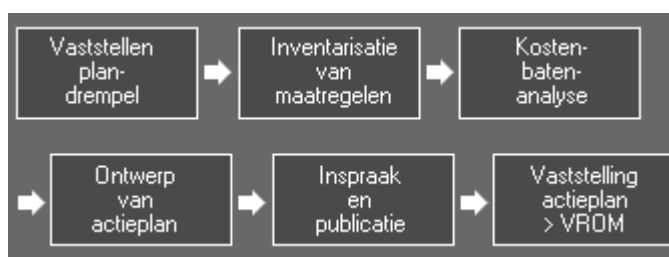
- Eerst inventariseren van de geluidsniveaus in de omgeving, dus: hoeveel geluid is er en waar komt het vandaan? Dat komt naar voren in de geluidbelastingskaarten.
- Dan het beheersen en waar nodig verlagen van dat geluid. Dat is het actieplan, zoals dat nu voor u ligt.

De richtlijn geeft aan dat er gekeken moet worden naar het geluid afkomstig van:

- Rijkswegen (autosnelwegen),
- Provinciale wegen,
- Binnenstedelijke wegen,
- Landelijke spoorwegen
- Grote luchthavens
- Bedrijven

1.4 Van geluidkaart naar actieplan

De geluidssituatie in Oegstgeest is beschreven in de geluidskarten die in op de website van de Milieudienst West-Holland staan. Om van de geluidskarten tot een actieplan te komen, is een aantal stappen nodig. Deze stappen zijn beschreven in de Handreiking omgevingslawaai van het Ministerie van VROM. Het stappenschema wordt hieronder herhaald. Daarna worden de afzonderlijke stappen kort toegelicht.



Figuur 1 De stappen bij het maken van het actieplan

Vaststellen plandremmel

Volgens de Europese richtlijn moet het actieplan gaan over ‘prioritaire problemen’. Van een prioritair probleem is sprake als er een ‘relevante grenswaarde’ wordt overschreden. En zoals gezegd gaat de richtlijn er van uit dat met een plaatselijke afweging wordt besloten wat die relevante grenswaarde dan is.

Bij de invoering van de richtlijn in de Nederlandse wetgeving is het begrip ‘relevante grenswaarde’ vertaald in ‘plandremmel’. De plandremmel is de waarde van de geluidsbelasting waarbij acties gepland zijn. De eerste stap voor het maken van een actieplan is het vaststellen van een of meer plandremmels. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandremmel zijn maatregelen (“acties”) noodzakelijk om deze overschrijding terug te dringen.

Inventarisatie van maatregelen

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar, waarmee het geluid in de omgeving kan worden verminderd. In deze tweede stap worden die maatregelen op een rij gezet en worden de voors en tegens afgewogen. Dan gaat het om vragen als: welke effecten kunnen met die maatregel worden bereikt, welke kosten zijn ermee gemoeid en welke andere effecten zijn er mee te bereiken, bijvoorbeeld voor andere bewoners of voor de luchtkwaliteit.

Omdat het actieplan een periode van 5 jaar bestrijkt, kunnen de omstandigheden in de looptijd van het actieplan veranderen, waardoor misschien de geluidsniveaus vanzelf al worden verminderd. Het is raadzaam om ook dergelijke ontwikkelingen in deze fase op een rijtje te zetten.

Het geluid in de woonomgeving kan afkomstig zijn van bronnen, waarop de gemeente geen directe invloed kan uitoefenen, zoals van de rijksweg, een provinciale weg, de spoorlijn of de luchthaven Schiphol.

De beheerders van deze bronnen (dat zijn dus rijkswaterstaat, de provincie, Prorail en de NV Luchthaven Schiphol) moeten zelf ook actieplannen maken. Deze worden door de Minister gepubliceerd. Die actieplannen kunnen ook een invloed hebben in Oegstgeest, waardoor de prioriteiten voor de gemeente kunnen verschuiven.

Kosten-baten analyse

In de volgende stap worden de kosten en de baten van de maatregelen tegen elkaar afgewogen. De kosten van maatregelen moeten in verhouding zijn met de baten die ermee bereikt kunnen worden. Zo zal de gemeente bijvoorbeeld niet besluiten om een 1 km lang geluidscherm te bouwen om één woning te beschermen. De kosten en baten hebben dus invloed op de keuze van de maatregelen.

De kosten van maatregelen laten zich doorgaans goed in geld uitdrukken, maar de baten zijn meer te verwachten in de richting van volksgezondheid en de verkoopwaarde van onroerende goederen. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.

Ontwerp van actieplan

Nadat de bovenstaande stappen zijn doorlopen kunnen Burgemeester en Wethouders een ontwerp actieplan opstellen. In dat ontwerp actieplan moet de wetgeving beschreven worden (paragraaf 1.4) en moet een beschrijving worden opgenomen van

- het betrokken gebied,
- de resultaten van de geluidskarten,
- het voorgenomen beleid dat gevolgen kan hebben voor de geluidskwaliteit in de komende *tien* jaar, zoals de uitvoering en invulling van bepaalde bestemmingsplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen,
- de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit in de komende vijf jaar (de planperiode),
- de reacties uit de inspraakprocedure.

Inspraak en publicatie

Artikel 123 van de Wet geluidhinder (Wgh) beschrijft de procedure voor de vaststelling van het actieplan. De voorbereiding gebeurt volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb). In tegenstelling tot wat er in die Wet in artikel 3:15 Awb beschreven staat, kan iedereen (elke burger van Nederland) vervolgens zienswijzen naar voren kan brengen (dus bijvoorbeeld ook iemand die helemaal niet in Oegstgeest woont). Ook de raad van Oegstgeest wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen bedraagt zes weken. De zienswijzen worden door het college dan verwerkt in een reactie op die zienswijzen en eventueel in een aanpassing van het actieplan. Er is vervolgens geen mogelijkheid tot beroep.

Vaststelling actieplan en verzending aan VROM

Uiterlijk 18 mei 2008 moet het actieplan door het college worden vastgesteld (Wgh. 122). In de aangewezen agglomeratiegemeenten stellen B&W het actieplan vast en GS stelt het actieplan voor provinciale wegen vast. De actieplannen voor rijkswegen, hoofdspoorwegen en grote luchthavens worden vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken gepubliceerd en wordt het actieplan verstuurd naar de door het ministerie van VROM aangewezen instantie. Het ministerie van VROM is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden naar aan de Europese Commissie.

1.5 Wettelijk kader

Op 18 juli 2004 traden de volgende wetten in werking:

- het Besluit omgevingslawaai en
- de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder (Wgh),
- de Wet luchtvaart en
- de Spoorwegwet.

De wijzigingen in deze wetten houden verband met de invoering van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189.

Een meer gedetailleerde uitwerking van deze wetten is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten. Dat zijn:

- het Besluit omgevingslawaai (AMvB, gepubliceerd in Staatsblad 2004, 339) en
- de Regeling omgevingslawaai (ministeriële regeling, gepubliceerd in Staatscourant 2004 nummer 134 en aangevuld in 140).

Volgens artikel 117 van de Wet tot wijziging van de Wet geluidhinder moesten de bronbeheerders van de rijksbronnen en van de provinciale wegen aan de Europese Commissie melden, welke wegen en spoorwegen "belangrijk" zijn. Dat wil zeggen dat voor deze wegen en spoorwegen een geluidskaart moest worden opgesteld. Die melding heeft op 11 augustus 2005 plaatsgevonden.

Nederland heeft die belangrijke hoofdwegen en spoorwegen gepubliceerd in de Staatscourant nr. 154, blz. 10 t/m 13.

Voor de voorlichting van het publiek en het ter inzage leggen van de actieplannen is voorts Hoofdstuk 3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van belang.

1.6 Saneringsopgave

In Nederland wordt al veel langer gewerkt aan het voorkomen of beperken van geluidhinder. De Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer verplichten bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een geluidsonderzoek bij nieuwe plannen voor woningbouw of nieuwe wegen en spoorwegen. De wet geeft dan grenswaarden aan die in zulke situaties moeten worden toegepast.

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

De kosten voor de uitvoering van de sanering worden betaald uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). De landelijke budgetten worden steeds voor vijf jaar vastgesteld. De toekenning van de budgetten aan de gemeente vindt jaarlijks door de Provincie plaats. De uitvoering van de sanering is een proces van vele jaren. In de meeste gevallen wordt bij de uitvoering van de sanering gekozen voor gevelisolatie als maatregel.

Voor railverkeerslawaai moesten gemeenten de zogenaamde eindmelding vóór 1 januari 2007 afronden. Nieuwe saneringssituaties die na die datum worden gemeld worden niet meer in het landelijke programma opgenomen. De eindmelding voor wegverkeerslawaai moet voor 1 januari 2009 worden gedaan.

1.7 Relatie met bestaand beleid

De gemeente Oegstgeest besteedt aandacht aan de kwaliteit van de leefomgeving. De wettelijke taken in dat kader worden uitgevoerd door de Milieudienst West-Holland. Dat behelst onder andere de advisering over geluid bij planontwikkelingen, bij vergunningverlening voor bedrijven in het kader van de Wet milieubeheer en ook de uitvoering van de sanering verkeerslawaai.

De gemeente wil in 2008 een beleidsnota opstellen, waarin het beleid voor omgevingslawaai zal worden vastgelegd. Dat beleid zal gaan aansluiten bij het regionale beleid, dat al is beschreven in het milieubeleidsplan. In de buurgemeente Leiden bestaat al een Geluidsnota (september 2004). Deze beleidsnota geeft uitgangspunten voor het beleid op lange termijn. De gemeente Oegstgeest neemt de nota van Leiden als uitgangspunt bij het opstellen van de eigen geluidsnota.

2 LOKALE BESCHRIJVING

2.1 Geluid in de gemeente Oegstgeest

De gemeente Oegstgeest heeft in het jaar 2006 21.499 inwoners op 6474 adressen. Het grondgebied beslaat een oppervlakte van 778 km².

Het grondgebied van de gemeente ligt globaal tussen de Rijksweg A44 en de spoorlijn Leiden – Schiphol. De gemeente grenst aan de gemeenten Teylingen, Katwijk en Leiden.

Van noord naar zuid zijn de wijken De Morsebel en Haaswijk ten noorden van het Oegstgeesterkanaal en de Bloemenbuurt, de Schildersbuurt en de Zeeheldenwijk, het Oranjepark, de Prinsessenwijk en Poelgeest ten zuiden van dit kanaal te onderscheiden.



De verkeersstructuur wordt gekenmerkt door de zogenaamde “ruit” van Oegstgeest, die bestaat uit de wegen (met de klok mee, beginnend in het noorden): Haarlemmerstraatweg/Haaswijklaan, President Kennedylaan, Abtspoelweg/Laan van Oud Poelgeest (met aftakking Oegstgeesterweg), Warmonderweg (met aftakking Rijnsburgerweg), Geversstraat (met aftakking Rijnszichtweg), Rhijngeesterstraatweg.

In Oegstgeest wonen veel forensen. Voor de belangrijkste voorzieningen zijn zij aangewezen op het naburige Leiden. Zij wonen in Oegstgeest omdat de woonkwaliteit als hoog wordt ervaren.

Het omgevingslawaai in de gemeente is afkomstig van de volgende geluidbronnen:

- Wegverkeer op de A44;
- Wegverkeer op de gemeentelijke wegen, met name op de bovengenoemde ruit;
- Schiphol;
- Bedrijven, namelijk de bedrijven op het bedrijventerrein Kamphuizerpolder. Op dit bedrijventerrein is FloraHolland Rijnsburg gevestigd en neemt daarvan het grootste deel in beslag. Het zuidelijke deel van dit bedrijventerrein valt binnen het grondgebied van de gemeente Oegstgeest. In oostelijke richting wordt het bedrijventerrein door de rijksweg A44 gescheiden van het grondgebied van de gemeente Oegstgeest.

2.2 Lokaal geluidbeleid

In de gemeente Oegstgeest is nog geen lokaal geluidbeleid geformuleerd. De gemeente is van plan om een eigen geluidsnota op te stellen, die zal gaan aansluiten bij het regionale beleid zoals dat is verwoord in het milieubeleidsplan en al eerder is uitgewerkt in de geluidsnota van de gemeente Leiden.

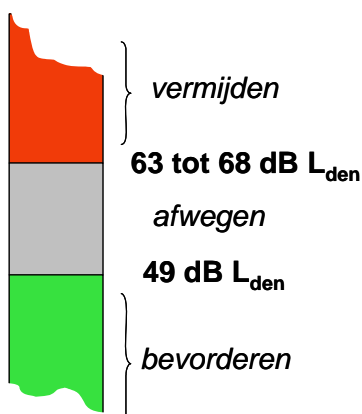
Gemiddeld geluid

De effecten van geluid in de woonomgeving worden het best beschreven door het gemiddelde geluidsniveau, dat over lange tijd (meerdere jaren) optreedt. Lawaaiige momenten – bijvoorbeeld als er een brommer langskomt – worden afgewisseld door rustige momenten. De hinder hangt niet alleen af van de hoeveelheid geluid op een lawaaiig moment, maar ook van de duur van stille en lawaaiige momenten. Die middeling wordt aangegeven door het zogenaamde **equivalente** geluidsniveau, waarin stille en lawaaiige momenten en hun tijdsduur worden meegenomen.

Verder is lawaai 's nachts, als veel mensen willen slapen, hinderlijker en slechter voor de gezondheid dan overdag. Daarom is er in de maat voor geluid een straffactor voor de nacht- en avondperiode ingebouwd. In Nederland is sinds de '80-er jaren gebruik gemaakt van de **etmaalwaarde**, waarin die straffactor verwerkt is. In de Europese Richtlijn is het gebruik van een andere grootheid voorgeschreven, de L_{den} . Beide grootheden worden uitgedrukt in deciBel (dB). Ook in de L_{den} zijn straffactoren voor de avond en de nacht opgenomen. Maar afhankelijk van de verdeling van geluid over de periodes van het etmaal komt er toch een ander getal uit. Voor wegverkeer en railverkeer levert hetzelfde geluid een ca. 2 dB hogere waarde in L_{etmaal} dan in L_{den} op.

Volgens een brief van de GGD Zuid-Holland Noord, die bij de totstandkoming van de geluidsnota Leiden is gebruikt, kan ziekte door geluid in de vorm van hoge bloeddruk, ischemische³ hartziekten en hartinfarcten ontstaan bij een geluidsniveau op de gevel van 65 – 70 dB(A) (etmaalwaarde⁴). Deze waarde is vergelijkbaar met een L_{den} van 63 – 68 dB voor wegverkeerslawaai.

Beneden 51 dB(A) etmaalwaarde (49 dB L_{den} ¹) is volgens de GGD sprake van een “bijzondere kwaliteit die bijdraagt tot de attractiviteit van een gebied”. Volgens de GGD zou het beleidsuitgangspunt voor de gemeente moeten zijn, om geen woongebieden met een geluidsbelasting van 63 dB L_{den} of meer toe te staan, en het areaal aan gebieden met een geluidsbelasting van 49 L_{den} of minder juist te vergroten.



Dit beleidsuitgangspunt kan ook voor Oegstgeest de leidraad zijn. Zoals in de figuur hiernaast is aangegeven, zou dat betekenen, dat voor wegverkeerslawaai geluid met een niveau boven ca. 65 dB L_{den} wordt vermeden en dat gebieden met een geluidsniveau van minder dan ca. 50 dB L_{den} juist worden ontzien. Tussen beide waardes ligt een grijs gebied, waarin de gemeente eigen afwegingen kan maken.

In de geluidsnota wordt deze benadering verder lokaal ingevuld. Afhankelijk van het type gebied worden dan streefwaarden vastgesteld.

³ Ischemische ziekten zijn ziekten die worden veroorzaakt door doorbloedingsproblemen

⁴ Zie voor een verdere uitleg van deze begrippen bijlage 1.

¹ Zie voor een verdere uitleg van deze begrippen bijlage 1.

In dit actieplan wordt de nadruk gelegd op de "hot spots", de locaties waar de zogenaamde plandrempel (zie hoofdstuk 2.8) wordt overschreden en waar de gemeente in de komende jaren iets aan wil doen.

2.3 Overzicht belangrijke infrastructurele werken en/of RO-plannen

2.3.1 Gemeentelijke plannen

Dit actieplan kijkt in principe 5 jaar vooruit. De kwaliteit van de leefomgeving in Oegstgeest wordt niet alleen beïnvloed door de maatregelen en acties, die de gemeente in het kader van dit actieplan wil uitvoeren, maar ook door de verwachte en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen Oegstgeest spelen de volgende gemeentelijke projecten:

- Clusiushof / Jac P Thijsselaan, 182 woningen en voorzieningen binnen de zone van de spoorlijn; in dit plan zijn bij uitzondering hogere geluidbelastingen toegelaten. De woningen zijn daarom volgens de wettelijke eisen voorzien van gevelisolatie.
- Apollolaan; bouw van seniorenwoningen en starterswoningen, vernieuwbouw van voorzieningen, op de plaats van bestaande bouwkavels. Project ligt binnen de zone van de A44. De artikel 19 procedure om dit plan planologisch mogelijk te maken is afgerond. Daarbij is ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd.
- Nieuw-Rhijngest; 1800 à 1900 hoogwaardige woningen en hoogwaardige kantoren op een grootschalige locatie tussen A44 en Oude Rijn. Het plan is globaal vastgesteld en wordt verder ingevuld met uitvoeringsplannen. De geluidgevoelige bestemmingen zijn aan de zijde van de A44 voorzien van zogenaamde dove gevels en met deze bouwblokken wordt de daarachter liggende bebouwing tegen teveel geluid afgeschermd.
- MEOB, de gemeente beoogt vorming van een regionaal bedrijventerrein,
- Noordoever Oegstgeesterkanaal; inrichting als groene zone en recreatiegebied

Voor het aspect omgevingslawaai zijn de eerste vier plannen relevant. Omdat bij de geluidskaarten in de eerste plaats gekeken wordt naar de geluidsniveaus buiten aan de gevel en niet binnen in de woning zou de totstandkoming van deze plannen in de volgende ronde van geluidskaarten (2012) kunnen leiden tot een toename van het aantal woningen boven de plandrempel. Op dit moment is nog niet bekend hoe groot die toename dan zal zijn.

2.3.2 Overige ruimtelijke plannen

Ruimtelijke ontwikkelingen worden niet alleen door de gemeente zelf gepland, maar worden ook door anderen tot stand gebracht. Regionale projecten met een mogelijke invloed op de geluidskwaliteit in Oegstgeest zijn:

- Rijn-Gouwelijn, die mogelijk een – zeer gering - positief effect kan hebben; meer mensen gaan immers gebruik maken van het openbaar vervoer en de intensiteit van het wegverkeer zal naar verhouding iets afnemen.
- Rijnlandroute, een nieuwe verbinding tussen A4 en A44 ten westen van Leiden, die het verkeer door Oegstgeest eventueel enigszins zou kunnen ontlasten.

2.3.3 Overige actieplannen

Niet alleen de gemeente maar ook de beheerders van autosnelwegen, landelijke spoorwegen en van de luchthaven Schiphol moeten geluidskaarten en actieplannen maken.

Rijkswaterstaat heeft geluidskaarten gemaakt voor het rijkswegennet, maar de aantallen bewoners binnen agglomeraties die hinder ondervinden van een autosnelweg worden niet door Rijkswaterstaat maar door de gemeente aangegeven ⁵.

De gemeente kan in zijn actieplan geen maatregelen opnemen voor het geluid van de autosnelweg; hiervoor dient de gemeente dan in overleg te treden met de bronbeheerder Rijkswaterstaat. ⁶

Rijkswaterstaat stelt ook zelf een actieplan op voor het gehele wegennet. De effecten van dit actieplan kunnen ook de situatie binnen de gemeente beïnvloeden.

2.3.4 Ontwikkelingen geluidbronnen

De gemeente heeft geen invloed op de hoeveelheid geluid die auto's, treinen en vliegtuigen produceren. Dat wordt geregeld door de Europese Commissie. Auto's die aan die regels voldoen zijn toegelaten tot het Europese wegennet en kunnen in een gemeente niet worden tegengehouden. Wél kan een gemeente voorwaarden stellen aan het gebruik van lawaaiige of vervuilende voertuigen (bijvoorbeeld door een deel van de gemeente af te sluiten voor zulke voertuigen of door de parkeertarieven voor zulke voertuigen op te schroeven). Sommige logistieke dienstverleners beschikken over stille voertuigen voor de distributie in stedelijk gebied. Als veel meer gemeentes dergelijke maatregelen gaan nemen, zal dit op termijn een effect hebben op de gemiddelde geluidproductie van het wagenpark. Dat zou ook kunnen gebeuren als het aantal elektrische en hybride voertuigen toeneemt. Voor aardgasvoertuigen geldt een vergelijkbare redenatie ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Samenvattend: Het effect van deze ontwikkelingen is naar schatting beperkt tot 1 à 2 dB(A) in de komende 5 jaar.

Ook de invloed van de Nederlandse overheid is beperkt. Nederland probeert in Brussel invloed uit te oefenen om de geluidsproductie van weg- en railvoertuigen terug te dringen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het lobbyen voor een Europese bandenrichtlijn voor wegvoertuigen en door het afkondigen van een nachtrijverbod voor lawaaiige treinen (per 2012 volgens de nota verkeersemissies).

In de afgelopen 20 jaar heeft de Europese Commissie de eisen voor geluidsproductie van auto's en vrachtauto's enkele malen naar beneden bijgesteld. Toch zijn auto's en vrachtauto's niet heel veel stiller geworden. Dat kwam onder andere omdat tegelijk ook de meetmethoden zijn veranderd waardoor lawaaiige auto's gemakkelijker door de test kwamen. Ook zijn auto's in de loop der jaren groter en zwaarder geworden. Daarom hebben ze een zwaardere motor gekregen, die meer geluid produceert.

