

delft

actieplan geluid

opdrachtgever : gemeente Delft
nummer : 115.12997.00
datum : 26 januari 2009

opdrachtleider : drs.ing. J.M. van Riet
auteur(s) : mw. drs. J.C. Barrois

Inhoud	1
1. Inleiding	3
1.1. Algemeen	3
1.2. Ambitie van dit Actieplan	3
1.3. De geluidsbronnen van de geluidsbelastingenkaart	4
1.4. Het vigerend wettelijk kader voor de geluidshinderbestrijding	4
1.5. De gemeentelijke doelstellingen geluidshinderbestrijding	4
1.6. Huidige situatie	6
1.7. Belangrijkste resultaten geluidsbelastingkaarten	11
1.8. Belangrijke infrastructurele werken tussen 2008 en 2013	14
1.9. Bestaande bron- en overdrachtsmaatregelen	15
1.10. Opzet actieplan	16
2. Plandrempel	17
3. Acties in het ruimtelijke beleid	19
4. Mobiliteitsbeïnvloeding	21
5. Wegverkeerslawaaï	23
5.1. Bundeling verkeersstromen, lokaal de verkeersomvang beperken	23
5.2. Verkeersdoorstroming	24
5.3. Stille technologieën	24
5.4. Technische maatregelen	25
5.5. Gedragsbeïnvloeding	26
6. Spoorweglawaaï	27
6.1. Technische maatregelen	27
7. Beleidsontwikkeling	29
8. Communicatie	31
9. Inspraak en overleg	33

1. Inleiding

3

1.1. Algemeen

Voor u ligt het door burgemeester en wethouders vastgestelde Actieplan Geluid van de gemeente Delft. In deze rapportage komt – conform de wettelijke regeling – het volgende aan de orde:

- een beschrijving van de gemeente en de op de geluidsbelastingkaarten aangegeven wegen, spoorwegen, luchthavens en (verzamelingen van) inrichtingen;
- een beschrijving van het vigerend wettelijk kader voor de geluidshinderbestrijding;
- de samenvatting van de belangrijke gegevens uit de geluidsbelastingkaart(en);
- een overzicht van het aantal inwoners dat door de blootstelling aan lawaai wordt gehinderd, ernstig gehinderd of in hun slaap verstoord;
- een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de eerstvolgende vijf jaar;
- een overzicht van bestaande en in voorbereiding zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen ter reductie van de geluidsbelasting;
- de benodigde financiële informatie over de voorgenomen maatregelen (voor zover beschikbaar en openbaar);
- een beschrijving van het verloop van het inspraakproces;
- een inhoudelijke reactie op de bij de inspraak geuite zienswijzen;
- een inhoudelijke reactie op de wensen en zienswijze die door de gemeenteraad zijn geuit over het ontwerpplan.

Dit actieplan doorloopt de volgende procedure:

- ambtelijke voorbereiding;
- behandeling in het college van burgemeester en wethouders;
- ter visie (6 weken);
- verwerking reactie en opmerkingen;
- vaststellen door het college van burgemeester en wethouders;
- behandeling in de raadscommissie;
- verwerking reactie en opmerkingen;
- vaststellen door de gemeenteraad.

1.2. Ambitie van dit Actieplan

Het Actieplan is opgesteld in het kader van Europese wetgeving. Binnen de gemeente Delft lopen momenteel meerdere projecten waardoor de geluidshinder zal worden beperkt. De belangrijkste projecten zijn hierbij de sanering van de woningen op de B-lijst (woningen met een geluidsbelasting tussen 60 en 65 dB(A)), de aanleg van de spoortunnel en het opstellen van een geluidsbeleid. Samen met andere acties die voor de komende jaren al zijn gepland bieden deze projecten nauwelijks ruimte voor nieuwe initiatieven waarmee de geluidshinder extra kan worden beperkt. Het vaststellen van het volgende actieplan over vijf jaar is een goed moment om van de reeds lopende acties de balans op te maken. Aan de hand daarvan kunnen dan nieuwe gerichte acties worden geformuleerd en kan worden gezien of het mogelijk is de ambities op basis van onder meer het onderbouwde beleid hoger te leggen.

Delftse traditie kent een hoog ambitieniveau

Van oudsher gaat de gemeente Delft serieus en vooruitstrevend om met milieukwaliteit in de leefomgeving. Dat kan onder meer worden opgemaakt uit het feit dat de gemeente als een van de eersten een geluidkaart opstelde. Daarvoor werd bovendien gebruikgemaakt van de SKM-2-methodiek waarmee relatief nauwkeurig de geluidsbelastingen in beeld kunnen worden gebracht.