Nederland wil graag via een Europese regelgeving bevorderen, dat meer stille autobanden worden ingezet en lawaaiige banden worden verboden. Daardoor zouden auto's gemiddeld 2 à 3 dB(A) stiller kunnen worden, maar dat zal vooral op autosnelwegen te merken zijn. Bij de lagere snelheden van stedelijk wegverkeer is ook het motorgeluid van belang. Volgens Sandberg en Ejsmont ⁷ is de snelheid waarboven bandenlawaai dominant wordt bij gelijkmatig rijdende personenauto's ca. 15 – 25 km/u en bij versnellende personenauto's 30 – 45 km/u. Bij vrachtauto's is dat respectievelijk 30 - 35 en 45 - 50 km/u.

⁵ Besluit omgevingslawaai, toelichting bij artikel 7: *“De aantallen woningen en andere geluidsgevoelige objecten, alsmede de aantallen bewoners, worden alleen aangegeven voor het gebied dat is gelegen buiten de agglomeraties.”*

⁶ Handreiking omgevingslawaai, pagina 33

⁷ Tyre road noise reference book, ISBN 91-631-2610-9, uitg. 2002

2.4 Saneringsopgave

De gemeente heeft een saneringsopgave. In Oegstgeest staan ca. 200 woningen op de B-lijst en 20 op de A-lijst. Van de 200 woningen op de B-lijst liggen er ca. 150 langs de wegen die in dit actieplan als prioritair worden beschouwd en waar in het kader van dit actieplan maatregelen worden overwogen.

| Straat | Woningen op de A-lijst | Woningen op de B-lijst |
|------------------------|------------------------|------------------------|
| Dorpsstraat | X | X |
| Geversstraat | X | X |
| Rijnsburgerweg | X | X |
| Rijnzichtweg | | X |
| Rhijngeesterstraatweg | | X |
| Laan van Oud Poelgeest | | X |
| Endegeesterstraatweg | | X |
| President Kennedylaan | | X |

De uitvoering van de sanering bij woningen op de B-lijst zal nog lang duren. Daarom vormt het voorliggende actieplan een goede aanzet om deze situaties te verbeteren.

2.5 Geluidgevoelige bestemmingen

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

- Negen basisscholen en drie scholen voor voortgezet onderwijs;
- 1 psychiatrisch ziekenhuis met een groot terrein;
- 1 terrein met woonwagenstandplaatsen.

De geluidbelasting van deze zogenoemde overige geluidgevoelige bestemmingen is in de geluidkaart niet afzonderlijk in beeld gebracht. Er zijn bij deze bestemmingen geen knelpuntsituaties en daarom wordt voor de beschouwde actieperiode tot 2013 geen actie ondernomen.

2.6 Stille/stilte-gebieden

In Oegstgeest zijn geen als zodanig aangewezen stille of stiltegebieden. Hiervoor hoeft dan ook geen bijzondere actie te worden ondernomen.

2.7 Ambities voor het geluidbeleid

De gemeente wil voor de komende vijf jaar realistische, haalbare en meetbare doelen stellen om de geluidssituatie voor haar burgers te verbeteren. Voor nieuwe situaties wil de gemeente zorgen, dat er geen nieuwe ernstig geluidgehinderden bijkomen. Deze twee doelstellingen passen bij de doelstellingen uit de geluidsnota, zoals die voor Oegstgeest zal worden opgesteld, te weten:

- Waar door hoge geluidbelastingen een risico voor de gezondheid optreedt, de situatie verbeteren respectievelijk vermijden,
- Waar een uitzonderlijk goede woonkwaliteit aanwezig is, het gebied zo mogelijk uitbreiden.

In dit actieplan ligt de nadruk op de eerste doelstelling. Daarom heeft de gemeente besloten tot het vaststellen van een zogenaamde plandrempel. Deze plandrempel wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

2.8 Plandrempels (L_{den} en L_{night} per type bron)⁸

Onder de plandrempel wordt verstaan:

een waarde van de geluidbelasting, die de gemeente tot actie in het actieplan noopt.

De gemeente wil ernaar streven, dat in de planperiode (2008 – 2013) het aantal woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel wordt geminimaliseerd.

De gemeente wil een realistische plandrempel stellen, die leidt tot een omvang van acties die haalbaar en meetbaar is. Om die reden heeft de gemeente gekozen voor de volgende plandrempels:

$$L_{den} = 65 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 60 \text{ dB}$$

Waarom een plandrempel?

In de Handreiking omgevingslawaai wordt het vaststellen van een plandrempel gesuggereerd als onderdeel van het actieplan. Door de maatregelen te richten op de woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel worden de situaties met de hoogste geluidbelastingen aangepakt. Daarom wordt in die situaties de geluidhinder teruggebracht. Het is niet op vanzelfsprekend dat deze aanpak ook een grote vermindering van de (ernstige) geluidhinder zal inhouden. Immers, ook bij lage geluidniveaus kan ernstige geluidhinder optreden. De keuze van een plandrempel als 'actiegrens' is vooral ingegeven door de wens om realistische, haalbare doelen te stellen.

Waarom deze waardes?

De keuze voor deze plandrempels is vooral ingegeven door de wens een haalbare, realistische doelstelling neer te zetten en aan te sluiten bij de geluidbelastingen die in paragraaf 2.2. zijn genoemd als grens waarboven gezondheidseffecten optreden. De waarde van 65 dB L_{den} komt voor weg- en railverkeer ongeveer overeen met een etmaalwaarde van 67 dB(A). De waarde wordt op 5 dB afgerond, omdat de woningen volgens de voorschriften van de Europese Richtlijn omgevingslawaai worden ingedeeld in klassen met stappen van 5 dB.

Bij een plandrempel van 65 dB L_{den} moet de aandacht in dit actieplan worden gericht op circa 300 woningen. Zou die plandrempel lager worden gelegd, bijvoorbeeld bij 60 dB L_{den} , dan wordt het aantal woningen met een overschrijding te groot om allemaal binnen de looptijd van dit actieplan (5 jaar) aan te kunnen pakken.

Dezelfde redenering gaat op voor de plandrempel van 60 dB L_{night} . Het gaat bij die plandrempel om ca. 50 woningen. Bij een lagere plandrempel, bijvoorbeeld 55, zou het om veel meer woningen (ca. 450) gaan die aangepakt zouden moeten worden binnen de looptijd van dit actieplan.

⁸ Zie voor een uitleg van deze begrippen hoofdstuk 6

Samenhang met gevelmaatregelen?

De geluidbelastingkaarten beperken zich tot een weergave van de geluidssituatie buiten de woningen. In sommige gevallen zal bij bestaande woningen al in een eerder stadium gevelisolatie zijn toegepast, om de geluidbelasting binnen in de woning acceptabel te houden. Dat doet zich bijvoorbeeld voor in situaties waar een hogere grenswaarde is vastgesteld in het kader van de ruimtelijke ordeningsprocedure, of in situaties waar de sanering al is uitgevoerd. Deze bestaande situaties met gevelisolatie zijn niet afzonderlijk in kaart gebracht. Veiligheidshalve gaan we ervan uit dat er geen gevelisolatie aanwezig is.

Zelfde plandrempel voor railverkeer als voor wegverkeer

De plandrempel voor L_{den} heeft vooral betrekking op wegverkeerslawaai. Bij hetzelfde geluidniveau is spoorweglawaai voor de meeste mensen minder hinderlijk dan wegverkeerslawaai. Voor railverkeer zou de gemeente dan ook een hogere plandrempel van bijvoorbeeld 70 dB L_{den} en 60 dB L_{night} kunnen aanhouden. Dit zou de communicatie over het actieplan complexer maken, terwijl het toch niet tot andere maatregelen zou leiden, omdat de problematiek van railverkeerslawaai in Oegstgeest beperkt is. Daarom wordt voor één eenduidige plandrempel van 65 dB L_{den} voor weg- en railverkeerslawaai gekozen.

Aparte plandrempel voor bedrijven

Voor industrielawaai geldt in Nederland op grond van de Handreiking Industrielawaai en de Circulaire Industrielawaai een maximale richtwaarde van 55 dB(A) L_{etm} . Overschrijdingen van deze richtwaarde zijn alleen te verwachten in situaties waar de handhaving tekort schiet. In de systematiek van de geluidskartering is gekozen voor een omzetting van L_{etm} naar L_{den} , door te veronderstellen dat beide gelijke waarde hebben. Daarom wordt in Oegstgeest voor industrielawaai vooralsnog een plandrempel aangehouden van $L_{etm} = 55$ dB(A).

Luchtvaartlawaai wel hinderlijk, maar niet op de kaart

Voor luchtvaartlawaai treden gezondheidseffecten bij lagere geluidbelastingen dan bij wegverkeer op. De geluidkaart voor Oegstgeest is overgenomen van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gepubliceerde kaart. Op deze kaart ligt Oegstgeest buiten de contour van 55 dB L_{den} , de laagste waarde waarvoor nog rekenresultaten moeten worden aangegeven. Daarom zijn over Oegstgeest geen gedetailleerde gegevens bekend.

Luchtvaartlawaai speelt een rol in situaties waarin de cumulatie van geluid van verschillende bronnen wordt beschouwd. De gemeente heeft geen mogelijkheden om in het actieplan maatregelen op te nemen die tot vermindering van het luchtvaartlawaai zullen leiden.

3 SAMENVATTING GELUIDBELASTINGSKAART

3.1 Beschrijving van de geluidbronnen

Ernstige geluidhinder

Volgens de rapportage nr. V.2006.1097.00.R001 van adviesbureau DGMR bij de geluidbelastingskaart zijn in Oegstgeest 765 inwoners ernstig gehinderd en 1833 inwoners gehinderd door omgevingslawaai. Daarmee is 8% van de bevolking gehinderd en 4 % ernstig gehinderd door omgevingslawaai. Ten opzichte van de landelijke cijfers (gemiddeld over alle agglomeraties is 12 % gehinderd en 5% ernstig gehinderd) is Oegstgeest een relatief stille gemeente.

De grootste bijdrage tot deze hinder wordt geleverd door wegverkeer. De volgende tabel is ontleend aan de rapportage van DGMR.

| L _{den} | Aantallen woningen in geluidbelastingsklassen | | | | | |
|------------------|---|---------|---------|---------|--------|-------------|
| | 50 – 54 | 55 - 59 | 60 - 64 | 65 - 69 | 70 -74 | 75 en hoger |
| wegverkeer | | 1675 | 860 | 319 | 16 | 0 |
| - overige wegen | | 1402 | 815 | 313 | 13 | 0 |
| - rijkswegen | | 119 | 4 | 4 | 0 | 0 |
| railverkeer | | 103 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| industrie | | 110 | 17 | 0 | 0 | 0 |

Toelichting bij de tabel:

Sommige woningen ondervinden zowel geluid van stedelijk wegverkeer als van rijkswegen. Als die bijdragen van verschillende bronnen bij elkaar worden opgeteld, verschuiven woningen soms naar een andere geluidsklasse. Daarom is het totaal aantal woningen in een bepaalde klasse van geluidbelasting door wegverkeer (eerste rij in de tabel) niet gelijk aan de som van de woningen in klassen van geluidbelasting door respectievelijk overige wegen en rijkswegen (rij 2 en 3 in de tabel).

Toelichting bij aantallen gehinderden en ernstig gehinderden:

Om van de geluidbelaste woningen te komen tot geluidgehinderde inwoners worden dosis-effectrelaties toegepast. Met deze relaties wordt aangegeven, dat er bij een bepaalde klasse geluidbelasting een bepaald percentage kans op ernstige geluidhinder voor de bewoners optreedt. Bij lage geluidbelastingen is er wel een kans op ernstige geluidhinder, maar die kans is klein, zodat er weinig bewoners ernstig gehinderd zijn. Bij hoge geluidbelastingen neemt die kans op ernstige geluidhinder toe, maar ook bij zeer hoge geluidbelastingen is niet 100% van de bewoners ernstig gehinderd. Om het aantal ernstige gehinderde bewoners te kunnen afleiden is het aantal woningen vermenigvuldigd met het standaard aantal bewoners per woning (gemiddeld 2,3 bewoners per woning) en met de kans op ernstige geluidhinder in die geluidklasse.

Ernstige slaapverstoring

Daarnaast zijn er in Oegstgeest 325 inwoners (1,5%) ernstig slaapgestoord. Hiervan is het merendeel in hun slaap gestoord door wegverkeer, maar ook een flink deel door industrie.

| L _{night} | Aantallen woningen in geluidbelastingsklassen | | | | | |
|--------------------|---|---------|---------|---------|---------|-------------|
| | 50 - 54 | 55 - 59 | 60 - 64 | 65 - 69 | 70 - 74 | 75 en hoger |
| wegverkeer | 824 | 362 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| - overige wegen | 770 | 345 | 23 | | | |
| - rijkswegen | 20 | 2 | 2 | | | |
| railverkeer | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| industrie | 495 | 108 | 17 | 0 | 0 | 0 |

Toelichting bij de tabel:

Sommige woningen ondervinden zowel geluid van stedelijk wegverkeer als van rijkswegen. Als die bijdragen van verschillende bronnen bij elkaar worden opgeteld, verschuiven woningen soms naar een andere geluidsklasse. Daarom is het totaal aantal woningen in een bepaalde klasse van geluidbelasting door wegverkeer (eerste rij in de tabel) niet gelijk aan de som van de woningen in klassen van geluidbelasting door respectievelijk overige wegen en rijkswegen (rij 2 en 3 in de tabel).

Toelichting bij aantallen slaapverstoorden:

Om van de geluidbelaste woningen te komen tot slaapverstoorde inwoners worden dosis-effectrelaties toegepast. Met deze relaties wordt aangegeven, dat er bij een bepaalde klasse geluidbelasting 's nachts een bepaald percentage kans op ernstige slaapverstoring voor de bewoners optreedt. Bij lage geluidbelastingen is er wel een kans op ernstige slaapverstoring, maar die kans is klein, zodat er weinig bewoners ernstig slaapverstoord zijn. Bij hoge geluidbelastingen neemt die kans op ernstige slaapverstoring toe, maar ook bij zeer hoge geluidbelastingen 's nachts is niet 100% van de bewoners ernstig slaapverstoord. Om het aantal ernstig slaapverstoorde bewoners te kunnen afleiden is het aantal woningen vermenigvuldigd met het standaard aantal bewoners per woning (gemiddeld 2,3 bewoners per woning) en met de kans op ernstige slaapverstoring 's nachts in die geluidklasse.

NB. Na correctie – naar aanleiding van een ingediende zienswijze van de zijde van FloraHolland Rijnsburg - van de geluidbelastingskaarten voor industrielawaai (zie bijlage 3) zijn er voor industrielawaai overdag geen woningen boven 55 L_{den} en 's nachts geen woningen boven 50 L_{night}. Dienovereenkomstig vervallen alle ernstig gehinderde en gehinderde bewoners, alsmede slaapgestoorde bewoners voor industrielawaai. De aangepaste percentages worden dan:

- Ernstig gehinderd: 731 in plaats van 765 (3%)
- Gehinderd: 1754 in plaats van 1833 (8%)
- Ernstig slaapgestoord: 215 in plaats van 325 (1%)

De nieuwe percentages worden daarmee: 3% ernstig gehinderd en 8% gehinderd, en 1% ernstig slaapgestoord.

Het actieplan concentreert zich op stedelijk wegverkeer, omdat dat de bron is waarop de gemeenten de meeste invloed kan uitoefenen.

Wegverkeer

Het wegverkeerslawaaï is voor het merendeel afkomstig van gemeentelijke wegen. Op de geluidbelastingskaart (L_{den} wegverkeer) zijn de volgende niet-autosnelwegen en straten als prioritair te herkennen:

1. Rijnzichtweg;
2. Geversstraat/Leidsestraatweg;
3. Rhijngeesterstraatweg;
4. Warmonderweg, Laan van Oud Poelgeest, Abtspoelweg;
5. Haarlemmertrekvaart (N444);
6. Haarlemmerstraatweg, Haaswijklaan;
7. Pres.Kennedylaan, Dorpsstraat, Rhijngeesterstraatweg.

Naast deze niet-autosnelwegen is in Oegstgeest ook de invloed van de rijksweg A44 duidelijk herkenbaar.

In de nacht (L_{night}) is dezelfde wegenstructuur herkenbaar, waarbij vooral de Rijnzichtweg, de Geversstraat, de Laan van Oud Poelgeest/Abtspoelweg, de Haarlemmertrekvaart en de Haarlemmerstraatweg (oostelijke ring) bepalend zijn.

De ligging van deze wegen is in de onderstaande figuur met bovenstaande nummers aangegeven.



Figuur 2. Wegenstructuur in Oegstgeest

Railverkeer

Het railverkeer is afkomstig van de spoorlijn Leiden - Schiphol. Op de geluidbelastingskaart is alleen de volgende locatie herkenbaar:

- Martinus Houttuynhof, Jac P Thijsselaan

Bedrijven

In Oegstgeest zijn alleen als bedrijven in de geluidkaart opgenomen:

- De bedrijven gelegen op het bedrijventerrein Kamphuiserpolder. Op dit bedrijventerrein is FloraHolland Rijnsburg gevestigd en neemt daarvan het grootste deel in beslag. Het zuidelijke deel van dit bedrijventerrein valt binnen het grondgebied van de gemeente Oegstgeest. In oostelijke richting wordt het bedrijventerrein door de rijksweg A44 gescheiden van het grondgebied van de gemeente Oegstgeest.

Zoals uit de tabellen blijkt, is er vooral overdag sprake van industrielawaai. Ter plaatse wordt dit industrielawaai grotendeels overstemd door het lawaai van de autosnelweg. De berekening is naar aanleiding van een zienswijze die door FloraHolland Rijnsburg is ingediend bijgesteld. In bijlage 3 zijn de bijgestelde kaarten voor industrielawaai opgenomen.

Luchtvaart

Cumulatie

Niet alle geluiden zijn even hinderlijk. Geluiden van vliegtuigen zijn – bij dezelfde sterkte – voor de meeste mensen hinderlijker dan geluiden van auto's. En het geluid van treinen is juist minder hinderlijk. Daarom kunnen de geluidniveaus van verschillende soorten bronnen niet zomaar worden opgeteld. In de Nederlandse wetgeving worden alle soorten geluid apart behandeld. Maar het heeft geen zin om het ene geluid sterk terug te dringen als het andere geluid overheerst. Daarom wordt gebruik gemaakt van cumulatie. Met het gecumuleerde geluidsniveau wordt een waarde aangegeven, waarin de bijdragen van alle soorten bronnen "gelijkhinderlijk" wordt meegenomen. Hinderlijke bronnen, zoals vliegtuiglawaai, telt dan zwaarder mee dan wegverkeerslawaai. Zo kan een goede afweging van prioriteiten worden gemaakt.

Er zijn contouren voor luchtvaartlawaai van de luchthaven Schiphol in de berekening betrokken. Daaruit blijkt, dat de gemeente Oegstgeest buiten de contour van 55 L_{den} van Schiphol ligt. In de gecumuleerde waarde (dat is een "optelling" van het geluid van alle geluidbronnen waarbij de verschillende bronnen naar hun hinderlijkheid worden gewogen) speelt de contour van luchtvaartlawaai wel een rol.

3.2 Beschrijving knelpunten

Voor het stedelijk wegverkeer treedt in elk geval op de volgende locaties een overschrijding van de plandrempel op:

| Adres volgens geluidkaart | Opm. | Geschat aantal woningen boven plandrempel |
|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| Rijnzichtweg | | 68 |
| Geversstraat/ Leidsestraatweg | | 9 |
| Rhijngeesterstraatweg | | 9 |
| Ln. van Oud Poelgeest | | 8 |
| Borneostraat | Geluid van de Rijnzichtweg | 4 |
| Wilhelminapark | Geluid van de Rhijngeesterstraatweg | 2 |
| Haarlemmerstraatweg | Geluid van A44 | |
| TOTALEN | | 100 |

Op basis van een analyse van de geluidkaart zijn er minstens 100 woningen gevonden met een geluidbelasting die boven de plandrempel ligt.

Volgens de rapportage van DGMR bij de geluidkaart zijn er 326 woningen. Dat betekent dat een groot aantal woningen niet direct kan worden gelokaliseerd op de kaart. De schatting op basis van de kaart van DGMR is te hoog, omdat veel van de getelde adressen niet-geluidgevoelige bestemmingen kunnen zijn. Bovendien is er bij het maken van de geluidkaart uitgegaan van "worst case" situaties.

De in de bovenstaande tabel opgenomen straten vormen samen de "hot spots" waar woningen met hoge geluidbelastingen in clusters aanwezig zijn. Dat betreft in elk geval de hierboven genoemde gemeentelijke wegen.

3.3 Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners

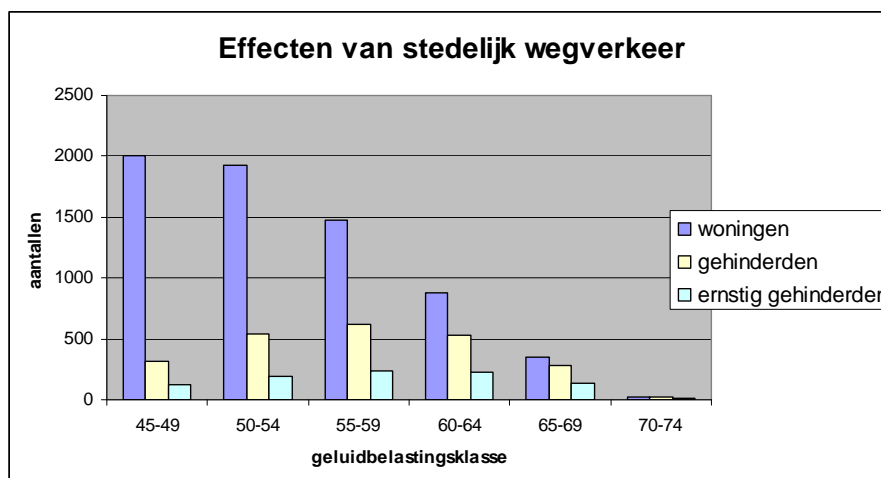
3.3.1 Overzicht aantallen gehinderden en ernstig gehinderden

Zoals in paragraaf 3.1 – na correctie van de cijfers voor industrielawaai op basis van de zienswijze van FloraHolland Rijnsburg – is aangegeven, is er in Oegstgeest 8% van de bevolking gehinderd en 3 % van de bevolking ernstig gehinderd door omgevingslawaai. Daarmee is Oegstgeest een relatief stille gemeente.

Bij deze cijfers moeten enkele kanttekeningen worden gemaakt:

- Het betreft hier uitsluitend de (ernstige) hinder door de geluidbelasting van wegverkeer. Door cumulatie van geluid kan de hinder van alle bronnen gezamenlijk anders uitvallen dan de som van de ernstig gehinderden per geluidbron. Maar stedelijk wegverkeer is verreweg de belangrijkste bron.

- Bij deze cijfers moeten we bedenken, dat deze aantallen gebaseerd zijn op de woningen met een geluidbelasting van 55 dB L_{den} of meer. Ook bij lagere geluidbelastingen treedt ernstige geluidhinder op. DGMR heeft in een later stadium een analyse gemaakt van het aantal woningen met een lagere geluidbelasting. Daarbij heeft DGMR zich beperkt tot de woningen die geluid ondervinden van stedelijk wegverkeerslawaai. Als deze woningen worden meegenomen is – in een conservatieve schatting – 11% van de inwoners gehinderd en 4% ernstig gehinderd door stedelijk wegverkeer.



Figuur 3 Aantallen woningen en (ernstig) gehinderden in verschillende geluidbelastingsklassen (het aantal in de laagste klasse is geschat)

Zoals uit de figuur blijkt, is het grootste aantal ernstig gehinderden te vinden in de klasse tussen 55 en 59 dB L_{den} . De woningen met deze – relatief lage – geluidbelasting liggen verspreid over de gemeente. Vanwege die verspreide ligging zijn moeilijk maatregelen te treffen die zich specifiek op die woningen richten. Daarom blijft de focus gevestigd op de woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel van 65 dB L_{den} . Deze situatie geeft wel aan, dat meer generieke maatregelen, zoals het stiller worden van auto's, belangrijk zijn omdat die in de hele gemeente tegelijk uitwerken.

3.3.2 Overzicht ernstig slaapgestoorden

In Oegstgeest wordt 1 % (cijfers gecorrigeerd op grond van de nieuwe berekeningen voor de bedrijven op het bedrijventerrein Kamphuizerpolder) van de bevolking ernstig in hun slaap gestoord door omgevingslawaai. Deze slaapverstoring is in zijn geheel toe te schrijven aan stedelijk wegverkeerslawaai. Slaapverstoring door omgevingslawaai leidt – volgens de Gezondheidsraad en de Wereld Gezondheids Organisatie - op den duur tot gezondheidseffecten en verminderde prestaties op het werk en op school. Door het aantal mensen boven de plandrempel voor L_{night} terug te dringen kan het aantal gezonde levensjaren voor de burgers van Oegstgeest positief worden beïnvloed.

3.3.3 Overzicht overige geluidgevoelige bestemmingen

Er zijn geen overige geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting boven de plandrempel.

3.4 Overschrijdingen van vergunningen

Het geluid van bedrijven in de Kamphuizerpolder, zoals dat op de geluidskaarten is aangegeven, is voornamelijk afkomstig van FloraHolland Rijnsburg. FloraHolland Rijnsburg beschikt over een geldige vergunning in het kader van de Wet milieubeheer, waaraan regels zijn verbonden voor de maximale hoeveelheid geluid die FloraHolland Rijnsburg mag produceren. Voor FloraHolland Rijnsburg is door de gemeente Katwijk op 11 juli 2006 een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer afgegeven. Op grond van deze vergunning mag 55 dB(A) etmaalwaarde niet worden overschreden. Uit de nieuwe geluidbelastingkaarten (bijlage 3) blijkt dat FloraHolland Rijnsburg aan deze voorschriften voldoet.

4 HET ACTIEPLAN

4.1 Mogelijke maatregelen

In het voorgaande hoofdstuk zijn de zogenaamde hot spots beschreven, waar volgens de geluidbelastingskaart bewoners aan geluidbelastingen boven de plandrempel zijn blootgesteld.

Samen met de ambtelijke werkgroep die de totstandkoming van dit actieplan heeft begeleid, zijn maatregelen onderzocht waarmee de geluidbelasting in die situaties tot onder de plandrempel kan worden teruggedrongen. De gemeente heeft daarin beperkte mogelijkheden, zowel bestuurlijk-juridisch als financieel. Dit actieplan gaat daarom op zoek naar doelmatige maatregelen om de geluidbelasting, zo mogelijk binnen de planperiode, tot onder de plandrempel terug te dringen.

In het algemeen worden geluidbeperkende maatregelen onderscheiden in drie categorieën:

- Maatregelen aan de bron, die de geluidsproductie beperken, zoals het toepassen van geluidsdempers of stille banden op voertuigen,
- Maatregelen in de overdrachtsweg, zoals het oprichten van geluidschermen of wallen,
- Maatregelen bij de ontvanger, zoals het aanbrengen van geluiddichte gevels



minder auto's
minder vrachtauto's
lagere snelheid
gelijkmatige snelheid
kleinere motoren
stillere motoren
stillere banden
stiller wegdek



geluidscherm
grotere afstand



gevelisolatie

Uit doelmatigheidsoverwegingen zijn maatregelen aan de bron meestal te verkiezen. In de volgende paragrafen wordt nagegaan, welke mogelijkheden de gemeente heeft om maatregelen te nemen.

4.1.1 Autosnelwegen

Voor het verkeer op de autosnelwegen (in dit geval A44) zijn de volgende maatregelen aan de bron denkbaar:

- Snelheidsverlaging van 120 km/u naar 100 km/u, met een verwachte geluidsreductie van ca. 1 dB(A) (effect is afhankelijk van het percentage vrachtverkeer);
- Aanleg van dubbellaags ZOAB, met een verwachte geluidsreductie ten opzichte van enkellaags ZOAB (de akoestische basiskwaliteit) van 2 dB(A);
- Eventuele verkeersstroombeperkende maatregelen, zoals rekeningrijden, met een mogelijk effect van 1 à 2 dB(A).

Deze maatregelen vallen buiten de competentie van de gemeente. Er is nog niet bekend welke maatregelen in het actieplan van de wegbeheerder zullen staan. Naar alle waarschijnlijkheid worden de maatregelen aangepakt die in de Nota Mobiliteit zijn aangekondigd. Dat betekent dat woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB L_{den} (de zogenaamde NoMo woningen) voor maatregelen in aanmerkingen zullen komen. De gemeente heeft geen invloed op de planning van die maatregelen.

Maatregelen in de overdracht kunnen bestaan uit geluidschermen. Deze kunnen desgewenst ook door de gemeente worden geplaatst. Met geluidschermen zijn aanzienlijke reducties te behalen (10 à 15 dB(A) afhankelijk van de hoogte van de woning boven het niveau van het wegdek), maar er zijn ook hoge kosten mee gemoeid. Meestal worden geluidschermen alleen in het kader van een geluidsanering – op basis van een melding voor de A- of B-lijst – of in het kader van de ontwikkeling van een bouwplan binnen de zone van de weg gerealiseerd.

Maatregelen bij de ontvanger bestaan uit het aanbrengen van gevelisolatie. Ook deze maatregelen zijn effectief maar duur.

4.1.2 Gemeentelijke wegen

Voor het gemeentelijke wegennet zijn de volgende mogelijkheden te overwegen.

Er zijn maatregelen aan de bron die vallen binnen de competentie van de gemeente. Voor een groot deel zijn dergelijke maatregelen ook effectief voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Bij een keuze voor bepaalde maatregelen kunnen synergie-effecten tussen geluidskwaliteit en luchtkwaliteit een rol spelen.

Overigens zijn niet alle mogelijkheden voor Oegstgeest toepasbaar. De verschillende opties zijn ambtelijk besproken en hun kansrijkheid is geanalyseerd. De resultaten zijn in de volgende tabel aangegeven.

| Maatregel wegverkeer | Effect op geluid (indicatief) | Ook effectief voor luchtkwaliteit | Toepasbaar in Oegstgeest |
|---|-------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Stille wegdekken (DGD) | 4 dB | nee | ja |
| Snelheidsbeperking tot 30 km/u | 1 à 2 dB | deels | soms |
| Bevorderen OV en ketenmobiliteit | Beperkt | ja | ja, doet Oegstgeest al |
| Bevorderen fietsverkeer | Beperkt | ja | doet Oegstgeest al |
| Bevorderen voertuigdelen | Beperkt | ja | doet Oegstgeest al |
| Transferia en P+R | Beperkt | ja | Transferium in Leiden |
| Routering vrachtverkeer (o.a. ontsluiting Kamphuiserpolder) | 1 à 3 dB | ja | in onderzoek |
| Eigen wagenpark (o.a. stille banden) | Beperkt, voorbeeldfunctie | Schone voertuigen wel effectief | mogelijk |
| Langzaam rijden gaat sneller | Tot 2 dB bij kruispunten | ja | nee, in Oegstgeest niet effectief |
| Groene golf | Tot 2 dB bij kruispunten | ja | nee, in Oegstgeest niet effectief |
| Verkeerscirculatieplan | tot 2 dB | ja | nee, is al uitgekristalliseerd |
| Parkeerbeleid | Beperkt | ja | nee, in Oegstgeest niet effectief |

De genoemde maatregelen worden in bijlage 1 nader toegelicht.

De tabel laat zien, dat de mogelijkheden voor maatregelen aan de bron beperkt zijn. In Oegstgeest zijn vooral de toepassing van stille wegdekken en het wijzigen van de ontsluitingsweg naar de Kamphuizerpolder veelbelovende maatregelen. Deze worden dan ook verder uitgewerkt. De overige maatregelen hebben een beperkt of moeilijk in te schatten effect.

Sommige van de genoemde maatregelen hebben een effect door de hele gemeente. Dat zijn maatregelen zoals het stimuleren van openbaar vervoer en het bevorderen van fietsverkeer. Dit is onderdeel van het staande beleid in Oegstgeest en wordt ook in de komende jaren voortgezet. Zoals in hoofdstuk 3 aangegeven worden van zulke maatregelen effecten verwacht op de relatief grote groep ernstig gehinderden in woningen met een relatief lage geluidbelasting.

Andere maatregelen, vooral de maatregelen met stille wegdekken, hebben betrekking op een bepaald wegvak. Deze maatregelen worden gericht ingezet op locaties waar zich woningen bevinden met een geluidbelasting boven de plandrempel.

De genoemde toepassing van stille wegdekken bestaat uit:

- Bij wegen met een bestaande verharding van dicht asfalt beton (DAB): toepassing van zogenaamde dunne geluidreducerende deklagen (DGD),
- Bij wegen met een elementenverharding (klinkers): bij voorkeur vervanging door een verharding van DGD of – als dat niet gewenst is omdat een fraai wegdek nodig is of omdat het wegdek frequent moet worden opengebroken – een toepassing van een stillere klinkerverharding. Die bestaat dan uit zeer vlakke klinkers met een afvlakkend en vullend voegmiddel, eventuele poreuze klinkers of een stil asfalt met klinkerprint. Hiermee kan 4 dB reductie worden gehaald. In bijlage 2 worden voorbeelden gegeven van een stille klinkerverharding. Als alternatief voor deze wegen wordt een snelheidsbeperking naar 30 km/u overwogen.

In dit kader neemt de Rhijngheesterstraatweg een bijzondere plaats in. De gemeente is voornemens op korte termijn een afweging te maken over het gewenste karakter van deze straat, waarbij vooralsnog twee uitersten vooropstaan:

- óf een overwegend beschermd dorpsgezicht met een autoluw karakter van de straat,
- óf een doorgaande verkeersroute met geluidsreducerend asfalt en eventueel snelheidsbeperkende maatregelen.

Aan de hand van de analyse van de hot spots is een voorstel uitgewerkt voor het aanbrengen van stille wegdekken op enkele wegvakken in Oegstgeest. Op basis van een simpele vergelijking van (1) het aantal woningen dat van die maatregel profiteert en (2) de benodigde lengte van het wegvak tussen twee kruisingen is de volgende prioriteitsstelling afgeleid:

| Prioriteit | Wegvak | Aantal woningen | Lengte |
|------------|--|-----------------|-------------------|
| 1 | Rijnzichtweg ⁹ tussen Floresstraat en Geversstraat | 72 | 600 m 4 stroken |
| 2 | Rhijngeesterstraatweg ¹⁰ tussen Endegeesterlaan en Geversstraat | 11 | 350 m 2 stroken |
| 3 | Geversstraat/Leidsestraatweg tussen Rijnzichtweg en Warmonderweg | 9 | 500 m 2 stroken |
| 4 | Laan van Oud Poelgeest | 8 | > 250 m 2 stroken |

Als variant is ook gekeken naar de optie, om de gehele ruit rondom Oegstgeest te voorzien van geluidarm asfalt. Het gaat dan om een totale weglengte van ca. 7000 m waarvan ca. 1000 m met 4 rijstroken en 6000 m met 2 rijstroken.

4.1.3 Spoorwegen

Voor spoorwegen zijn er in Oegstgeest geen woningen boven de plandrempel. Er is geen aanleiding voor maatregelen en er zijn voor spoorweglawaai dan ook geen acties gepland.

Er is één bouwplan langs het spoor (Clusiushof) dat inmiddels de planprocedure heeft doorlopen en waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld boven de plandrempel. Omdat hiervoor de geluidwering van de gevel is aangepast worden voor dit bouwplan geen maatregelen gepland. De bewoners zijn door de gevelisolatie voldoende beschermd.

4.1.4 Geluid van bedrijven

Alleen bij de bedrijven in de Kamphuizerpolder (met name FloraHolland Rijnsburg) treden geluidbelastingen boven de plandrempel op. Zoals eerder opgemerkt voldoet FloraHolland Rijnsburg aan de vergunningsvoorschriften en is er geen aanleiding deze aan te scherpen. Voor industrielawaai worden geen maatregelen overwogen.

De activiteiten van FloraHolland Rijnsburg gaan gepaard met veel vrachtverkeer over de openbare weg. Naar verwachting kan de situatie op de Rijnzichtweg verbeterd worden als er een andere ontsluitingsweg tot stand komt, waarlangs het verkeer van FloraHolland Rijnsburg naar de A44 kan komen. Een dergelijke alternatieve ontsluitingsweg is momenteel in studie.

4.1.5 Luchtvaart

Oegstgeest ligt in de invloedssfeer van de luchthaven Schiphol, namelijk in het verlengde van de Kaagbaan. Toch zijn op de geluidskarten geen geluidscontouren van Schiphol aangegeven. Dat komt omdat geluidskarten volgens de Europese richtlijn aan moeten geven, welke woningen een geluidbelasting boven 55 dB L_{den} ondervinden; zulke woningen zijn er in Oegstgeest niet.

⁹ Op de Rijnzichtweg is de verharding onlangs vervangen. Hier is dicht asfaltbeton gebruikt.

¹⁰ De huidige verharding op de Rhijngeesterstraatweg is klinkers. Dat wil de gemeente zo laten.

In de figuur hiernaast staan de contouren van Schiphol aangegeven, met een indicatie van de ligging van Oegstgeest. Oegstgeest ligt buiten het gebied van de 55 dB L_{den} .

Eenheden vliegtuiglawaai

In de oude wetgeving werd geluid van vliegtuigen uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke). Deze eenheid heeft niets te maken met geld, maar alles met geluid. Belangrijke contouren in de oude regelgeving waren die van 35 en 20 Ke. De oude eenheden kunnen niet zonder meer in nieuwe eenheden worden omgerekend, maar een ruwe schatting kan worden gemaakt. Dan geldt, dat de Ke-waarden van 35 en 20 Ke ongeveer overeenkomen met L_{den} waarden van 58 dB en 50 dB L_{den} .



Het vliegtuiglawaai zorgt wel voor een soort geluidsdeken over Oegstgeest. Daardoor is er een ondergrens aan het geluidsniveau dat met maatregelen voor wegverkeer bereikt kan worden. Als alle wegverkeerslawaai is teruggedrongen blijft er nog steeds vliegtuiglawaai over. Zoals al eerder is aangegeven is dat vliegtuiglawaai bij hetzelfde geluidsniveau hinderlijker dan wegverkeerslawaai. Als we veronderstellen dat de geluidsdeken van vliegtuiglawaai in Oegstgeest gelijk is aan 50 dB L_{den} , dan komt dat wat hinderlijker overeen met een geluidsdeken van 56 L_{den} voor wegverkeer. Het heeft daarom eigenlijk weinig zin om het geluid van wegverkeer verder terug te dringen dan tot 55 à 60 dB, want dan gaat het luchtvaartlawaai dominant worden.

Maatregelen tegen luchtvaartlawaai vallen buiten de competentie van de gemeente. De gemeente heeft geluidmeetpunten in het meetnet dat sinds enige jaren bestaat. Daarmee wordt druk uitgeoefend op het bevoegd gezag (Rijk) en op de luchthaven. Ook via andere circuits kan de gemeente bijdragen aan lobby richting deze partijen.

De optredende geluidbelasting vanwege vliegtuigen stelt geen bijzondere regels aan de geluidisolatie van nieuw te bouwen woningen. In het geval van vervangende nieuwbouw of nieuwe bestemmingsplannen worden geen eisen gesteld aan de geluidwering ten behoeve van vliegtuiglawaai. Wel kan de gemeente bij het verlenen van een ontheffing voor een hogere waarde desgewenst met het cumulatieve geluidniveau rekening houden. Dit zal in de geluidnota voor Oegstgeest aan de orde komen.

4.1.6 Samenvatting maatregelen

Oegstgeest kiest ervoor, het geluid van stedelijk wegverkeer terug te dringen om zo de hoogst belaste woningen een betere geluidskwaliteit te bieden en het gezondheidsrisico voor de inwoners terug te dringen. Voor de andere bronnen van omgevingslawaai worden geen maatregelen gepland, omdat deze bronnen niet bijdragen aan de overschrijding van de plandrempel en omdat de gemeente er geen invloed op heeft.

Naast de generieke maatregelen, die de gemeente toch al toepast en die op het gehele grondgebied uitwerken, is de voorkeursmaatregel voor de vermindering van wegverkeerslawaai de toepassing van stille wegdekken. Als deze worden aangebracht op het moment dat een wegdek aan vervanging toe is, blijven de kosten zeer beperkt. De volgende paragraaf gaat in op de kosten baten analyse van deze maatregel.

4.2 Kosten baten analyse

4.2.1 Kosten

De focus bij de maatregelen ligt op het aanbrengen van stille wegdekken op een beperkt aantal locaties. Alle overige maatregelen zijn moeilijk te begroten en ook hun effect op het aantal geluidbelaste woningen is moeilijk exact weer te geven. Daarom is de kosten baten analyse beperkt tot de genoemde locaties waarvoor stille wegdekken worden overwogen.

De kosten voor de aanleg van dunne geluidreducerende deklagen zijn ontleend aan de Rijkswaterstaatstudie "advies dunne geluidreducerende deklagen op niet-autosnelwegen" van 12 februari 2007.

Samengevat komen de kosten voor aanleg op de volgende bedragen neer:

- Investeringskosten voor dunne geluidreducerende deklagen (DGD) € 26,06 per m² in vergelijking tot € 24,96 voor dicht asfalt beton (DAB). Dat is een verschil van + € 1,10 per m².
- Onderhoudskosten voor DGD per jaar € 1,49 per m² per jaar. Dat is € 0,55 meer dan voor DAB.

De verschillkosten in investering en onderhoud zijn van toepassing in die situaties, waar een wegdek tóch aan vervanging toe is. Als in die gevallen voor een DGD wordt gekozen, hoeven de investeringskosten niet in zijn geheel te worden toegerekend aan de geluidmaatregel.

Als een wegdek van dicht asfalt beton of steen mastiek asfalt aan vervanging toe is, en het staat op de lijst van het actieplan, dan zijn de kosten voor de maatregel dus beperkt tot € 1,10 per m². Hierbij komen nog de jaarlijkse extra onderhoudskosten van € 0,55 per m² voor DGD. Voor deze extra onderhoudskosten moet dan in de gemeentebegroting ruimte worden gemaakt.

Voor elementenverharding (klinkers) lopen de kosten verder uiteen. Toepassing van een asfaltprint kost ca. € 15,- /m² extra, bovenop de kosten van aanleg van de asfaltlaag (ca. € 25,- per m²) en de kosten voor het verwijderen van de bestaande klinkers inclusief het aanpassen van de fundering (€ 60,- per m²). Al deze prijzen zijn indicatief. Samen levert dit een kostenpost voor vervanging van een bestaande klinkerbestrating door een asfaltprint op van ca. € 100,- per m². Deze kosten hebben betrekking op een voortijdige vervanging van de bestaande klinkerbestrating.

Als een bestaand wegdek vervroegd wordt vervangen, dient ten behoeve van de kosten baten analyse bij deze kosten de restwaarde van het bestaande wegdek te worden opgeteld. Dit is in Oegstgeest alleen een optie voor de Rijnzichtweg, die in het jaar 2006 nieuw asfalt heeft gekregen.

Omdat hier zeer recent een nieuw wegdek aangelegd is, wordt voor de kosten baten analyse als restwaarde voor dit wegdek de totale investering van het DAB wegdek afgeschreven.