Ook de wijze waarop het Lokaal Verkeer en Vervoerplan (LVVP) van de gemeente inhoud kreeg laat de

werkwijze en het ambitieniveau van de gemeente zien. Voor het LVVP werd een planmatige aanpak gehanteerd waarbij nadrukkelijk afstemming plaatsvond tussen het milieu- en het verkeer/vervoersbeleid. Op basis van onder meer een inventarisatie van milieuknelpunten en in afstemming met het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit is in het LVVP een visie vastgelegd op het functioneren en op de inrichting van de verkeersstructuur. Zoveel mogelijk wordt het verkeer geleid over routes waar dit zo min mogelijk hinder voor de directe omgeving oplevert. De Delftse aanpak en werkwijze geldt wat dat betreft bij uitstek als voorbeeld voor anderen.

Verder is de wijze waarop burgers kunnen beschikken over informatie over de (plaatselijke) milieukwaliteit via de milieupagina van de gemeentelijke website (www.gemeentedelft.info/milieupagina) een goed voorbeeld van de handel- en werkwijze van de gemeente.

1.3. De geluidsbronnen van de geluidsbelastingenkaart

Op de geluidsbelastingkaarten van de gemeente Delft is de geluidsbelasting ten gevolge van de volgende bronnen opgenomen:

- spoorwegen: spoorlijn Rotterdam – Den Haag;
- wegen: de autosnelwegen A13 (Rotterdam – Den Haag) en A4 (Delft – Amsterdam) en het interne wegennet van de gemeente Delft zowel binnen als buiten de bebouwde kom;
- inrichtingen: de gezoneerde industrieterreinen
 - o DSM Gist-Calvé;
 - o Schieoevers Noord en Zuid;
 - o WKK-installatie TU gebied.

De geluidsbelasting ten gevolge van de volgende bronnen zijn niet opgenomen op de geluidsbelastingkaarten:

- Scheepvaartlawaaai: de geluidsbelasting als gevolg van scheepvaart over de Delftse Schie en de Delftse Vliet. Het opstellen van geluidsbelastingkaarten voor scheepvaart is conform de wetgeving echter niet noodzakelijk. Tevens heeft de gemeente geen middelen om de geluidsbelasting als gevolg van varende schepen over beide kanalen te beperken. Daarom is deze geluidsbron niet in het Actieplan geluid opgenomen.
- Vliegverkeerslawaaai: Rotterdam Airport is een burgerluchtvaartterrein waarop jaarlijks – met uitzondering van les/oefenvluchten met lichte vliegtuigen – minder dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden. Het opstellen van een geluidsbelastingkaarten is conform de wetgeving daarom niet noodzakelijk. Tevens heeft de gemeente geen middelen om de geluidsbelasting als gevolg van vliegtuigverkeer te beperken. Daarom is deze geluidsbron niet in het Actieplan geluid opgenomen.

1.4. Het vigerend wettelijk kader voor de geluidshinderbestrijding

Het wettelijk kader voor de geluidshinderbestrijding omvat momenteel:

- De Wet Ruimtelijke ordening en de Wet geluidshinder (van na de wetswijziging van 1 januari 2007) voor nieuwe wegen, spoorwegen en gezoneerde industrieterreinen en voor nieuwe geluidsgevoelige functies;
- De Wet milieubeheer met het Activiteitenbesluit waarin geluidsnormen voor bedrijven zijn opgenomen, ook voor bedrijven op gezoneerde industrieterreinen.

1.5. De gemeentelijke doelstellingen geluidshinderbestrijding

In het Milieuprogramma 2008 van de gemeente Delft zijn de acties met betrekking tot geluidshinder benoemd die er op gericht zijn de geluidshinder en het aantal gehinderden terug te dringen. Een belangrijk doel is het opstellen van een integraal gemeentelijk geluidsbeleid waarin alle bronnen van geluid (wegverkeerslawaaai, industrielawaaai, spoorweglawaaai) zijn opgenomen. Concreet noemt het Milieuprogramma 2008:

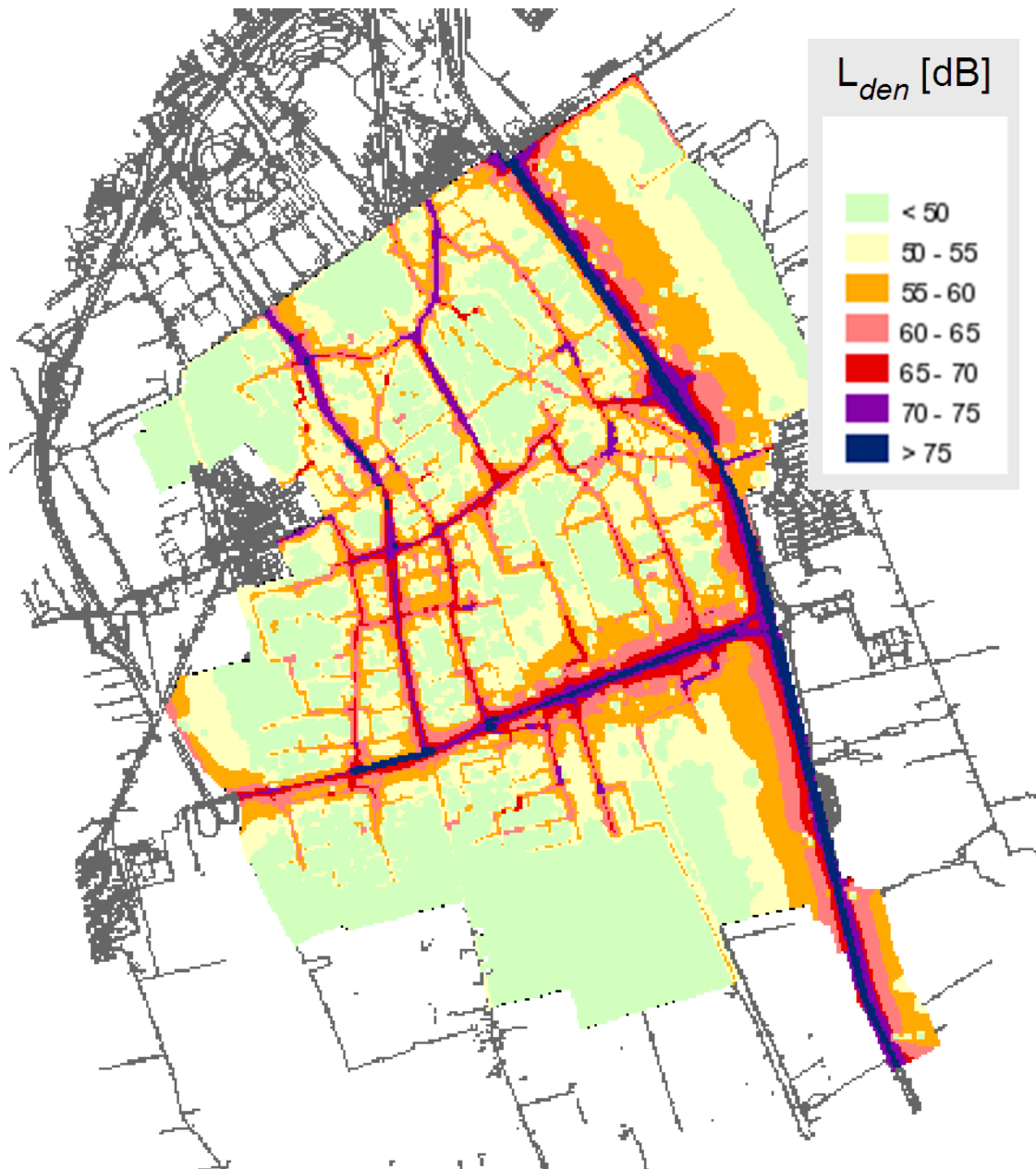
- Opstellen van een geluidnota met betrekking tot gebiedsgericht geluidsbeleid, waarin ook geluid bij evenementen wordt meegenomen.
- Uitvoeren van hogere grenswaardenprocedures.
- Adviseren over geluid(rapportages) in het kader van milieuvergunningen, bouw- en bestemmingsplannen.
- Mede vormgeven aan het beheer van de vastgestelde geluidzones rond industrieterreinen (Schie-oeveren en DSM-Gist), (toets bij vergunningverlening; implementatie saneringsprogramma).
- Uitvoering geven aan de in het ISV-verband benoemde projecten.
- De mogelijkheden om het "gat" te dichten in het geluidsschermb langs de A13 (oostzijde, ter hoogte van de Delfgauwseweg) onderzoeken.
- Adviseren t.a.v. de uitvoering van het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP) en daarin aandacht schenken aan langzaam verkeer, het openbaar vervoer, parkeerbeleid en vervoermanagement alsmede de effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder.
- Verdere voorbereiding en besluitvorming over invoering van een milieuzone rondom de binnenstadsring.

1.6. Huidige situatie

Rijkswegen en binnenstedelijke wegen

Geluidshinder door wegverkeer is nog steeds één van de belangrijkste bronnen van milieuhinder in de gemeente. De belangrijkste geluidsbronnen zijn de rijkswegen A13 en A4 en de Kruithuisweg, Provinciale weg en ander gemeentelijke hoofdwegen. Figuur 1 geeft inzicht in de huidige geluidsbelasting ten gevolge van de wegen¹.