Met dunne geluidreducerende deklagen op stedelijke wegen is nog niet veel praktische ervaring opgedaan. De levensduur is, net als bij dicht asfalt beton, afhankelijk van veel factoren, zoals de kwaliteit van de ondergrond, de verkeersstroom en de snelheidswisselingen die daarin optreden. Ook is er nogal wat spreiding in de opgaven die verschillende leveranciers doen over de te verwachten levensduur. Het kan niet uitgesloten worden, dat een vervanging van een dicht asfaltbeton door een dunne deklaag tot verhoging van de onderhoudskosten op lange termijn leiden. De gemeente wil dit risico zoveel mogelijk uitsluiten door goede afspraken te maken met de leverancier en aannemer. In deze kosten baten analyse zijn uitsluitend de aanlegkosten meegenomen.

Met de bovenstaande bedragen is voor de in paragraaf 4.1.2. genoemde locaties het kostenniveau berekend. De kosten zijn uitgedrukt als kosten per woning om zo een prioriteitsvolgorde te kunnen bepalen.

Zo blijkt op welke locatie de maatregelen het meest kosteneffectief zijn.

| Prio | Wegvak | Aantal woningen | Lengte | (Meer)kosten aanleg | Per woning |
|------|--|-----------------|----------------------|-------------------------------|------------|
| 1 | Rijnzichtweg ¹¹ tussen Floresstraat en Geversstraat | 72 | 600 m 4 stroken | €218.904 | €3.040 |
| 2 | Rhijngeesterstraatweg tussen Endegeesterlaan en Geversstraat | 11 | 350 m 2 stroken | Beschermd dorpsgezicht | |
| | | | | €245.000 | €22.272 |
| 3 | Geversstraat/Leidsestraatweg tussen Rijnzichtweg en Warmonderweg | 9 | 500 m 2 stroken | €3850 | €428 |
| 4 | Laan van Oud Poelgeest | 8 | > 250 m 2 stroken | €1925 | €240 |

Uit de tabel blijkt, dat de gekozen prioriteitsvolgorde bijgesteld moet worden om de 4 locaties in volgorde van kosteneffectiviteit te beschouwen. De voorkeursvolgorde in termen van kosteneffectiviteit wordt dan:

- Eerst de Laan van Oud Poelgeest voorzien van DGD bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt voor de deklaag,
- dan de Geversstraat voorzien van DGD bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt.
- Voor de Rijnzichtweg de bestaande deklaag – eventueel vervroegd - vervangen door DGD

De Rhijngeesterstraatweg is een beschermd dorpsgezicht. Om het karakter van een beschermd dorpsgezicht te benadrukken is autoluw maken en invoering van een 30 km/u zone voor deze straat de voorkeursoptie. De te bereiken reductie is tot 5 dB (afhankelijk van hoe groot de afname van de verkeersstroom is). De gemeente is voornemens op korte termijn een besluit te nemen over de gewenste functie van de Rhijngeesterstraatweg, waarbij vooralsnog de keuze is tussen benadrukken van het beschermd dorpsgezicht met een autoluwe straat of benadrukken van de doorgaande route.

Omdat op dit moment nog geen besluit voorligt, is in dit actieplan rekening gehouden met toepassing van stil asfalt en eventueel een snelheidsbeperking.

Als alternatief zou voor de genoemde woningen kunnen worden overwogen om gevelisolatie toe te passen. Veronderstellend dat een geluidwering van tenminste 30 dB¹² nodig is, zouden de kosten per woning in dat geval tot € 10.000 (voor eengezinswoningen) bedragen. Bij dit bedrag voor gevelisolatie zijn uitsluitend de investeringen in rekening gebracht. In vergelijking met deze kosten zijn de kosten voor de wegdekken dus in alle gevallen doelmatig te noemen, zelfs bij voortijdige vervanging van het bestaande wegdek.

Daar komt nog bij, dat in dit geval uitsluitend de woningen in rekening zijn gebracht waar de plandrempel wordt overschreden. In de praktijk zullen ook andere woningen langs de genoemde wegen van maatregelen aan het wegdek profiteren en is de kosteneffectiviteit dus beter.

¹¹ Omdat de Rijnzichtweg recent nieuw asfalt heeft gekregen, zijn hier de totale investeringskosten meegenomen en niet alleen de verschilkosten met DAB

¹² Als het hier om een sanering zou gaan, zou men streven naar een geluidbelasting binnen van 38 dB L_{den}, wat bij een geluidbelasting buiten van meer dan 65 dB neerkomt op een vereiste geluidwering van ca. 30 dB.

Als de alternatieve optie wordt uitgevoerd en de gehele ruit wordt voorzien van stil asfalt, dan moet in totaal 56.000 m² worden voorzien van stil asfalt (de Rhijngeesterstraatweg is in deze variant ook meegenomen met stil asfalt) dan bedragen de totale meerkosten € 61.600,- bij vervanging in het normale onderhoud.

In de veronderstelling dat hiermee alle 100 woningen tot onder de plandrempel zouden kunnen worden teruggebracht, dan bedragen de kosten per woning € 616,-. Ook in dit geval is dat een maximale schatting, omdat in de praktijk veel meer woningen, die in een lagere geluidbelastingklasse vallen, van de maatregelen zullen mee profiteren.

4.2.2 Baten

4.2.2.1 Willingness to pay

De beperking van geluidshinder leidt allereerst tot verbetering van de volksgezondheid. Deze is echter niet in geld uit te drukken en daarom niet onmiddellijk met de kosten te vergelijken.

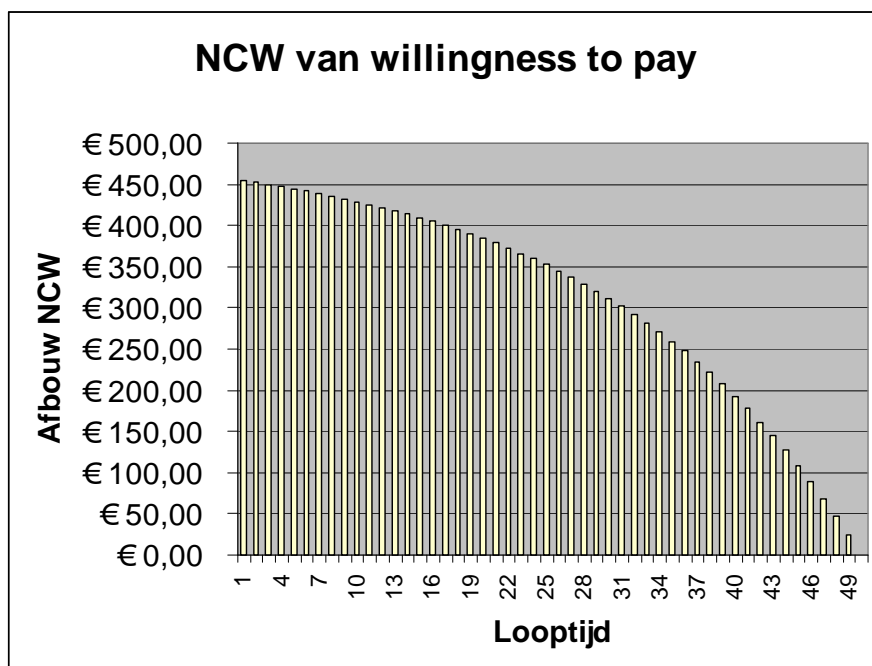
Op initiatief van de Europese Commissie is er in 2003 een rapport uitgekomen over de waardering van minder geluid op basis van de bereidheid ervoor te betalen ("willingness to pay"). In dit rapport kwamen de auteurs tot de conclusie, dat bij een geluidbelasting tussen 50 en 70 dB L_{den} de bewoners gemiddeld bereid zouden zijn per huishouden en per gereduceerde deciBel een bedrag van € 25,- te betalen. Dit bedrag wordt hier gebruikt om een indruk te krijgen van de baten van de voorgestelde maatregelen.

Om een goede vergelijking te maken met de kosten (die immers over vele jaren worden afgeschreven), wordt dit bedrag contant gemaakt over een periode van 50 jaar. Daarmee komen we op een bedrag aan baten van € 456,40 per huishouden per dB reductie. Veronderstellen we een reductie van 4 dB voor dunne geluidreducerende deklagen, dan zijn de kosten en baten voor de vier genoemde projecten als volgt:

Netto contante waarde:

Het begrip netto contante waarde wordt gebruikt om bedragen die over een lange periode jaarlijks moeten worden betaald te kunnen vergelijken met éénmalige investeringen. Ook kunnen opbrengsten, die over vele jaren jaarlijks optreden, kunnen worden vergeleken met eenmalige opbrengsten. Om de netto contante waarde van periodieke kosten aan te geven, wordt berekend welk bedrag men – bij een bepaalde veronderstelde debetrente – men vandaag op de bank zou moeten zetten om de jaarlijks optredende kosten te kunnen dekken en aan het eind precies op nul te eindigen.

Bij de willingness to pay wordt op dezelfde manier berekend, welk bedrag er na lange tijd beschikbaar is als men gedurende een reeks van jaren jaarlijks een vast bedrag tegen de vastgestelde rente op de bank zou zetten. Omdat hierbij vooral de vroege jaren zwaar tellen (de eerste inleg staat immers het langst op de bank en genereert dus de meeste rente) zijn de laatste jaren meestal relatief onbelangrijk. Ter illustratie is in de onderstaande figuur aangegeven, hoe uit een bedrag van € 456,40, dat in jaar 0 op de bank wordt gezet tegen een rente van 5%, jaarlijks gedurende 50 jaar een bedrag van € 25,- kan worden betaald om na 50 jaar op € 0,- te eindigen.



Figuur 4 Jaarlijkse bijdrage van €25,- over 50 jaar uit een inleg (NCW = Netto Contante Waarde) van ca.€456,- bij een debetrente van 5%

| Prio | Wegvak | Aantal woningen | kosten per woning | batens per woning | Saldo per woning |
|------|---|-----------------|------------------------|-------------------|------------------|
| 1 | Rijnzichtweg ¹³ tussen Floresstraat en Geversstraat | 72 | € 3.040 | € 1826 | - €1.214 |
| 2 | Rhijngheesterstraatweg tussen Endegeesterlaan en Geversstraat | 11 | Beschermd dorpsgezicht | | |
| | | | € 22.272 | € 1826 | - €20.446 |
| 3 | Geversstraat, Leidsestraatweg tussen Rijnzichtweg en Warmonderweg | 9 | € 428 | € 1826 | €1.398 |
| 4 | Laan van Oud Poelgeest | 8 | € 240 | € 1826 | €1.586 |

Uit de tabel blijkt, dat er een positief saldo is (de baten zijn groter dan de kosten) voor het vervangen van de verharding op de Geversstraat en de Laan van Oud Poelgeest. Dat vervangen moet dan wel gebeuren op het moment dat het wegdek toch aan vervanging toe is. Vervroegde vervanging van het – recent vernieuwde – wegdek op de Rijnzichtweg is kapitaalvernietiging en heeft daarom een negatief saldo. De kosten van een asfaltprint en gelijktijdige verwijdering van de bestaande klinkerbestrating op de Rhijngheesterstraatweg zijn aanzienlijk hoger dan de baten. Als voor de Rhijngheesterstraatweg wordt gekozen voor 30 km/u zijn de kosten beperkt. Er kan ook op de Rhijngheesterstraatweg gekozen worden voor stil asfalt. De keuze is mede afhankelijk van het besluit over het karakter van deze weg, dat de gemeente op korte termijn wil nemen.

¹³ Omdat de Rijnzichtweg recent nieuw asfalt heeft gekregen, zijn hier de totale investeringskosten meegenomen en niet alleen de verschillkosten met DAB

Alle bovenstaande berekeningen zijn pessimistisch (conservatief) omdat er nog veel andere woningen, met een geluidbelasting beneden de plandrempel, zullen meeprofiteren van de maatregelen.

Als de optie wordt uitgevoerd om de gehele ruit aan te pakken, dan bedragen de kosten per woning € 616,- en de baten € 1826,- zodat ook deze variant doelmatig is. Ook hier is dit een pessimistische schatting omdat er nog veel andere woningen zullen meeprofiteren van de maatregelen.

4.2.2.2 Doelmatigheid

Een andere benadering voor de kosten baten analyse van geluidmaatregelen is het gebruik van een criterium voor doelmatigheid van die maatregelen. Doelmatigheidscriteria zijn in het verleden ontwikkeld door Rijkswaterstaat en door Prorail voor toepassing bij grote infraprojecten. Ook bij gemeentelijke projecten is wel gewerkt met een doelmatigheidscriterium. Dat wordt dan uitgedrukt als een vast bedrag per "dB-woning"¹⁴. Voor verschillende toepassingen zijn er verschillende bedragen in omloop, die in orde grootte vergelijkbaar zijn. Als aanzet wordt hier gebruik gemaakt van het bedrag van € 1000,- per dB-woning, dat in de provincie Noord-Holland is voorgesteld.

We gaan ervan uit, dat de reductie voor alle woningen 4 dB bedraagt. Een maatregel is dan doelmatig, als de kosten van die maatregel onder het normbedrag blijven. Het normbedrag is de som van alle dB-woningen in het betreffende project. Hier worden opnieuw alleen de woningen meegenomen, waar de plandrempel wordt overschreden. Dat is een conservatieve schatting, omdat ook bij andere woningen een reductie wordt bereikt.

Met gebruikmaking van dit criterium ziet de tabel er dan als volgt uit:

| Prio | Wegvak | Aantal woningen | kosten per woning | Normbedrag per woning | Saldo per woning |
|------|--|-----------------|--------------------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 | Rijnzichtweg ¹⁵ tussen Floresstraat en Geversstraat | 72 | € 3.040 | € 4.000 | + € 960 |
| 2 | Rhijngeesterstraatweg tussen Endegeesterlaan en Geversstraat | 11 | Beschermd dorpsgezicht, 30 km/u zone | | |
| | | | € 22.272 | € 4.000 | - € 18.272 |
| 3 | Geversstraat tussen Rijnzichtweg en Warmonderweg | 9 | € 427 | € 4.000 | + € 3.573 |
| 4 | Laan van Oud Poelgeest | 8 | € 240 | € 4.000 | + € 3.760 |

Bij toepassing van dit criterium is zelfs het vervroegd vervangen van het wegdek op de Rijnzichtweg doelmatig. Alleen het vervangen van de klinkerbestrating door een asfaltprint op de Rhijngeesterstraatweg is in deze beschouwing niet doelmatig. Normaal stil asfalt zou wel doelmatig zijn.

De prioriteitsvolgorde is hetzelfde als bij toepassing van het principe "willingness to pay".

Ook de variant om de gehele ruit aan te pakken is bij deze beschouwing doelmatig.

¹⁴ Met dB-woning wordt hier bedoeld: het product van het aantal woningen en de bij elk van die woningen door de maatregel bereikte reductie van de geluidbelasting

¹⁵ Omdat de Rijnzichtweg recent nieuw asfalt heeft gekregen, zijn hier de totale investeringskosten meegenomen en niet alleen de verschillkosten met DAB

4.2.3 Conclusie kosten baten analyse

De voorgestelde maatregelen, namelijk vervanging van het dicht asfalt beton door een dunne geluidreducerende deklaag op de Geversstraat en de Laan van Oud Poelgeest, zijn doelmatig. Als de vervanging van het wegdek plaatsvindt op het moment dat de oude deklaag aan vervanging toe is, blijven de kosten zeer beperkt. Voor de Rijnzichtweg is vervroegde vervanging van de deklaag een minder doelmatige maatregel. Voor de Rhijngeesterstraatweg is instelling van 30km/u een doelmatige maatregel. De vervanging van de klinkerbestrating door stille klinkers is niet doelmatig.

Als de gehele ruit wordt aangepakt is ook die ingreep op basis van de kosten baten analyse doelmatig.

4.3 Planning van de maatregelen

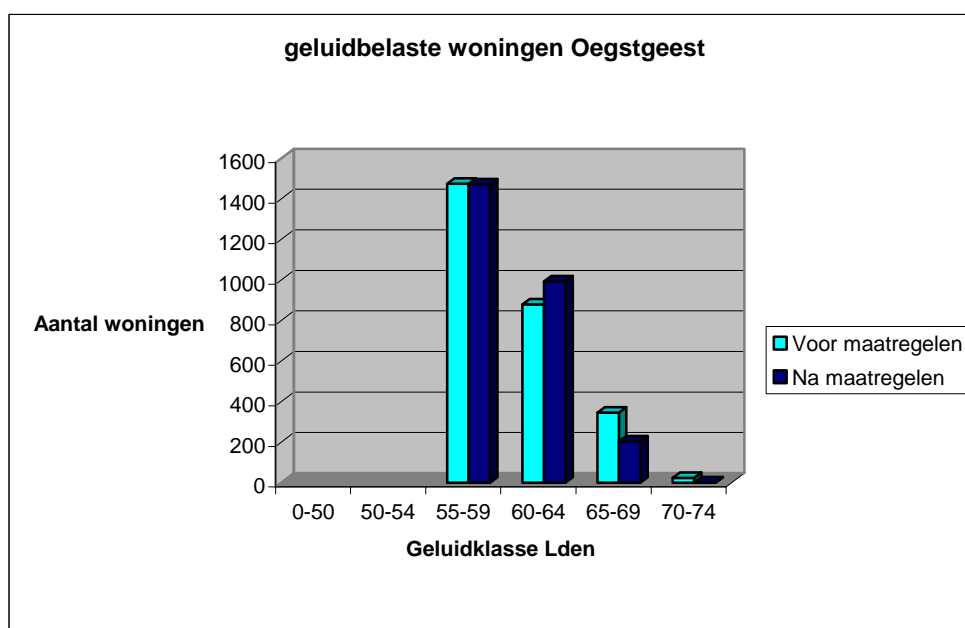
De belangrijkste maatregel is de aanleg van geluidarm wegdek op de weggedeelten die als knelpunt zijn aangewezen. De planning hiervan wordt bepaald door het onderhoudsschema. In 2010 wordt het nieuwe onderhoudsplan voor de wegen opgesteld, waarin deze wegen zullen worden meegenomen.

4.4 Beschrijving van de effecten

4.4.1 Beperking van aantal knelpunten

Met de in hoofdstuk 4.2 beschreven maatregelen wordt beoogd de geluidbelasting terug te dringen bij de woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel teruggebracht.

Om de effecten in kaart te brengen, is een nieuwe berekening gemaakt van de geluidbelastingskaart, waarbij ervan uitgegaan is dat alle beschreven maatregelen zijn uitgevoerd. De effecten op de L_{den} zijn in de volgende grafiek aangegeven.



Figuur 5 Effect van de maatregelen op de aantallen woningen in klassen van geluidbelasting L_{den}

Zoals uit de figuur blijkt, wordt het aantal woningen boven de plandrempel (65 dB) flink teruggebracht. Voor het merendeel van deze woningen geldt, dat ze in een lagere geluidbelastingsklasse terecht komen. Daarom neemt het aantal woningen onder de 65 dB toe.

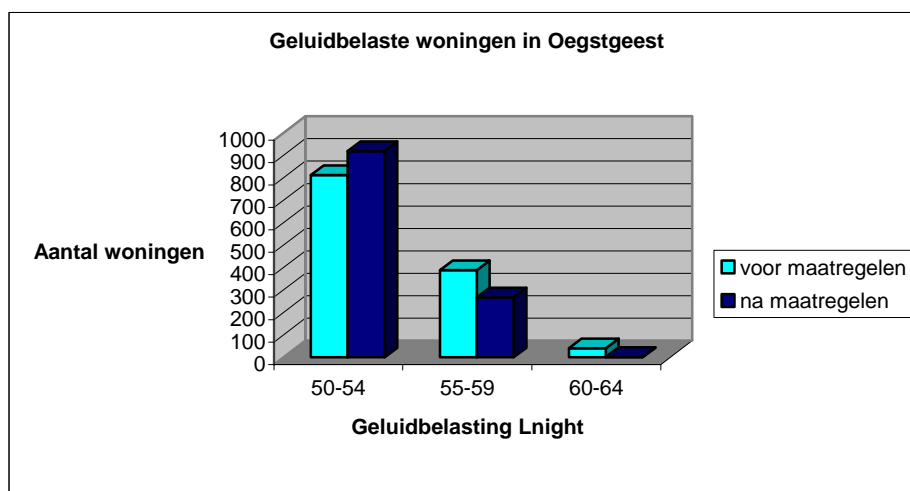
Aan de wegen waar maatregelen worden genomen liggen ook woningen die op de B-lijst staan. Ook bij deze woningen zal de geluidbelasting dankzij de maatregelen afnemen. Daarom is het effect van de maatregelen, in termen van aantal (ernstig) gehinderden, groter dan alleen het aantal woningen boven de plandrempel.

Bij de geluidskaat is niet geïventariseerd, welke woningen eventueel in de huidige situatie al zijn voorzien van een gevelisolatie met een hoge geluidwering. De personen die in deze woningen wonen hebben een lager risico op (ernstige) geluidhinder. Bij de woningtelling is dit effect niet meegenomen, zodat de cijfers over het aantal (ernstig) gehinderden overdreven zijn.

Ook de generieke maatregelen zullen een effect hebben, maar het is niet mogelijk het effect daarvan in aantallen woningen aan te geven. Ook om die reden is het aantal (ernstig) gehinderden lager dan men op grond van deze woningaantallen zou verwachten.

Slaapverstoring

Voor slaapverstoring is een dergelijke berekening gemaakt voor de geluidbelasting in de nacht L_{night} . De resultaten zijn in de volgende grafiek aangegeven.



Figuur 6 Effect van de maatregelen op het aantal woningen in klassen van geluidbelasting L_{night}

Ook in de nacht blijken de maatregelen effectief te zijn. Het aantal woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel van 60 dB L_{night} blijkt flink af te nemen.

4.4.2 Effecten op de ernstige geluidhinder

Volgens de rapportage bij de geluidbelastingskaart zijn in Oegstgeest 8% van de inwoners gehinderd en 3% ernstig gehinderd. Alleen voor stedelijk wegverkeer zijn dat 7% en 3%.

Door het treffen van de maatregelen aan de wegen, zoals in dit actieplan is aangegeven, wordt het aantal gehinderden door stedelijk wegverkeer teruggebracht met 5% en het aantal ernstig gehinderden met 7%.

Deze schatting van de effecten is pessimistisch, omdat

- Er andere woningen, waaronder woningen op de B-lijst, meeprofiteren van de maatregelen,
- Er ook generieke maatregelen worden genomen die op alle woningen uitwerken,
- Er ook geluidgeïsoleerde woningen in de gemeente zijn, die nu niet als zodanig zijn meegenomen.

Verdere reductie van het aantal ernstig gehinderden zou zich moeten richten op woningen met een geluidbelasting boven 60 dB L_{den} . In die klasse bevinden zich na het nemen van de maatregelen nog de meeste ernstig gehinderden.

4.4.3 Effecten op de ernstige slaapverstoring

Volgens de opgave van het aantal woningen in geluidbelastingsklassen, zoals die in het voorgaande hoofdstuk is gepresenteerd, is in Oegstgeest 1% van de inwoners ernstig in hun slaap gestoord door stedelijk wegverkeer.

Door het treffen van de maatregelen aan de wegen, zoals in dit actieplan is aangegeven, wordt het aantal ernstig slaapgestoorden verminderd met 10%.

Deze schatting van de effecten is pessimistisch, omdat:

- Er andere woningen, waaronder woningen op de B-lijst, meeprofiteren van de maatregelen;
- Er ook generieke maatregelen worden genomen die op alle woningen uitwerken;
- Er ook geluidgeïsoleerde woningen in de gemeente zijn, die nu niet als zodanig zijn meegenomen.

Verdere reductie van het aantal ernstig slaapgestoorden zou zich moeten richten op woningen met een geluidbelasting tussen 50 en 55 dB L_{night} . In die klasse bevinden zich na het nemen van de maatregelen de meeste ernstig slaapverstoorden.

5 BESCHRIJVING INSPRAAKPROCES

5.1 Kennisgeving

Ter uitvoering van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder heeft de gemeente Oegstgeest een geluidkaart en een actieplan gemaakt. Met het Besluit van het Dagelijks bestuur van de Milieudienst West-Holland van 28 juni 2007 is de geluidbelastingkaart van Oegstgeest vastgesteld. Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oegstgeest heeft op 18 maart jl. het (concept) Actieplan geluid Oegstgeest voor inspraak vastgesteld.

Met ingang van 26 maart 2008 heeft het actieplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. De ter inzage legging is op de voorgeschreven wijze bekendgemaakt. De geluidkaart en het actieplan geluid zijn ook gepubliceerd op de site van de Milieudienst West-Holland en konden daar bekeken worden (www.mdwh.nl). Een ieder heeft gedurende de ter inzage legging de gelegenheid gehad om zienswijzen mondeling en schriftelijk in te dienen.

5.2 Ingekomen zienswijzen

De volgende schriftelijke zienswijzen (zie bijlage) zijn ontvangen:

- Wijkvereniging Poelgeest.
- Actiegroep Rhijngeesterstraatweg-Zuid.
- Schoonderbeek en Partners Advies B.V., namens FloraHolland Rijnsburg.

Een samenvatting van deze zienswijzen en de reactie hierop (algemeen en per zienswijze) is hieronder weergegeven.

Algemeen

De verdere procedure is dat de zienswijzen zijn verwerkt in het door B&W vast te stellen (definitieve) actieplan, dat hier voorligt. Tegen de vaststelling van het actieplan is, na verwerking van de ingediende zienswijzen, geen bezwaar of beroep mogelijk. Het actieplan bevat alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op direct rechtsgevolg. Het actieplan wordt na afloop naar VROM gezonden.

Uitgangspunt voor de geluidbelastingkaarten en het actieplan is de situatie 2006. De geluidbelasting wordt bepaald d.m.v. geluidberekeningen conform de vereiste wettelijke regelingen. Er wordt hierbij geen rekening gehouden met de staat van onderhoud van het wegdek. In 2010 wordt een nieuwe planning m.b.t. onderhoud van wegen door de gemeente opgesteld.

1. Zienswijze Wijkvereniging Poelgeest

Zienswijze1a:

De wijkvereniging vraagt aandacht voor het ontbreken van een geluidsnota voor Oegstgeest en verzoekt de gemeente te reageren op de actieplannen van de omliggende gemeenten, de rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen.

Reactie 1a:

Er is aandacht voor het maken van een geluidsnota in Oegstgeest. Vanwege de verplichting vanuit Europa voor het maken van geluidskarten en actieplannen is hieraan voorrang gegeven. Hiermee is tevens de basis gelegd voor de invulling van een belangrijk gedeelte van de geluidsnota.

De actieplannen van de rijksoverheid en de Nederlandse spoorwegen zijn door de Milieudienst West-Holland (MDWH) beoordeeld. De Rijksoverheid zal naast de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet geluidhinder extra inzetten op de aanpak van knelpunten waarbij de geluidbelasting bij woningen hoger is dan 65 dB L_{den} als gevolg van rijkswegen en hoger is dan 70 dB L_{den} als gevolg van spoorwegen in de periode 2011-2020. Deze hoge geluidbelastingen komen in Oegstgeest (niet) meer voor. Beoordeling van bestemmingsplannen en vergunningen voor bedrijven in andere gemeenten voor zover van invloed op Oegstgeest behoort tot het reguliere werk.

Zienswijze1b:

De wijkvereniging vraagt verder aandacht voor de volgende zaken in het actieplan: hiaten in de onderliggende geluidskarten, foutieve grootheden en foutieve waarden van de onderliggende verkeersintensiteiten, hiaten in de inventarisatie, onzorgvuldige conclusies en ten onrechte ontbrekende, voor de gezondheid van de inwoners van Poelgeest, noodzakelijke acties.

Reactie 1b:

De geluidskarten geven de situatie 2006 weer conform de regelgeving. Het zijn geen functiekaarten en geven alleen de geluidbelasting op de bebouwing weer. Diverse projecten ontbreken op de geluidkaart omdat ze na 2006 zijn/worden gerealiseerd. De juiste verkeersintensiteiten (uit de Regionale Verkeersmilieukaart) zijn voor Poelgeest gebruikt voor de geluidkaart 2006. Poelgeest ligt buiten de 50 dB(A) contour vanwege bedrijventerrein Hallen/Merenwijk en buiten de 55 dB contour van Schiphol. Meetgegevens van het vliegtuiglawaai over het jaar 2006 zijn niet bekend en uit de meetgegevens over 2007 blijkt dat $L_{den} \leq 55$ dB vanwege vliegtuiglawaai is. De cumulatiekaart wordt in sterke mate bepaald door de "geluidsdeken" ten gevolge van luchtvaartlawaai. De gemeente is voornemens blijvend actief deel te nemen in het CROS.

In het actieplan is er voor gekozen om de situaties met overschrijdingen van de plandrempel aan te pakken. Er is aangegeven, dat de logische vervolgstap het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op de "ruit" van Oegstgeest zou zijn. Dit in verband met de grote hoeveelheid verkeer in combinatie met een groot aantal woningen en het grote aantal 'gehinderden'. De woningen in Poelgeest ondervinden, net als veel andere woningen in Oegstgeest, een L_{den} van wegverkeerslawaai van ca. 60 dB. De saneringsgrens van de rijksoverheid wordt niet overschreden. Ook de "Brede school" in Poelgeest heeft een L_{den} van wegverkeerslawaai van ca. 60 dB en een L_{den} van railverkeerslawaai van ca. 55 dB. Het betreft hier een andere gevel van de school.

Diverse wegen in Oegstgeest geven hetzelfde beeld als in Poelgeest. Bij geen van deze wegen (ook niet in Poelgeest) wordt de plandrempel overschreden. Daarom zijn er voor deze wegen geen maatregelen voorgesteld.

In het actieplan is uitgelegd, wat het verschil is tussen de "oude" grootheid Letmaal en de nieuwe grootheid L_{den} . Volgens advies van de GGD ligt een gezondheidsgrens bij 65 dB L_{etmaal} . Maar dat is geen absolute grens: dosis-effectrelaties vertonen altijd grote spreidingen. Je zou dus eigenlijk moeten zeggen: bij een geluidsdosis van ongeveer 63 dB L_{den} is er gemiddeld een hoger risico op gezondheidsschade. Dat betekent natuurlijk niet dat bij 65 dB L_{den} iedereen ziek wordt. We zijn op zoek naar een plandrempel, en willen aansluiten bij de waarden die in de geluidkaart moesten worden aangegeven.

Dat zijn dan waarden als 60, 65 of 70 dB. Hierin is zorgvuldig afgewogen en gekozen voor een waarde van 65 dB. Die ligt het dichtste bij 63 dB.

Het rekenen met decibellen is altijd lastig. Vliegverkeer met een geluidbelasting van 50 dB L_{den} komt wat hinderlijkheid betreft overeen met wegverkeerslawaai met een geluidbelasting van 56 dB L_{den}. Die 56 mag je dan logaritmisch optellen bij de 65 (plandrempel) voor wegverkeer waarbij we actie ondernemen. Bij de 65 heeft actie nemen zin, omdat het totale gecumuleerde niveau dan afneemt. Bij veel lagere niveaus dan 65 voor wegverkeer neemt het gecumuleerde niveau niet meer af. Zie onderstaande tabel (afgerond op hele waarden).

| Niveau luchtvaart | Gelijkhinderlijk luchtvaart | Wegverkeer | Gecumuleerd |
|-------------------|-----------------------------|------------|-------------|
| 50 | 56 | 65 | 65 |
| 50 | 56 | 60 | 62 |
| 50 | 56 | 59 | 61 |
| 50 | 56 | 58 | 60 |
| 50 | 56 | 57 | 60 |
| 50 | 56 | 56 | 59 |
| 50 | 56 | 55 | 59 |
| 50 | 56 | 54 | 58 |
| 50 | 56 | 53 | 58 |

In de tabel is te zien, dat maatregelen effect hebben als er sprake is van een dominante bron. Maar als de bronnen ongeveer even sterk zijn en je pakt er maar één van de twee aan, dan levert dat weinig op (bijvoorbeeld: wegverkeerslawaai terugbrengen van 58 naar 53 levert cumulatief maar 2 dB reductie op). De wijkvereniging heeft gelijk met de bewering, dat een toename van 3 dB een verdubbeling van geluid betekent. Als je tweemaal zoveel auto's laat rijden in dezelfde tijd krijg je zo'n verdubbeling. Voor de hinder betekent dat echter geen verdubbeling van de hinder. Die krijg je pas bij veel grotere toenames.

Conclusie: De ingebrachte zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het actieplan.

2. Zienswijze Actiegroep Rhijngesterstraatweg-Zuid:

Zienswijze2a:

De Actiegroep Rhijngesterstraatweg-Zuid vraagt de gemeente een duidelijke keuze (2a) te maken over het gewenste karakter van de Rhijngesterstraatweg. Waarbij het beschermd dorpsgezicht (serieus beperken verkeer en opknappen straat) dominant is of een doorgaande verkeersroute waarop (geluidsreducerend) asfalt is aangebracht en eventueel snelheidsbeperkende maatregelen.

Reactie 2a:

In het actieplan is als actie opgenomen dat de gemeente hierover op korte termijn een duidelijke keuze zal maken.

Zienswijze2b:

De actiegroep vraagt verder aandacht voor de volgende zaken in het actieplan: beperkt aantal woningen dat last van geluid heeft in relatie tot de kosteneffectiviteit van de maatregelen.

Reactie 2b:

In het actieplan zijn uitsluitend de woningen in rekening gebracht waar de plandrempel wordt overschreden. In het actieplan is het volgende al aangegeven: “*In de praktijk zullen ook andere woningen langs de genoemde wegen van maatregelen aan het wegdek profiteren en is de kosteneffectiviteit dus beter*” (einde citaat). Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt bij 11 woningen met plandrempel overschrijding is doelmatig t.o.v. het aanbrengen van (referentie) asfalt.

Conclusie: De ingebrachte zienswijzen leiden tot aanpassing van het actieplan.

3. Zienswijze Schoonderbeek en Partners Advies B.V. (SPA), namens FloraHolland Rijsburg:

Zienswijze3:

Namens FloraHolland Rijsburg is een zienswijze ingediend die betrekking heeft op tekstuele aanpassingen (3a) en op foutief weergegeven industriële geluidcontouren vanwege FloraHolland Rijsburg (3b). Verzocht wordt de rapportage aan te passen en de stukken opnieuw te publiceren (3c).

Reactie 3a:

Tekstueel is het Actieplan Geluid Oegstgeest aangepast met vermelding van de juiste naam van het bedrijf FloraHolland Rijsburg, dat het bedrijf ook gedeeltelijk in de gemeente Oegstgeest ligt en dat het niet alleen om dit bedrijf gaat maar om de activiteiten van de gehele Kamphuiserpolder.

Reactie 3b:

De aangepaste geluidcontouren zoals opgenomen in het actieplan zijn niet correct. De door SPA aangeleverde contouren zijn opgenomen in het actieplan. Omdat de etmaalwaarde van 55 dB(A) niet wordt/werd overschreden heeft deze aanpassing geen invloed op de resultaten.

Reactie 3c:

Het Actieplan Geluid Oegstgeest is tekstueel aangepast en de nieuwe industriële geluidcontouren zijn in de rapportage opgenomen. Conform de vereiste procedure wordt het aangepaste actieplan naar VROM verzonden en niet opnieuw gepubliceerd (zie algemeen).

Conclusie: De ingebrachte zienswijzen leiden tot aanpassing van het actieplan.

6 COLOFON

| | |
|------------------|--------------------------------|
| Opdrachtgever | : Gemeente Oegstgeest |
| Project | : Actieplan geluid Oegstgeest |
| Dossier | : X3460.01.001 |
| Omvang rapport | : 44 pagina's |
| Auteur | : Paul de Vos |
| Bijdrage | : Kees Riksen, Stefan te Velde |
| Interne controle | : Paul de Vos |
| Projectleider | : Paul van de Stap |
| Projectmanager | : Paul de Vos |
| Datum | : 22 mei 2008 |
| Naam/Paraaf | : |

BIJLAGE 1 Verklaring van gebruikte begrippen

Afkortingen

| | |
|-------------|---|
| Wgh | Wet geluidhinder |
| Awb | Algemene wet bestuursrecht |
| AMvB | Algemene maatregel van bestuur |
| PbEG | Publicatieblad van de Europese Gemeenschap |
| B&W | burgemeester en wethouders |
| NoMo | Nota Mobiliteit |
| NoMo-woning | Een woning die op het moment van invoering van de nieuwe wet een geluidbelasting heeft van meer dan 65dB L _{den} ten gevolge van een hoofdverkeersweg of meer dan 70 dB L _{den} ten gevolge van een rijksspoorweg |
| VRROM | Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu |
| DAB | Dicht asfalt beton, de standaard wegverharding |
| DGD | Dunne geluidreducerende deklaag, een stil wegdek geschikt voor toepassing bij stedelijk wegverkeer |

Grootheden en eenheden

decibel

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

Effecten op de mens

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

Geluidhinder is een verzamelnaam voor effecten zoals ergernis, stress, hoge bloeddruk, hart- en vaatziekten en stofwisselingsproblemen die allemaal kunnen ontstaan door langdurige blootstelling aan lawaai in de woonomgeving.

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

Binnen of buiten

De ernst van de effecten is natuurlijk ook afhankelijk van waar je bent. Als je buiten de woning bent (in de tuin of op straat) zijn geluiden van buiten beter te horen (en harder) dan wanneer je binnen in de woning bent. Het is de gewoonte om de sterkte van geluid bijna altijd aan te geven buiten de woning. Alleen als er maatregelen aan de gevel worden genomen (zoals dubbel glas of suskasten) dan wordt ook wel eens uitgerekend wat er binnen de woning overblijft aan geluid. Zo'n pakket maatregelen aan de gevel wordt aangeduid met de verzamelnaam **gevelisolatie**.

Niet altijd evenveel geluid

De sterkte van geluid op het oor is erg afhankelijk van de soort van geluidbron, maar ook van de afstand tot die geluidbron. Als je heel ver van een opstijgend vliegtuig af staat, klinkt het misschien even hard als een koelventilator van een slagerij die vlakbij staat. En het maakt veel verschil of zo'n geluidsbron altijd aanstaat (zoals de ventilator) of alleen maar kort te horen is (zoals het opstijgende vliegtuig). Tenslotte spelen ook de weersomstandigheden nog een grote rol. Als de wind van de bron naar je toe waait zijn de geluiden veel sterker te horen dan wanneer de wind in de omgekeerde richting waait.

Of een bepaalde bron tot geluidshinder zal leiden is daarom moeilijk te voorspellen. Je moet er dan rekening mee houden of die bron altijd aanstaat of maar even te horen is, hoe ver die bron van je verwijderd is, hoe de wind staat, en ook een beetje of het overdag, 's avonds of 's nachts is. Daarom zijn er grootheden bedacht, die met al die effecten rekening houden.

Het **equivalente geluidsniveau** is een soort gemiddelde van alle geluiden en pauzes over een lange tijd. Voor de voorspelling van geluidshinder wordt meestal een soort gemiddelde over een heel jaar uitgerekend. Je weet dan zeker, dat alle optredende geluiden zijn meegenomen, en dat er ongeveer evenveel dagen waren waarbij de wind van de bron naar je toe waaide als dagen dat de wind andersom stond.

Straffactoren

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

Etmaalwaarde

De etmaalwaarde is de oude Nederlandse maat voor omgevingslawaai. Het is een gemiddeld niveau (equivalent, zie boven) en de straffactoren worden toegepast. De etmaalwaarde is de hoogste van de volgende drie waarden:

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

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

Day-evening-night level en night level

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

Aftrek ex art. 110

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

BIJLAGE 2 Overzicht mogelijke maatregelen

Optimalisatie van de verkeerscirculatie

Hiermee wordt beoogd, de belangrijkste verkeersstromen op enkele hoofdassen te concentreren, waardoor wegen in andere delen van de gemeente worden ontlast. Een eerste globale analyse van de knelpunten leidt tot de – voorlopige – conclusie, dat een verdere concentratie van het verkeer op de oostelijke tak van de “ruit om Oegstgeest” (te weten: de Laan van Oud Poelgeest en de Abtspoelweg) het verkeer op de Rhijngeesterstraatweg nog verder zou kunnen ontlasten. Ook tussen de oostelijke takken Oegstgeesterweg en Rijsburgerweg kan met een verdere concentratie op de Oegstgeesterweg de Rijsburgerweg wellicht verder worden ontlast.

De effecten van deze maatregelen kunnen tot maximaal 2 dB(A) groot zijn. Er is een synergie met de maatregelen voor luchtkwaliteit.

In principe zijn deze maatregelen al in een eerder stadium door de gemeente onderzocht. De huidige situatie van de verkeerscirculatie is te beschouwen als een haalbaar optimum.

Largas (Langzaam Rijden GAat Sneller)

Met de term Largas wordt een wijze van verkeersregeling en wegprofiel aangeduid, die ertoe leidt dat er een betere doorstroming van het verkeer ontstaat met minder optrekkend en remmend verkeer. De maatregel is vooral bedoeld ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor geluid is er een lokaal effect als de kruispunttoeslag in de berekening achterwege kan worden gelaten, wat een effect oplevert van maximaal 2 dB(A) op zeer dicht bij het kruispunt gelegen woningen. In Oegstgeest zijn geen wegen met achter elkaar liggende kruisingen met stoplichten. Daarom is Largas voor Oegstgeest geen optie.

Groene golf

Voor de groene golf gelden vrijwel dezelfde opmerkingen als voor Largas. De maatregel is bedoeld om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Belangrijkste effect voor de geluidsbelasting is vermijden van de kruispunttoeslag van maximaal ca. 2 dB(A). De optie komt voor Oegstgeest niet in aanmerking.

Bevorderen OV en ketenmobiliteit

Het openbaar vervoer in Oegstgeest wordt verzorgd door Connexion in het kader van een vervoersconcessie met Holland Rijnland, Rijnstreek en Midden-Holland. Het vervoer wordt verzorgd met bussen en lijntaxi's. Bij het verlenen van nieuwe concessies kan de gemeente trachten de dienstverlening zodanig te doen verbeteren, dat er per saldo minder autoverkeer optreedt. De gemeente Oegstgeest zal daartoe zijn invloed in de deelnemende gemeenten moeten uitoefenen. Een raming van de mogelijke effecten vergt een zorgvuldige analyse van de vervoersstromen binnen de gemeente.

Bevorderen fietsverkeer

Door de aanleg van fietsstroken en fietspaden, maar ook door (bewaakte) stallingsmogelijkheden bevordert de gemeente het gebruik van de fiets. Effecten op de totale verkeersbewegingen binnen de gemeente zijn waarschijnlijk gering.

Bevorderen voertuigdelen

Door promotie, voorbeeldgedrag en subsidie kan de gemeente het delen van voertuigen (car sharing en car pooling) zowel in het autobezit als in het autogebruik bevorderen. Oegstgeest heeft dit al opgepakt. In Oegstgeest zijn vier parkeerplaatsen opgericht die gebruikt worden voor auto's in het kader van car sharing. De effecten zijn – ten opzichte van het totale autoverkeer - voornamelijk beperkt.

Transferia en P+R

In Leiden zijn al enkele transferia in gebruik. Deze hebben ook een effect op het gebruik van voertuigen in Oegstgeest. Oegstgeest heeft geen eigen treinstation, zodat P+R niet aan de orde is.

Uitsluiten van vrachtverkeer

Door vrachtverkeer uit te sluiten kan een reductie bereikt worden. De hoogte van deze reductie is uiteraard afhankelijk van het percentage vrachtverkeer dat in de uitgangssituatie in de verkeersstroom aanwezig is. Uitsluiten van vrachtverkeer kan worden uitgevoerd in het kader van een totaalconcept, waarbij venstertijden voor de distributie worden vastgesteld, zodat vrachtauto's voor de bevoorrading van winkels in bepaalde vastgestelde tijden wel gebruik mogen maken van routes die de rest van het etmaal gesloten zijn. Eventueel kunnen hieraan voorschriften worden verbonden, zodat alleen bepaalde typen vrachtauto's (schone, stille) van deze venstertijden gebruik kunnen maken. In dat kader moeten ook uitzonderingen worden geregeld voor bijvoorbeeld vuilnisauto's en andere dienstverleners.

Voor het overige vrachtverkeer, hier aangeduid als niet-bestemmingsverkeer, moet een alternatieve routing worden vastgesteld, waarbij het effect zal zijn dat op die route een toename van de geluidbelasting te verwachten is. Het effect op de zwaarbelaste straten kan ca. 1 à 2 dB(A) bedragen. Deze maatregelen kunnen worden ingevoerd in het kader van een in te stellen milieuzonering, die eventueel kan aansluiten bij de ontwikkelingen in Leiden. Overigens kunnen deze maatregelen ook los van de milieuzonering worden ingevoerd.

Eigen wagenpark en wagenpark derden (OV, straatonderhoud, etc)

Voor het eigen wagenpark van de gemeente – dienstauto's, vrachtauto's van afvalverwijdering en reiniging, eventueel ook groepsvervoer – kan de gemeente een voorbeeldfunctie vervullen. Hier wordt dan gekozen voor stille, eventueel elektrisch of hybride aangedreven voertuigen. Ook kan de gemeente een vrijwillige verklaring uitgeven dat stille banden zullen worden ingezet. Van dit instrument gaat een voorbeeldfunctie uit, het effect op de geluidbelasting is in de regel te verwaarlozen.

Parkeerbeleid

Door middel van een aangepast parkeerbeleid kan de gemeente zowel voertuigbewegingen als ook het gebruik van bepaalde voertuigtypen ontmoedigen. Door bij nieuwe woningen en kantoren zeer beperkt nieuwe parkeerplaatsen toe te staan, wordt het gebruik van de auto als primair vervoermiddel vooral voor het woon-werkverkeer ontmoedigd. In de tarieven voor betaald parkeren kan gedifferentieerd worden waardoor bepaalde typen vervoer (geen bestemmingsverkeer; niet stil; niet schoon) ontmoedigd worden. Er is synergie met maatregelen voor luchtkwaliteit. Het effect op de geluidbelastingen is beperkt.

Snelheidsbeperking

Beperking van de – gemiddelde – voertuigsnelheid is een maatregel die voor geluid effectief is, maar waarvan de effecten beperkt zijn. Voor luchtkwaliteit biedt de maatregel soms verbetering, soms verslechtering. In het geval van de Rhijnegeesterstraatweg, waar een klinkerbestrating aanwezig is die wellicht niet vervangen kan worden, is een beperking van de gemiddelde snelheid van 50 naar 30 km/u een mogelijke oplossing. Het effect wordt geschat op 1 à 2 dB.

Stille wegdekken

Dunne geluidsreducerende deklagen hebben in veel stedelijk gebied toepassing gevonden als een stil alternatief voor dicht asfalt beton of steen mastiek asfalt. Bij een gemiddelde snelheid tot 50 km/u wordt met dunne geluidsreducerende deklagen (DGD) een reductie van 3 tot 4 dB(A) bereikt.

Stille wegdekken worden dan uit kostenoverwegingen aangebracht op het moment dat de bestaande verharding aan een nieuwe toplaag toe is. De extra kosten van DGD blijven dan beperkt.

Wel is de levensduur van DGD iets minder lang dan van gewoon asfalt. DGD wordt toegepast op wegvakken waar niet te veel zogenaamd wringend verkeer aanwezig is. Dat is het geval buiten de opstelstroken voor stoplichten en buiten kruisingen en rotondes.

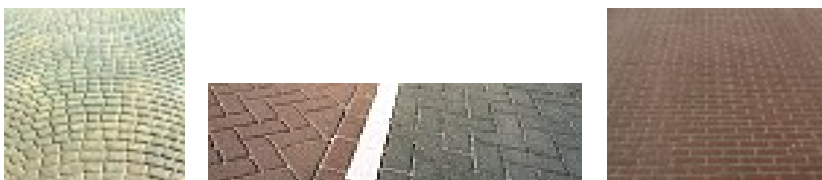
Maatregelen voor elementenverharding

Op de Rhijngeesterstraatweg in Oegstgeest is een elementenverharding (klinkers) toegepast. Als de gemeente ervoor kiest om het historisch karakter van deze straat te benadrukken zal ook in de toekomst gekozen worden voor klinkers. Klinkers zijn uit geluidsoogpunt echter ongunstig: een klinkerbestrating veroorzaakt 4 tot 6 dB meer geluid dan een bestrating met dicht asfalt.



Een compromis kan zijn, de elementenverharding te behouden maar te kiezen voor een vlakker oppervlak; geen kinderkopjes maar rechthoekige klinkers, die bijvoorbeeld op een betonondergrond worden aangebracht zodat ze vlak liggen, en waar de voegen strak met het rijoppervlak worden gehouden. Hiernaast wordt een voorbeeld gegeven voor het product "street protection"

Als alternatief kan ook gekozen worden voor een asfaltsoort met een print van klinkers, waardoor voor het zicht een klinkerverharding wordt behouden, maar de eigenschappen van vlak asfalt voor minder geluid zorgen. Hieronder enige voorbeelden van het fabriekaart "streetprint".



Toepassen van deze producten vergt een ingrijpende beslissing. De kosten worden in dit stadium van besluitvorming nog niet begroot. De gemeente neemt zich voor, deze alternatieven in overweging te nemen.

BIJLAGE 3 Kosten van stille wegdekken

In dit rapport zijn de kosten van de vervanging van asfalt door geluidarm asfalt geraamd. In deze bijlage zijn de uitgangspunten die hierbij zijn gehanteerd, weergegeven.

EIGENSCHAPPEN DICHTE DEKLAGEN

1. Mengselontwerp

Dichte deklagen kenmerken zich door een relatief gering percentage holle ruimte in het asfaltmengsel. Hiermee wordt bereikt dat het oppervlak een dichte structuur heeft en daarmee een hoge weerstand tegen slijtage door externe invloeden zoals weer en verkeer.

Het asfaltmengsel van dichte deklagen is zodanig ontworpen dat de verhoudingen van bitumen, vulstof, zand en steenslag/grind tot een vrijwel volledig gevuld mengsel leidt. Een dichte deklaag heeft een holle ruimte percentage van minder dan 9%.

2. Schadegevoeligheid

Dichte deklagen zijn door het geringe percentage holle ruimte gevoelig voor vervorming onder herhaalde verkeersbelasting. Door de hoge vullingsgraad bestaat het risico dat het steenskelet in het bitumen/zand/vulstof mengsel 'drijft'. Hiermee kan een verkeerslast de steenslag als het ware opzij drukken (visco-elasto-plastisch gedrag van asfalt). Normaliter zijn dichte deklagen niet bijzonder gevoelig voor het ontstaan van rafeling of scheurvorming.

Om het risico op vervorming tegen te gaan kan door bitumenmodificatie de stabiliteit van het mengsel worden vergroot. Dit wordt echter in Nederland in praktijk maar in beperkte mate toegepast.

3. Geluidsreductie

Aan dichte deklagen kunnen geen bijzondere geluidsreducerende eigenschappen worden toegerekend. Het dichte deklaag mengsel DAB 0/16 mengsel wordt in de geluidsregelgeving als referentiemengsel gebruikt, waardoor hiervoor een geluidsreductie van 0 dB(A) geldt. Voor een SMA 0/6 mengsel wordt normaliter gerekend met een geluidsreductie van -1,1 dB(A) voor licht verkeer met een rijsnelheid van 50 km/h. Hoewel geen specifieke geluidsreducerende eigenschappen bekend zijn voor de overige graderingen en mengseltypen mag worden verwacht dat deze naar alle waarschijnlijkheid hiertussen liggen.

Bovenstaande geluidsreductie betreft de initiële geluidsreductie. Door vervuiling en slijtage van het wegdek zal deze in de loop van de tijd afnemen. Exacte gegevens over deze afname ontbreken op dit moment echter.

4. Praktijkervaringen en toepasbaarheidsgebied

Dichte deklagen worden al lange tijd in Nederland toegepast. Hiermee zijn de eigenschappen van dit type deklaag ruim bekend en breed geaccepteerd. Normaliter geldt dit type deklaag als weinig onderhoudsgevoelig.

Veelal wordt een onderhoudstermijn van 20 tot 25 jaar gehanteerd voor deklaagvervanging waarbij tussendoor meestal nog één keer plaatselijk onderhoud moet worden uitgevoerd voor het herstel van locale schades.

In principe gelden er geen beperkingen in de toepassing van dit type deklagen onder verkeersbelasting. Wel wordt geadviseerd bij zeer zware verkeersbelasting een steenmastiek mengsel toe te passen. Bij veel wringend zwaar verkeer (bijv. op mini-rotondes) wordt geadviseerd de deklaag niet te dun aan te brengen. Tevens is van SMA 0/11 bekend dat deze versnelt rafeling vertoont op rotondes (wringend verkeer).

Dichte deklagen kunnen over het algemeen goed worden aangebracht onder vrijwel alle weersomstandigheden en alle ondergronden (bestaande asfaltlagen). Wel moeten bij zeer slechte omstandigheden passende maatregelen worden getroffen (Standaard RAW Bepalingen 31.22.10). Alleen voor de zeer dunne dichte deklagen (SMA 0/6 of DAB 0/6) geldt dat deze (te) snel kunnen afkoelen bij winterse omstandigheden of veel wind, met als resultaat dat de verdichting onvoldoende is. Dit leidt op termijn sneller tot schade. Daarnaast geldt voor deze zeer dunne deklagen dat de aan te brengen laagdikte op freesvakken (te veel) kan variëren met verdichtingsproblemen als resultaat.

5. *Besteksbepalingen*

De leverbare dichte deklagen zijn opgenomen in de Standaard RAW Bepalingen.

6. *Kosten investering en onderhoud*

Investeringskosten

Op basis van de publicatie "Advies dunne geluidreducerende deklagen op niet-autosnelwegen" van Rijkswaterstaat van 12 februari 2007 is de richtprijs voor het leveren en aanbrengen van een DAB deklaag binnen de bebouwde kom **€ 24,96** per vierkante meter. Dit bedrag is inclusief de "staartkosten" voor de aannemer, inclusief BTW, inclusief 15% voorbereidings-, administratie- en toezichtkosten en is gebaseerd op prijspeil 2005.

Onderhoudskosten

De onderhoudskosten voor een DAB en een SMA verharding op basis van onderhoudscycli zijn vrijwel gelijk. Deze bedragen circa **€ 0,94 per vierkante meter per jaar**. Deze kosten zijn gebaseerd op de in tabel 2-1 getoonde onderhoudscyclus en de kosten zoals vermeld in de bovenstaande publicatie van Rijkswaterstaat. In de kosten zijn kosten voor frezen en afvoer van materialen meegenomen. De kosten voor aanleg en rehabilitatie worden beschouwd als investeringskosten en zijn geen onderdeel van de onderhoudskosten.

Tabel 4-1: Onderhoudscycli dichte deklagen (gemiddeld belaste weg)

| jaar | Onderhoudsmaatregel | Kosten | oppervlakte |
|------|--|---------|-------------|
| 0 | Aanleg | | 100% |
| 12 | Frezen 4cm én deklaag | € 0,59 | 5% |
| 18 | Frezen 8 cm (10%) én Frezen 4 cm (90%) en tussenlaag 10% en deklaag 100% | € 12,74 | |
| 32 | Frezen 8 cm én tussenlaag en deklaag | € 20,65 | 100% |
| 40 | Als jaar 12 | € 0,59 | |
| 48 | Als jaar 18 | € 12,74 | |
| 64 | Als jaar 32 | € 20,65 | |
| 72 | Rehabilitatie | | |

7. *Overzicht producten en eigenschappen*

Tabel 2-2 geeft een overzicht van de eigenschappen van de verschillende dichte deklaag mengsels zoals deze in Nederland verkrijgbaar zijn. Deze tabel is een compilatie van de eigenschappen zoals deze in de eerdere paragrafen van dit hoofdstuk zijn behandeld.

Tabel 4-2: Eigenschappen dichte deklaag mengsels

| product | leverancier | laagdikte | initieële geluidsreductie | Schadegevoeligheid | | | onderhoudsperiode |
|----------|-------------|-----------|---------------------------|--------------------|------------------|---------------|-------------------|
| | | | | rafeling | dwarsonvlaktheid | scheurvorming | |
| DAB 0/8 | diverse | 25 mm | 0 dB(A) | ++ | 0 | ++ | 20 jaar |
| DAB 0/11 | diverse | 35 mm | 0 dB(A) | ++ | 0 | ++ | 20 jaar |
| DAB 0/16 | diverse | 40 mm | 0 dB(A) | ++ | 0 | ++ | 20 jaar |
| SMA 0/6 | diverse | 20 mm | -1,5 dB(A) | ++ | + | ++ | 20 jaar |
| SMA 0/8 | diverse | 25 mm | 0 dB(A) | ++ | + | ++ | 20 jaar |
| SMA 0/11 | diverse | 35 mm | 0 dB(A) | + | + | ++ | 20 jaar |

EIGENSCHAPPEN SEMI-DICHTE DEKLAGEN

1. *Mengselontwerp*

Semi-dichte deklagen hebben een iets hoger holle ruimte percentage dan de dichte deklagen. Zij proberen de goede eigenschappen van open en dichte deklagen te combineren. Hiermee hebben zij een relatief lange levensduur (naar verwachting tussen 12 en 15 jaar) en een duidelijk merkbaar geluidsreducerend effect. Het asfaltmengsel is zodanig ontworpen dat het holle ruimte percentage tussen 9% en 14% ligt.

Semi-dichte deklagen hebben een steenskelet als basisontwerpprincipe. Hiermee zijn zij minder vervormingsgevoelig en goed in staat de verkeerslasten over te dragen op de onderliggende asfaltlagen.

2. *Schadegevoeligheid*

Bij het verhogen van het holle ruimte percentage in het asfaltmengsel ten opzichte van dichte deklagen wordt het mengsel gevoeliger voor het ontstaan van rafeling en de effecten van vorst-dooi cycli.

Semi-dichte deklagen zijn gevoeliger voor het ontstaan van rafeling. Dit kan worden verklaard uit het feit dat in deze mengsels de trekkrachten in het band-wegdek contactvlak bij wringend verkeer alleen kunnen worden overgebracht in de contactvlakken tussen de steenkorrels. Voor deze krachtsoverdracht moeten de bitumineuze verbindingsbruggen tussen deze steenkorrels zorgen. Hierdoor is de toelaatbare kracht beperkt. Ter vergelijking: Bij dichte asfaltmengsels liggen deze steenkorrels volledig ingebed in een mengsel van fijne steenfrachties, zand, vulstof en bitumen. Hierdoor dragen ook het zand en de vulstof bij aan de krachtsoverdracht.

De gevoeligheid voor het ontstaan van permanente vervorming (spoorvorming) reduceert. De steenkorrels vormen een volledig skelet en het risico dat zij in het mastiek mengsel 'drijven' is niet meer aanwezig. Voor scheurvorming (scheurdoorgroei) mag een beperkt negatief effect worden verwacht waardoor bij het ontstaan van scheurvorming een versnelde scheurdoorgroei ten opzichte van dichte deklagen is te verwachten.

Doordat het holle ruimte percentage beperkt is en het mengsel als steenskeletmengsel is opgebouwd zal de in het mengsel aanwezige holle ruimte afgesloten zijn van de buitenlucht. Daarnaast staan de holten niet met elkaar in verbinding. Hiermee is het risico van schade door vries-dooi cycli in praktijk bij semi-dichte deklagen beperkt.

Meestal bevatten semi-dichte deklagen gemodificeerde bitumina. Deze beperken het risico van de vorming van rafeling en het doorgroeien van scheuren aangezien deze typen bitumina beter in staat zijn de krachten over te brengen op de steenkorrels in het mengsel.

3. *Geluidsreductie*

De op dit moment gangbare semi-dichte deklagen zijn specifiek ontworpen vanwege hun geluidsreducerend effect. Voor licht verkeer met een rijnsnelheid van 50 km/h kunnen geluidsreducties tussen -3,8 dB(A) en -4,6 dB(A) worden gevonden.

De geluidsreductie wordt vooral bereikt door de toegepaste gradering en de oriëntatie van de steentjes aan het wegoppervlak.

Bovenstaande geluidsreductie betreft de initiële geluidsreductie. Door vervuiling en slijtage van het wegdek zal deze in de loop van de tijd afnemen. Exacte gegevens over deze afname ontbreken op dit moment echter.

4. *Praktijkervaringen en toepasbaarheidsgebied*

Semi-dichte deklagen worden nog maar beperkte tijd in Nederland toegepast. Eigenlijk zijn de eerste ervaringen pas sinds 1994 bekend. De laatste jaren vinden deze deklagen meer en meer toepassing. Een aantal semi-dichte deklaag producten zijn door de Nederlandse aannemers vanuit het buitenland geïmporteerd. In het buitenland is er meer ervaring (sinds 1985).

Hoewel in Nederland nog geen ruime ervaring is met dit type deklagen kan op basis van de eerste ervaringen in combinatie met de buitenlandse ervaringen worden aangenomen dat de onderhoudstermijn van dit type deklaag tussen 10 en 15 jaar is gelegen. Voor enkele producten wordt een kortere levensduur gerapporteerd. Plaatselijk onderhoud wordt afgeraden.

Bij semi-dichte deklagen die met hun holle ruimte aan de bovenkant van de range (12 - 14 procent holle ruimte) zijn gelegen bestaat op kruisingsvlakken met wringend verkeer een duidelijk risico op het ontstaan van rafeling. Geadviseerd wordt daarom op dergelijke vlakken een dichte deklaag toe te passen. Deze dichte deklaag kan dan worden doorgetrokken tot ca. 50 m voor de stopstreep van de verkeersregelinstallatie. Van rijbaanwisselend verkeer wordt weinig schade verwacht.

Ditzelfde geldt voor de semi-dichte deklagen aan de onderkant van de range holle ruimte (9 - 11 procent holle ruimte) bij zwaar op wringing belaste kruisingen en mini-rotondes met veel vrachtverkeer.

Semi-dichte deklagen worden vrijwel allemaal als dunne deklaag aangebracht. Hiermee kunnen zij niet onder alle weersomstandigheden en op alle ondergronden (bestaande asfaltlagen) worden aangebracht. Geadviseerd wordt om niet in de periode november - maart dergelijke deklagen aan te brengen (vuistregel). In deze periode is het risico op snelle afkoeling te groot. Daarnaast zal bij het aanbrengen op een freesoppervlak extra aandacht aan de uitvoering worden gevraagd. De ondergrond moet voldoende vlak zijn. Laagdiktecorrectie is maar in beperkte mate mogelijk.

5. *Kosten investering en onderhoud*

Investeringskosten

Op basis van de publicatie "Advies dunne geluidreducerende deklagen op niet-autosnelwegen" van Rijkswaterstaat van 12 februari 2007 wordt als richtprijs voor het leveren en aanbrengen van een semi-dichte deklaag binnen de bebouwde kom **€ 26,06** per vierkante meter gehanteerd. Dit bedrag is inclusief de "staartkosten" voor de aannemer, inclusief BTW, inclusief 15% voorbereidingsadministratie- en toezichtkosten en is gebaseerd op prijspeil 2005.

Onderhoudskosten

De onderhoudskosten op basis van onderhoudscycli bedragen € 1,49 per vierkante meter per jaar. Deze kosten zijn gebaseerd op de in tabel 3-1 getoonde onderhoudscycli. In de kosten zijn kosten voor frezen en afvoer van materialen meegenomen. De kosten voor aanleg en rehabilitatie worden beschouwd als investeringskosten en zijn geen onderdeel van de onderhoudskosten.

Tabel 4-3: Onderhoudscycli semi-dichte deklagen (gemiddeld belaste weg)

| jaar | onderhoudsmaatregel | Kosten | oppervlakte |
|------|---------------------------------|---------|-------------|
| 0 | Aanleg | | 100% |
| 11 | vervanging deklaag | € 14,15 | 100% |
| 22 | vervanging deklaag en onderlaag | € 22,61 | 100% |
| 33 | Vervanging deklaag en onderlaag | € 22,61 | 100% |
| 44 | Vervanging deklaag en onderlaag | € 22,61 | 100% |
| 55 | Rehabilitatie | | 100% |

Op basis van deze onderhoudscyclus en de bedragen uit de eerdergenoemde publicatie van Rijkswaterstaat bedragen de onderhoudskosten over de levenscyclus van 55 jaar in totaal € 81,98 ofwel € 1,49 per jaar. Dat is een toename van **€0,55** ten opzichte van DAB.

6. *Overzicht producten en eigenschappen*

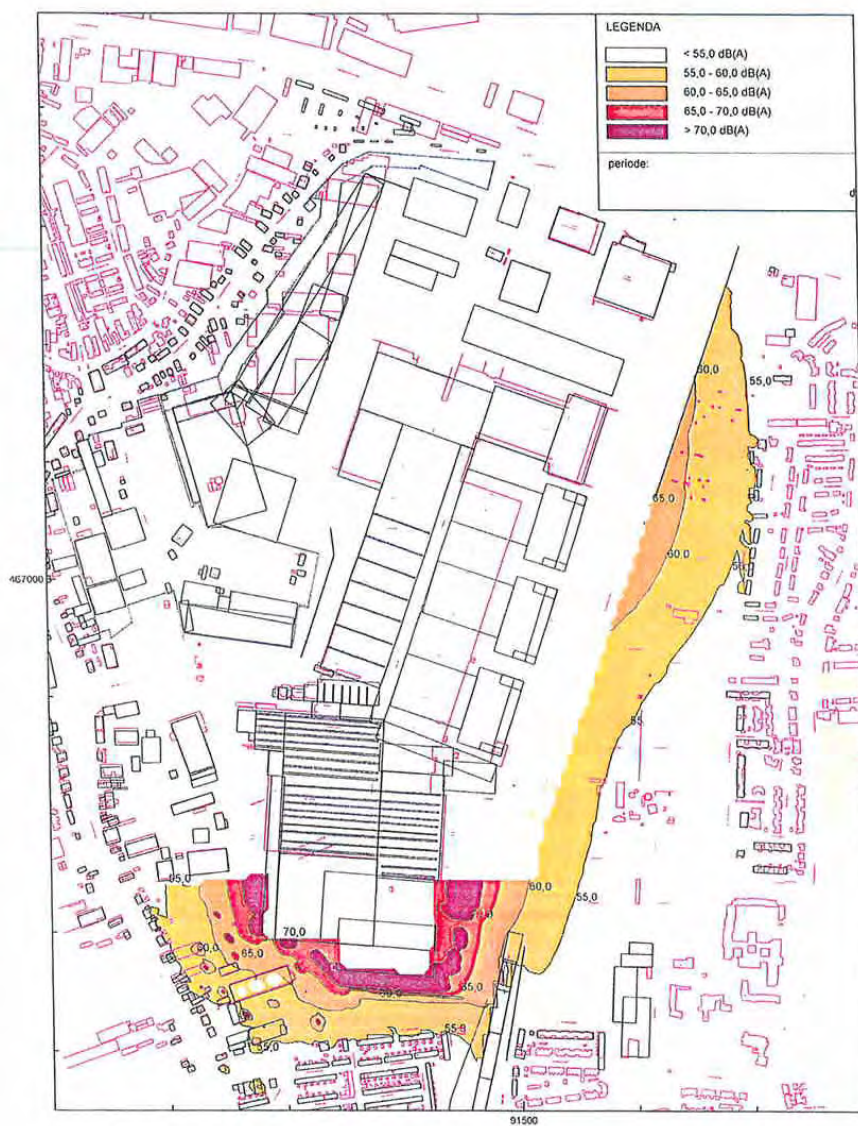
Tabel 3-2 geeft een overzicht van de eigenschappen van de verschillende semi-dichte deklaag mengsels zoals deze in Nederland verkrijgbaar zijn. Deze tabel is een compilatie van de eigenschappen zoals deze in de eerdere paragrafen van dit hoofdstuk zijn behandeld.

Tabel 4-4: Eigenschappen semi-dichte deklaag mengsels

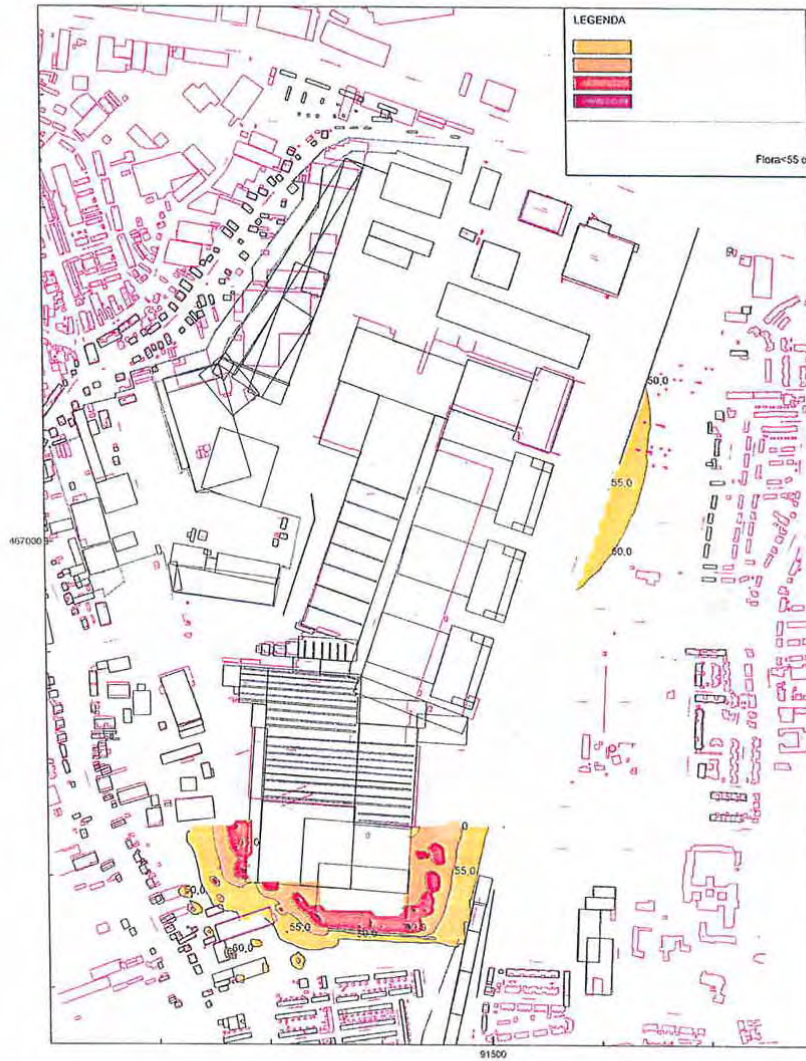
| product | leverancier | laagdikte | initieële geluidsreductie | schadegevoeligheid | | | onderhoudsperiode |
|----------------|-------------|-----------|---------------------------|--------------------|-----------------|---------------|-------------------|
| | | | | rafeling | dwarsonvlakheid | scheurvorming | |
| Micropave | Dura V. | 25 mm | -3,8 dB(A) | + | + | 0 | 12-15 |
| Novachip 0/8 | Novachip | 15 mm | onbekend | + | + | 0 | 8-10 |
| Novachip 0/11 | Novachip | 20 mm | onbekend | + | + | 0 | 8-10 |
| Deciville | Bituned | 35 mm | -3,9 dB(A) | 0 | + | 0 | 10-12 |
| Konwé stil 0/6 | KWS | 15 mm | onbekend | + | + | 0 | 12-15 |
| ZSA SD | KWS | 25 mm | -4,6 dB(A) | 0 | + | 0 | 10-12 |
| Microflex | Heijmans | 25 mm | -4,0 dB(A) | 0 | + | 0 | 10-12 |
| Microtop 0/6 | BNGW | 30 mm | -4,3 dB(A) | 0 | + | 0 | 10-12 |
| Tapisville | BAM | 20 mm | -3,4 dB(A) | 0 | + | 0 | 10-12 |

BIJLAGE 4 Geluidbelasting van bedrijven

Geluidbelasting L_{etm} . NB. De geluidbelasting in L_{den} is per definitie lager dan of gelijk aan die in L_{etm} .



Geluidbelasting L_{night} .



BIJLAGE 5 Overzicht acties

| Actie | Door wie | Verwacht effect |
|---|-------------------------------|---|
| Geluidsnota vaststellen | gemeentebestuur | Consistent beleid |
| Invloed uitoefenen voor vermindering vliegtuiglawaai | gemeentebestuur | Politieke druk |
| Eindmelding geluidsanering | Milieudienst | |
| Actieplannen RWS toetsen op effecten voor Oegstgeest | Milieudienst | |
| Handhaving vergunningen Wet milieubeheer | Milieudienst | Geen plandrempeleoverschrijdingen ten gevolge van bedrijven |
| OV en ketenmobiliteit bevorderen | Gemeente | Generieke reductie geluidbelastingen t.g.v. wegverkeer |
| Fietsverkeer bevorderen | Gemeente | |
| Voertuigdelen bevorderen | Gemeente | |
| Onderzoek ontsluitingsweg vrachtverkeer Kamphuiserpolder | Gemeente | Reductie wegverkeerslawaai op Rijnsichtweg |
| Stil asfalt toepassen op het moment dat een wegdek aan vervanging toe is | Gemeente | Reductie wegverkeerslawaai algemeen |
| Stil asfalt toepassen bij eerstvolgende vernieuwing deklaag Laan van Oud Poelgeest | Gemeente, dienst wegonderhoud | |
| Stil asfalt toepassen bij eerstvolgende vernieuwing deklaag Geversstraat/ Leidsestraatweg | Gemeente, dienst wegonderhoud | |
| Overwegen 30 km/u zone instellen Rhijngeesterstraatweg | Gemeente, dienst verkeer | |
| Besluiten over gewenste karakter van Rhijngeesterstraatweg | Gemeente | |
| Overwegen alternatief stil wegdek Rhijngeesterstraatweg | Gemeentebestuur | |
| Overwegen stil wegdek op de gehele ruit om Oegstgeest | Gemeentebestuur | |

BIJLAGE 6 inspraakreacties

Wijkvereniging Poelgeest

wijkvereniging poelgeest

A. van Royenlaan 15, 2341 PE Oegstgeest, karin@rosdorff.nl

Oegstgeest, 2 april 2008

Geacht raadslid,

Op 10 april staat het Actieplan geluid Oegstgeest als stuk ter kennisname voor de politieke ronde. Via deze weg vraagt de wijkvereniging Poelgeest uw aandacht voor de volgende zaken in dit actieplan: Hiaten in de onderliggende geluidskarten, foutieve grootheden en foutieve waarden van de onderliggende verkeersintensiteiten, hiaten in de inventarisatie, onzorgvuldige conclusies en ten onrechte ontbrekende, voor de gezondheid van de inwoners van Poelgeest, noodzakelijke acties.

Verder vragen wij uw aandacht voor het ontbreken van een geluidsnota welke logischerwijs als basis hoort te dienen van het actieplan.

Bovendien verzoeken wij u om te reageren op de actieplannen van de omliggende gemeenten, de rijksoverheid en de Nederlandse spoorwegen.

Wij hopen dat u deze brief wilt bespreken binnen uw fractie, en met uw fractie beleid zal voorstaan die uit zal gaan van de juiste informatie.

Hiaten in de onderliggende geluidskarten

Op de onderliggende geluidskarten ontbreekt het Martinus Houttijnhof in Poelgeest, ook wel bekend als project Waterbuurt.

Op de onderliggende geluidskarten zijn geluidsgevoelige bestemmingen zoals scholen, zorginstellingen, woonwagendstandplaatsen en woonboten niet aangegeven.

Luchtvaartlawaai wel hinderlijk, maar niet op de kaart

Voor luchtvaartlawaai treden gezondheidseffecten bij lagere geluidbelastingen dan bij wegverkeer op. De geluidkaart voor Oegstgeest is overgenomen van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gepubliceerde kaart. Op deze kaart ligt Oegstgeest buiten de contour van 55 dB Lden, de laagste waarde waarvoor nog rekenresultaten moeten worden aangegeven. Daarom zijn over Oegstgeest geen gedetailleerde gegevens bekend.

Luchtvaartlawaai speelt een rol in situaties waarin de cumulatie van geluid van verschillende bronnen wordt beschouwd. De gemeente heeft geen mogelijkheden om in het actieplan maatregelen op te nemen die tot vermindering van het luchtvaartlawaai zullen leiden

Hoewel de gemeente geen mogelijkheden heeft om in het actieplan maatregelen te nemen die tot vermindering van het luchtvaartlawaai zullen leiden, is het wel zo dat niet nagelaten mag worden om de situatie van geluidsoverlast door cumulatie met andere lawaaibronnen in kaart te brengen. Terecht wordt gesteld dat luchtvaartlawaai het meest zwaarwegende component is binnen de cumulatie door verschillen lawaaibronnen. In Oegstgeest zijn in ieder geval de luchtverkeerslawaaigegevens bekend die op een aantal punten in de gemeente worden gemeten.

Alleen wanneer dit in kaart wordt gebracht is het duidelijk of de leefbaarheid verbeterd kan worden door extra moeite te doen op het gebied van andere lawaaibronnen.

Juist Poelgeest ligt binnen de gemeente het meest nabij de Kaagbaan van Schiphol en heeft te maken met luchtvaartlawaai, spoorweglawaai, industriellawaai en wegverkeerslawaai. Het ligt voor de hand om binnen dit Actieplan maatregelen te nemen die Poelgeest betreffen.

Foutieve grootheden en foutieve waarden van de onderliggende verkeersintensiteiten

In het kader op pagina 12 van het rapport wordt het verschil tussen Letmaal en Lden uitgelegd. Het figuur op deze pagina 12 geeft een te vermijden niveau van boven 63 dB Lden aan. Dit komt overeen met wat volgens de GGD het beleidsuitgangspunt zou moeten zijn. Dit komt overeen met een te vermijden niveau van boven 65 dB Letmaal. In de tekst naast het figuur heeft de opsteller zich vergist en schrijft een te vermijden niveau van **65 dB Lden**! Dit moet dus **63 dB Lden** zijn.

Aan de milieudienst is gevraagd welke verkeersintensiteiten als uitgangspunten zijn genomen voor de berekeningen ten behoeve van de geluidskaat.. Het blijkt dat voor de Jac. P. Thijsselaan en de Anne Weber van Bosselaan is gerekend met een etmaalintensiteit van 1578 autobewegingen per weekdag. Op de Hugo de Vrieslaan is gerekend met een etmaalintensiteit van 3371 autobewegingen per weekdag. Op basis van deze intensiteiten is geluid met een niveau van 65 -69 dB **Lden** geconstateerd voor de gevels van de brede school "de Vogels" en de woningen op de Jac P. Thijsselaan, de Anne Weber van Bosselaan en de Hugo de Vrieslaan. De verkeersintensiteiten op de Jac. P Thijsselaan en de Anne Weber van Bosselaan liggen ca 3 keer hoger dan de verkeersintensiteiten waarmee gerekend is. De werkelijke geluidsbelasting ligt dus beduidend hoger dan op de geluidsbelastingkaart is aangegeven!

Voor de gezondheid van de aanwonenden van deze wegen en voor de brede school " de Vogels" mogen in het actieplan maatregelen, om dit op te lossen, beslist niet ontbreken.

Overigens wordt met deze geluidskarten de in het rapport van Ardea¹⁶ geconstateerde geluidsoverbelasting op de woningen in Poelgeest bevestigd.

Hiaten in de inventarisatie

Bij paragraaf 2.3.1. ontbreekt het plan Heemlandterras 10-14. Recent onderzoek heeft aangetoond dat er sprake is van een geluidsoverbelasting vanwege spoorweggeluid met een niveau die boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt.

¹⁶ Geluidsonderzoek uitgevoerd door het bureau Ardea in opdracht van 20 medewijkbewoners. Uw raad ter beschikking gesteld per brief dd

Paragraaf 3.4 wordt uitsluitend ingegaan op het geluid van Flora te Rijnsburg. Op het geluid van andere bedrijven zoals o.a. gevestigd op het bedrijventerrein de Hallen te Leiden wordt niet ingegaan. In verband met de cumulatie met andere lawaaibronnen is het niet logisch dat hier aan wordt voorbijgegaan.

In paragraaf 4.1.3 wordt alleen het plan Clusiushof genoemd dat de planprocedure zou hebben doorlopen voor hogere waarden. Binnen Poelgeest, de enige Oegstgeester wijk langs het spoor, is deze procedure ook doorlopen voor het bouwplan Unicum, Tuinmuur zuid en noord en het Martinus Houttijnhof. Bij dit laatste project heeft de gemeente ervoor gekozen om de ruimten op bovenste etages niet te benoemen, omdat niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan.

Onderstaand stukje is letterlijk overgenomen uit het Concept-actieplan:

“Volgens de wet geluidhinder zijn er behalve woningen nog andere soorten bestemmingen in een gemeente die als geluidgevoelig worden aangemerkt. In Oegstgeest gaat het dan concreet om:

- *Negen basisscholen en drie scholen voor voortgezet onderwijs;*
- *1 psychiatrisch ziekenhuis met een groot terrein;*
- *1 terrein met woonwagendplaatsen.*

De geluidbelasting van deze zogenoemde overige geluidgevoelige bestemmingen is in de geluidkaart niet afzonderlijk in beeld gebracht. Er zijn bij deze bestemmingen geen knelpuntsituaties en daarom wordt voor de beschouwde actieperiode tot 2013 geen actie ondernomen.”

Dit is letterlijk struisvogelpolitiek te noemen. Het is niet in beeld gebracht op de geluidkaart en DAAROM is het geen knelpunt. In ieder geval gaat dit voor de brede school in Poelgeest niet op, zie bovenstaand stukje.

Onzorgvuldige conclusies

Uit paragraaf 4.1.5

“Als we veronderstellen dat de geluidsdeken van vliegtuiglawaai in Oegstgeest gelijk is aan 50 dB L_{den} , dan komt dat wat hinderlijkheid overeen met een geluidsdeken van 56 L_{den} voor wegverkeer. Het heeft daarom eigenlijk weinig zin om het geluid van wegverkeer verder terug te dringen dan tot 55 à 60 dB, want dan gaat het luchtvaartlawaai dominant worden. “

Ter begripsvorming: de decibel is geen eenheid maar een logaritmische schaal. Een toename van 3 dB betekent een verdubbeling van de hoeveelheid geluid. De bandbreedte van 6 dB, van 55 t/m 60 dB L_{den} , betekent letterlijk een verdubbeling op een verdubbeling. Gezien dit feit is het wel degelijk zinvol om het geluid van wegverkeer terug te dringen onder 55 dB.

Uit paragraaf 4.1.6:

“Voor de andere bronnen van omgevingslawaai worden geen maatregelen gepland, omdat deze bronnen niet bijdragen aan de overschrijding van de plandrempel en omdat de gemeente er geen invloed op heeft.”

Zoals in paragraaf 4.1.5 wordt geconcludeerd kan de gemeente wel degelijk de maatschappelijke verantwoording op zich nemen bij het verlenen van een ontheffing voor een hogere waarde ivm het cumulatieve geluidsniveau. Indien de gemeente serieus werk wilt maken om de gezondheidsbelangen van haar inwoners te bewaken is zij dit zelfs moreel verplicht.

In het actieplan wordt ten onrechte de conclusie getrokken dat de gemeente op sommige lawaaibronnen geen invloed heeft. De volgende mogelijkheden vallen wel degelijk in de invloedssfeer van de gemeente:

- reactie op het concept actieplan van de Nederlandse spoorwegen (dit kan tot en met 28 april 2008).
- reactie op het concept actieplan van de rijksoverheid mbt de A44 (dit kan tot en met 28 april 2008),
- reactie op bestemmingsplannen van omringende gemeenten indien deze gewijzigd dan wel herzien worden.
- Het - blijven- subsidiëren van het CROSS.
- Reactie op wijzigingen van vergunningen voor industrie in andere gemeenten met een invloed op geluidgevoelige bestemmingen op Oegstgeester grondgebied.

Hoewel sommige van de bronnen op zichzelf beschouwd geen overschrijding van de plandrempel betekenen, kan dit in de cumulatie nu net de druppel zijn die de emmer doet overlopen.

Conclusies wijkvereniging

Het concept – actieplan is als een paard achter de wagen gespannen. De gemeente heeft verzuimd om eerst een beleidsplan- de geluidsnota- te formuleren welke als basis voor een actieplan hoort te dienen.

De inventarisatie van gemeentelijke plannen is niet compleet danwel onzorgvuldig te noemen. Dit geeft geen goed totaalbeeld om het beleid op af te kunnen stemmen.

Voor Poelgeest zijn te lage verkeersintensiteiten gebruikt waardoor de geluidskaart voor het wegverkeer niet de juiste geluidsbelasting van de woningen en de school laat zien. Wel is met deze lage verkeersintensiteiten al een ernstige overschrijding van de plandrempel aangetoond. .

Op de cumulatiekaart ontbreekt de “geluidsdeken” ten gevolge van het luchtvaartverkeer, dan wel de geluidskaarten op basis van de meetpunten in ons dorp. Hiermee ontbreekt de mogelijkheid om op een totaalbeeld beleid af te stemmen.

Het is te betreuren dat een gemeente in haar actieplan geen ambitie neerlegt om door eigen beleid ontstane situaties aan te pakken die zich niet beperken tot “de ruit”.

Aantoonbaar is er binnen Poelgeest een situatie ontstaan waarbij op zichzelf beschouwd alleen al een geluidsbelasting door het wegverkeer is die boven de saneringsgrenzen van de rijksoverheid heen gaat.

| |
|---|
| De wijkvereniging ziet in de uitvoer van de Holle Mareroute een belangrijke oplossing om deze geluidsoverbelasting aan te pakken. |
|---|

Actiegroep Rhijngeesterstraatweg - Zuid

ACTIEGROEP RHIJNGEESTERSTRAATWEG-ZUID

Aan: Milieudienst West-Holland
Postbus 159
2300 AD Leiden

Cc: College van B&W Oegstgeest
Leden gemeenteraad Oegstgeest

Betreft: Indiening Zienswijze Actieplan Geluidsplan
Datum: 19 april 2008

| | | | | |
|---------------------|-------------|---|----|--|
| GEMEENTE OEGSTGEEST | | | | |
| Nr. | 21 APR 2008 | | | |
| Rouling | S | S | Ro | |
| Passaf: | | | | |
| Strafclaren: | | | | |
| b.b. verzonden: | | | | |
| b.b. afgeleverd: | | | | |

L.S.,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze te geven op het Actieplan Geluid van de Gemeente Oegstgeest. De Actiegroep Rhijngeesterstraatweg-zuid bestaat uit inwoners van de gemeente Oegstgeest die wonen langs c.q. aan de Rhijngeesterstraatweg tussen de Willibrordrotonde en de Endegeesterstraatweg (hotel het Witte Huis). Tevens zijn er veel sympathisanten voor onze zienswijze die woonachtig zijn aan de Endegeesterstraatweg en de Dirk van Swietenlaan.

De geluidskaart en het actieplan bevestigen onze ervaring: de Rhijngeesterstraatweg staat nummer twee op de lijst van 'hotspots' voor geluidsoverlast. Al gedurende lange tijd hebben de bewoners aandacht gevraagd voor de schade en overlast die door het drukke en zware verkeer over de Rhijngeesterstraatweg veroorzaakt worden. Naast geluidsoverlast ervaren de bewoners ook veel hinder van trillingen veroorzaakt door het zwaardere verkeer. Van alle drukke wegen in Oegstgeest is de Rhijngeesterstraatweg de enige die niet geasfalteerd is. De ondergetekenden vinden dat er zo langzamerhand een onhoudbare situatie is ontstaan waar snel iets aan moet gebeuren.

De geluidskaart is, naar wij begrijpen, niet gebaseerd op daadwerkelijke metingen, maar op niet meer dan een berekening. Dit is vermoedelijk de oorzaak van het raadselachtige getal van slechts 11 woningen die volgens het Actieplan aan de Rhijngeesterstraatweg last van geluid zouden hebben; dat aantal moet 28 zijn, waardoor veel van de financiële berekeningen op losse schroeven komt te staan.

Een belangrijke factor in de overlast is voorts de slechte staat van het wegdek. Het is ons niet duidelijk in hoeverre daarmee rekening is gehouden bij de berekening.

De problemen worden veroorzaakt doordat er van tegenstrijdige uitgangspunten wordt uitgegaan: enerzijds wordt de Rhijngeesterstraatweg gezien als doorgaande verkeersroute waardoor verkeersbeperkende maatregelen niet mogelijk zouden zijn en anderzijds is de weg (deels) beschermd dorpsgezicht waardoor asfaltering niet zou kunnen. Zodoende is het met dat beschermde dorpsgezicht vreemd gesteld: nu eens wordt het uit de kast gehaald en apodictisch gehanteerd als motief om niets te hoeven ondernemen, dan weer wordt er - als het zo uitkomt - achteloos aan voorbijgegaan wanneer er iets wél zou moeten gebeuren. Daardoor zitten de

omwonenden met de brokken: veel overlast zonder dat overlastbeperkende maatregelen mogelijk zouden zijn. Er wordt geen eenduidige keuze gemaakt over het gewenste karakter van de weg. Wij vinden dat dit op korte termijn moet gebeuren en dat er consequente besluiten genomen worden.

Wat onze actiegroep betreft zijn er twee opties;

A:

Als het karakter van beschermd dorpsgezicht dominant is, zou asfaltering niet mogelijk zijn. Maar dan past daar ook het intensieve verkeer (>5000 voertuigen per dag) niet bij. Beschermd dorpsgezicht en belangrijke ontsluitingsroute van een van de grootste bedrijvenparken in de omgeving (Bioscience park) gaan niet samen. Bovendien bestaat het wegdek uit slordig gelegde straatstenen en kent vele verzakkingen en kuilen. Dit leidt, naast extra geluidsoverlast, ook tot trillingen waardoor veel huizen schade hebben opgelopen, waaronder scheuren in de gevels. Ook dit draagt niet bij aan de bescherming van het dorpskarakter.

De oplossing is dan om de verkeersintensiteit sterk terug te brengen. De mogelijkheden daarvoor zijn aanwezig: Het merendeel van het verkeer bestaat uit woon-werk en bouwverkeer van en naar de Wassenaarseweg. Forensen en bouwverkeer hebben voldoende alternatieven (Schipholweg, Rijnsburgerweg) die wel geasfalteerd zijn en geen beschermd dorpsgezicht zijn. Hierdoor wordt het probleem eerst recht bij de bron aan gepakt. Het gaat daarbij niet alleen om het terugdringen van het verkeerslawaai.

De voorgestelde 30 km zone kan een onderdeel zijn van de oplossing, die gericht moet zijn op het terugdringen van de verkeersintensiteit in het algemeen, maar alleen als dit dan ook serieus wordt gehandhaafd.

Het omleiden van het vrachtverkeer is zeker ook noodzakelijk. In het actieplan wordt "routing vrachtverkeer" ook als maatregel genoemd, maar niet verder uitgewerkt voor de Rhijnegeesterstraatweg. Juist omdat het vrachtverkeer over de Rhijnegeesterstraatweg veel overlast geeft, lijkt ons een verbod op vrachtverkeer voor de Rhijnegeesterstraatweg tussen het Witte Huis en de hoofdingang van Endegeest als bijkomende maatregel noodzakelijk. Het nadeel (vrachtverkeer voor Endegeest, Curium en Nieuw-Rhijnegeest moet omrijden via de Wassenaarseweg) weegt niet op tegen de voordelen (het vrachtverkeer voor de Wassenaarseweg zou ons inziens sowieso niet via de Rhijnegeesterstraatweg moeten rijden, wat helaas nu wel vaak het geval is).

B:

Als het karakter van doorgaande weg dominant is willen wij pleiten voor asfaltering met geluidsarm asfalt. U constateert (pagina 31 van versie 11) dat toepassing van deze meest effectieve maatregel "voor de Rhijnegeesterstraatweg is uitgesloten omdat dit een beschermd dorpsgezicht is". Voorzover wij hebben kunnen nagaan, is er echter geen wettelijke bepaling die de toepassing van asfalt verbiedt voor beschermde dorpsgezichten. Asfaltering is ons inziens niet in strijd met het karakter van de buurt, maar juist noodzakelijk om verdere schade aan de woningen te voorkomen en de overlast van geluid en trillingen te beperken. Om te voorkomen dat de weg als 'racebaan' wordt gebruikt, dient asfaltering gepaard te gaan met snelheidsbelemmerende maatregelen zoals die ook (bijvoorbeeld op het noordelijke deel van de Rhijnegeesterstraatweg) worden toegepast. Uit de kosten-baten analyse komt naar voren dat stil asfalt een dure optie is. Dit komt omdat er (anders dan bij de andere genoemde knelpunten) nog geen asfalt ligt op de Rhijnegeesterstraatweg, zodat voor het aanbrengen van stil asfalt het gehele wegdek moet worden vervangen. De kosten zouden dus aanzienlijk lager zijn als de Rhijnegeesterstraatweg in een eerder stadium was geasfalteerd, waarvoor de omwonenden al jaren voor pleiten. Wij zouden het zeer onterecht vinden als dit verzuim er nu toe zou leiden dat toepassing van stil asfalt als te duur van de hand zou worden gewezen. Op

die manier worden de bewoners van de Rhijngeesterstraatweg dubbel benadeeld: "U krijgt geen asfalt en omdat u dat niet heeft krijgt u geen stil asfalt".

In het actieplan wordt ook de mogelijkheid van 'asfalt met klinker-imprint' serieus overwogen; als er iets in strijd is met een beschermd dorpsgezicht is het wel de pure kitsch van nep-steenjes, die te vergelijken zijn met de 'antieke balken' van plastic die men in zekere woningen wel aantreft. Dat is meer dan alleen maar een kwestie van smaak; over smaak valt namelijk heel goed te twisten. Maar hoe dan ook, de 'vertederend' over de 'karakteristieke' klinker-bestrating van de Rhijngeesterstraatweg is een ondeugdelijk en verwerpelijk argument. Het bedoelde wegdek is een lappendeken van allerlei verschillende naoorlogse, industriële klinkers en kan in geen enkel opzicht aanspraak maken op karakteristieke, historische of esthetische waarde. En met name dit is nu toevallig een feit en niet een kwestie van smaak.

Voorts is het ons niet duidelijk in hoeverre het actieplan rekening houdt met nieuwe ontwikkelingen. Is er rekening gehouden met de recent aangebrachte routing van het verkeer naar het "attractiecentrum" Corpus via de Rhijngeesterstraatweg? (Het gaat hier om naar verwachting 200.000 bezoekers per jaar die ofwel via de Rhijngeesterstraatweg ofwel via de Wassenaarseweg naar Corpus moeten rijden en weer terug). Ook nieuwbouw op het Bioscience park zal tot een toename van het verkeer leiden. Tot slot lijkt aannemelijk dat de ontwikkeling van Nieuw Rhijngeest voor extra verkeer zal zorgen. Men mag rustig aannemen dat de verkeersbelasting in de komende jaren onrustbarend zal toenemen.

Tot slot zijn wij bijzonder benieuwd naar de verdere procedure en het tijdsplan van de voorgestelde maatregelen. Wat is daarover nu al te zeggen?

Afsluitend willen wij een dringend beroep doen op het college van B&W en de gemeenteraad om een duidelijke keuze te maken: Ofwel men gaat voor een beschermd dorpsgezicht maar beschermt dit dorpsgezicht dan ook daadwerkelijk door het verkeer serieus te beperken en de straat op te knappen, ofwel men kiest voor een doorgaande verkeersroute maar voorziet dan ook consequent de weg van stil asfalt en snelheidsbeperkende maatregelen.

Namens de Actiegroep Rhijngeesterstraatweg-zuid,
Hoogachtend,



Dr. J. Bolten
Rhijngeesterstraatweg 16
2342 AM Oegstgeest

FloraHolland Rijnsburg

Geacht Bestuur,

In vervolg op het telefonisch contact dat wij hebben gehad met de heer R.J. Rensen van uw Milieudienst ontvangt u bij deze onze schriftelijk reactie op het Actieplan Geluid en de Geluidskaart van Oegstgeest zoals dat door u ter inzage is gelegd op 26 maart 2008; zie [bijlage 1](#) bij deze zienswijze.

Deze reactie zenden wij namens onze opdrachtgever FloraHolland Rijnsburg.

De reactie is gebaseerd op

- het **Rapport V.2006.1097.00.R001**, END geluidskaarten Milieudienst West-Holland, Gemeenten Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest, Status: DEFINITIEF, (zie voor verdere gegevens [bijlage 2](#) bij deze zienswijze)

en op

- het "**Actieplan geluid Oegstgeest**", dossier : X3460.01.001 registratienummer : MD-MK20080097, versie : 11, Gemeente Oegstgeest, Milieudienst West Holland, februari 2008, versie 11

zoals deze beide stukken zijn gepubliceerd is op uw website "www.mdwh.nl"

De zienswijze betreft met name de verwerking van het geluid dat wordt veroorzaakt door de activiteiten op het bedrijventerrein Kamphuizerpolder. Op dit bedrijventerrein is FloraHolland Rijnsburg gevestigd en neemt daarvan het grootste deel in beslag. Het zuidelijke deel van dit bedrijventerrein valt binnen het grondgebied van de gemeente Oegstgeest. In oostelijke richting wordt het bedrijventerrein door de rijksweg A44 gescheiden van het grondgebied van de gemeente Oegstgeest.

In de bestemmingsplannen die zijn opgesteld voor de Kamphuizerpolder is uitgebreid aandacht gegeven aan het geluid dat optreedt vanwege de activiteiten die er binnen dit gebied de plaatsvinden.

Hierbij is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege de industriële activiteiten in de Kamphuiserpolder een geluidsbelasting van 55 dB(A) (etmaalwaarde) kunnen veroorzaken bij de woningen in de gemeente Oegstgeest. Dit geldt zowel voor de woningen ten zuiden van het bedrijventerrein als die ten westen en ten oosten van dit terrein. De nachtelijke geluidsniveaus zijn veelal circa 10 dB(A) lager.

In het volgende wordt eerst een aantal kleinere opmerkingen gemaakt over het actieplan geluid. Daarna wordt ingegaan op de ons inziens foutief weergegeven industriële geluidcontouren in zowel de rapportage van de geluidkaart als in het Actieplan Geluid.

HET ACTIEPLAN GELUID OEGSTGEEST, tekstueel

[Beoordeeld is versie 11 van 20 februari 2008]

Wij verzoeken u om daar waar gesproken wordt over Flora de juiste naam van het bedrijf te vermelden. Deze is **FloraHolland Rijnsburg**.

Op bladzijde 11 van het Actieplan staat vermeld:

“Het omgevingslawaai in de gemeente is afkomstig van de volgende geluidbronnen:

- *Wegverkeer op de A44;*
- *Wegverkeer op de gemeentelijke wegen, met name op de bovengenoemde ruit;*
- *Schiphol;*
- *Bedrijven, namelijk de Bloemenveiling Flora op het grondgebied van de gemeente Katwijk.”*

De Bloemenveiling FloraHolland ligt echter niet alleen in de gemeente Katwijk, maar ook gedeeltelijk in de gemeente Oegstgeest. Bovendien gaat het niet alleen om FloraHolland Rijnsburg maar om de activiteiten in de gehele Kamphuiserpolder. Wij verzoeken u dit aan te passen.

Op bladzijde 21 van het Actieplan staat vermeld:

“Bedrijven

In Oegstgeest is alleen als bedrijf in de geluidkaart opgenomen:

- *De Flora (gelegen op het terrein van de gemeente Katwijk).*

Zoals uit de tabellen blijkt, is er vooral in de nachtelijke uren effect van industrielawaai. De geluiduitstraling van de Flora is in de rapportage van de geluidbelastingskaarten overschat. De berekening is naar aanleiding van een zienswijze die door de Flora is ingediend bijgesteld. In bijlage 3 zijn de bijgestelde kaarten voor industrielawaai opgenomen.”

Zoals verderop zal blijken zijn niet de nachtelijke uren die leiden tot grootste geluidscontouren maar is dat de etmaalwaarde of L_{den} . Wij verzoeken u om voorgaande tekst aan te passen.

Dat een en ander naar aanleiding van onze eerdere reactie is bijgesteld is juist. Zoals verderop zal blijken is die bijstelling echter niet goed uitgevoerd. Wij verzoeken u dan ook om in bijlage 3 de juiste contouren weer te geven.

Op bladzijde 23 van het Actieplan staat in § 3.3.2 vermeld:

“In Oegstgeest wordt 1 % (cijfers gecorrigeerd op grond van de nieuwe berekeningen voor de Flora)”

Wij verzoeken u dit aan te passen naar

“In Oegstgeest wordt 1 % (cijfers gecorrigeerd op grond van de nieuwe berekeningen voor de bedrijven in de Kamphuiserpolder)”

Op bladzijde 24 van het Actieplan staat in § 3.4 vermeld:

“Het geluid van bedrijven, zoals dat op de geluidskaarten is aangegeven, is uitsluitend afkomstig van de Flora te Rijnsburg. De Flora beschikt over een geldige vergunning in het kader van de Wet milieubeheer, waaraan regels zijn verbonden voor de maximale hoeveelheid geluid die de Flora mag produceren. Voor Flora is door de gemeente Katwijk op 11 juli 2006 een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer afgegeven. Op grond van deze vergunning mag 55 dB(A) etmaalwaarde niet worden overschreden. Uit de nieuwe geluidbelastingenkaarten (bijlage 3) blijkt dat de Flora aan deze voorschriften voldoet.”

Wij verzoeken u dit aan te passen naar

*“Het geluid van bedrijven **in de Kamphuiserpolder**, zoals dat op de geluidskaarten is aangegeven, is ~~uitsluitend~~ **voornamelijk** afkomstig van ~~de Flora~~ **Holland te Rijnsburg**. ~~De Flora~~ **Holland Rijnsburg** beschikt over een geldige vergunning in het kader van de Wet milieubeheer, waaraan regels zijn verbonden voor de maximale hoeveelheid geluid die ~~de Flora~~ **Holland Rijnsburg** mag produceren. Voor **Flora Holland Rijnsburg** is door de gemeente Katwijk op 11 juli 2006 een revisievergunning op grond van de Wet milieubeheer afgegeven. Op grond van deze vergunning mag 55 dB(A) etmaalwaarde niet worden overschreden. Uit de nieuwe geluidbelastingenkaarten (bijlage 3) blijkt dat ~~de Flora~~ **Holland Rijnsburg** aan deze voorschriften voldoet.”*

Op bladzijde 28 van het Actieplan staat in § 4.1.4 vermeld:

“Alleen bij de Flora Rijnsburg treden geluidbelastingen boven de plandrempel op. Zoals eerder opgemerkt voldoet de Flora volgens de gecorrigeerde berekeningen aan de vergunningsvoorschriften en is er geen aanleiding deze aan te scherpen. Voor industrielawaai worden geen maatregelen overwogen.

De activiteiten van de Flora Rijnsburg gaan gepaard met veel vrachtverkeer over de openbare weg. Naar verwachting kan de situatie op de Rijnzichtweg verbeterd worden als er een andere ontsluitingsweg tot stand komt, waarlangs het verkeer van de Flora naar de A44 kan komen. Een dergelijke alternatieve ontsluitingsweg is momenteel in studie.”

Wij verzoeken u dit aan te passen naar

*“Alleen bij de bedrijven in de Kamphuiserpolder (met name **Flora Holland Rijnsburg**) treden geluidbelastingen boven de plandrempel op. Zoals eerder opgemerkt voldoet ~~de~~ **Flora Holland Rijnsburg** volgens ~~de gecorrigeerde berekeningen~~ aan de vergunningsvoorschriften en is er geen aanleiding deze aan te scherpen. Voor industrielawaai worden geen maatregelen overwogen.*

*De activiteiten van ~~de~~ **Flora Holland Rijnsburg** gaan gepaard met veel vrachtverkeer over de openbare weg. Naar verwachting kan de situatie op de Rijnzichtweg verbeterd*

worden als er een andere ontsluitingsweg tot stand komt, waarlangs het verkeer van de FloraHolland Rijnsburg naar de A44 kan komen. Een dergelijke alternatieve ontsluitingsweg is momenteel in studie.”

FOUTIEVE VERWERKING GELUID KAMPHUIZERPOLDER

In de geluidskaart en het actieplan geluid van de gemeente Oegstgeest komt de geluidsbelasting zoals die is bepaald in het kader van de bestemmingsplannen die zijn opgesteld voor de Kamphuiserpolder zeer onvoldoende tot uitdrukking.

Ter illustratie hiervan zijn in de bijlage 3 bij deze zienswijze twee figuren opgenomen met de geluidscontouren van de L_{etmaal} en de L_{night} zoals die in het eerder genoemde rapport V.2006.1097.00.R001 (de geluidskaart) zijn opgenomen; dit zijn de figuren 7 en 8 van bijlage 5.

In bijlage 4 bij deze zienswijze zijn twee figuren opgenomen met de geluidscontouren van de L_{etmaal} en de L_{night} zoals die in bijlage 4 van het Actieplan Geluid zijn opgenomen.

Uit de vergelijking van de geluidcontouren die in de bijlagen 3 (de geluidskaart) zijn weergegeven met die in bijlage 4 (het actieplan) blijkt dat de etmaalwaarde contouren in de rapportage van de geluidskaart (bijlage 5, figuur 8) en die in het actieplan (bijlage 4 blad 1) gelijk zijn. De contouren van de nachtelijke geluidsbelasting (L_{night}) in de rapportage van de geluidskaart (bijlage 5, figuur 7) en die in het actieplan (bijlage 4 blad 2) verschillen echter aanzienlijk. De contouren bij het actieplan zijn aanmerkelijk kleiner dan die bij de geluidskaart. Deze afname wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het in de nachtperiode niet meer in rekening brengen van een straffactor van 10 dB. In het verdere wordt uitgegaan van de gecorrigeerde L_{night} contouren die bij het Actieplan zijn aangegeven.

In bijlage 5 bij deze zienswijze zijn twee figuren opgenomen met de geluidscontouren van de L_{etmaal} en de L_{night} zoals die zijn bepaald op basis van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplannen voor de Kamphuiserpolder.

Uit de vergelijking van de bijlagen 4 en 5 blijkt dat

- de 55 dBA etmaalcontour (figuur 8 in uw geluidskaart en blad 1 van bijlage 4 van uw Actieplan) veel te klein is weergegeven. Wel blijft de stelling overeind dat er geen woningen zijn waar de etmaalwaarde van de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A).
- de 50 dB L_{night} contour (blad 2 van bijlage 4 van uw Actieplan) te klein is weergegeven. Wel blijft de stelling overeind dat er geen woningen zijn waar de waarde van de L_{night} hoger is dan 50 dB(A).

LETMAAL, L_{den} EN L_{night}

Het verschil tussen de etmaalwaarde en de L_{den} waarde van de geluidsbelasting vanwege de activiteiten in de Kamphuiserpolder is bij de woningen in Oegstgeest veelal 1,5 tot 2,5 dB.

Het verschil tussen de etmaalwaarde en de L_{den} enerzijds en de L_{night} anderzijds is daarmee veelal 10 of circa 8 dB. Daarmee zijn het niet de nachtelijke uren (de L_{night}) die leiden tot grootste geluidscontouren maar is dat de geluidsbelasting over het gehele etmaal in de vorm van de etmaalwaarde of L_{den} .

Namens FloraHolland Rijnsburg verzoeken wij u om zowel in de rapportage van de geluidkaart van Oegstgeest als in de bijlagen van het Actieplan geluid de industriële geluidcontouren aan te passen zodat deze overeenstemmen met de contouren die zijn weergegeven in bijlage 5 van de voorliggende zienswijze. Tevens verzoeken wij u daarna de stukken opnieuw te publiceren en een exemplaar van deze publicaties rechtstreeks aan ons toe te zenden.

Voor vragen of meer informatie kunt u zich wenden tot ondergetekende.

Hoogachtend,

Namens FloraHolland Rijnsburg
Ir. W. Schoonderbeek
Raadgevend Ingenieur ONRI

BIJLAGEN:

- 1: PUBLICATIE TER INZAGELEGGING, 26 MAART 2008
- 2: COLOFON RAPPORT V.2006.1097.00.R001
- 3: FIGUREN 7 EN 8 VAN BIJLAGE 5 VAN RAPPORT V.2006.1097.00.R001
- 4: FIGUREN VAN BIJLAGE 4 VAN HET ACTIEPLAN GELUID OEGSTGEEST
- 5: GELUIDCONTOUREN OP BASIS VAN HET AKOESTISCH ONDERZOEK DAT IS UITGEVOERD IN HET KADER VAN DE BESTEMMINGSPLANNEN VOOR DE KAMPHUIZERPOLDER”

C.C. FLORAHOLLAND RIJNSBURG, DE HEREN SIEMERINK EN MEIJERAAN