Figuur 1 Geluidsbelasting ten gevolge van verkeerswegen in L_{den}



¹ In de geluidkaart is steeds per bronsoort de gecumuleerde belasting bepaald.

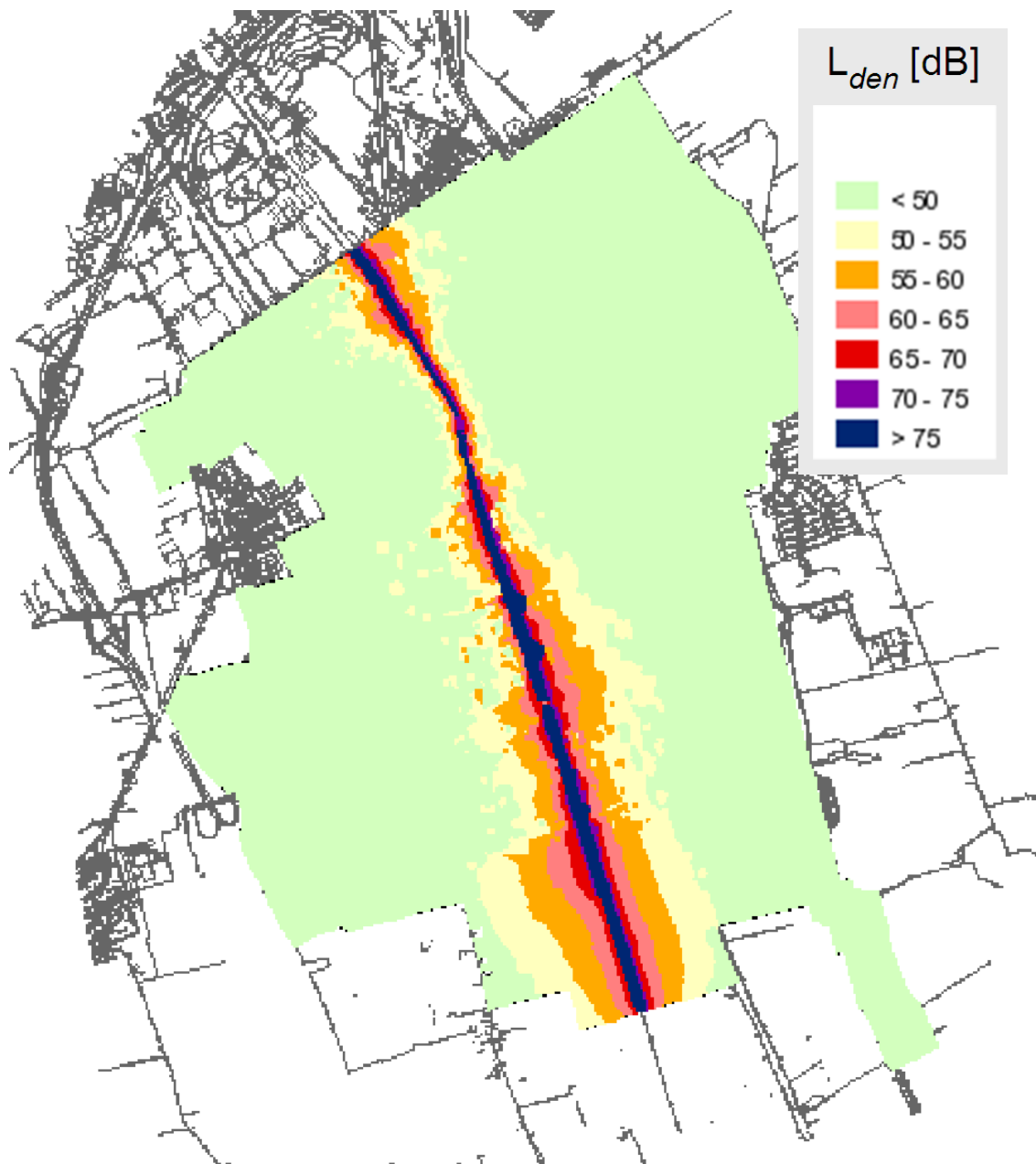
Spoorwegen

Ten gevolge van spoorweglawaai wordt binnen Delft bij een fors aantal woningen hinder ondervonden. Door de toekomstige spoortunnel zal dit aantal aanzienlijk worden verminderd. Figuur 2 geeft inzicht in de huidige geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai.

Toelichting bij figuur 2

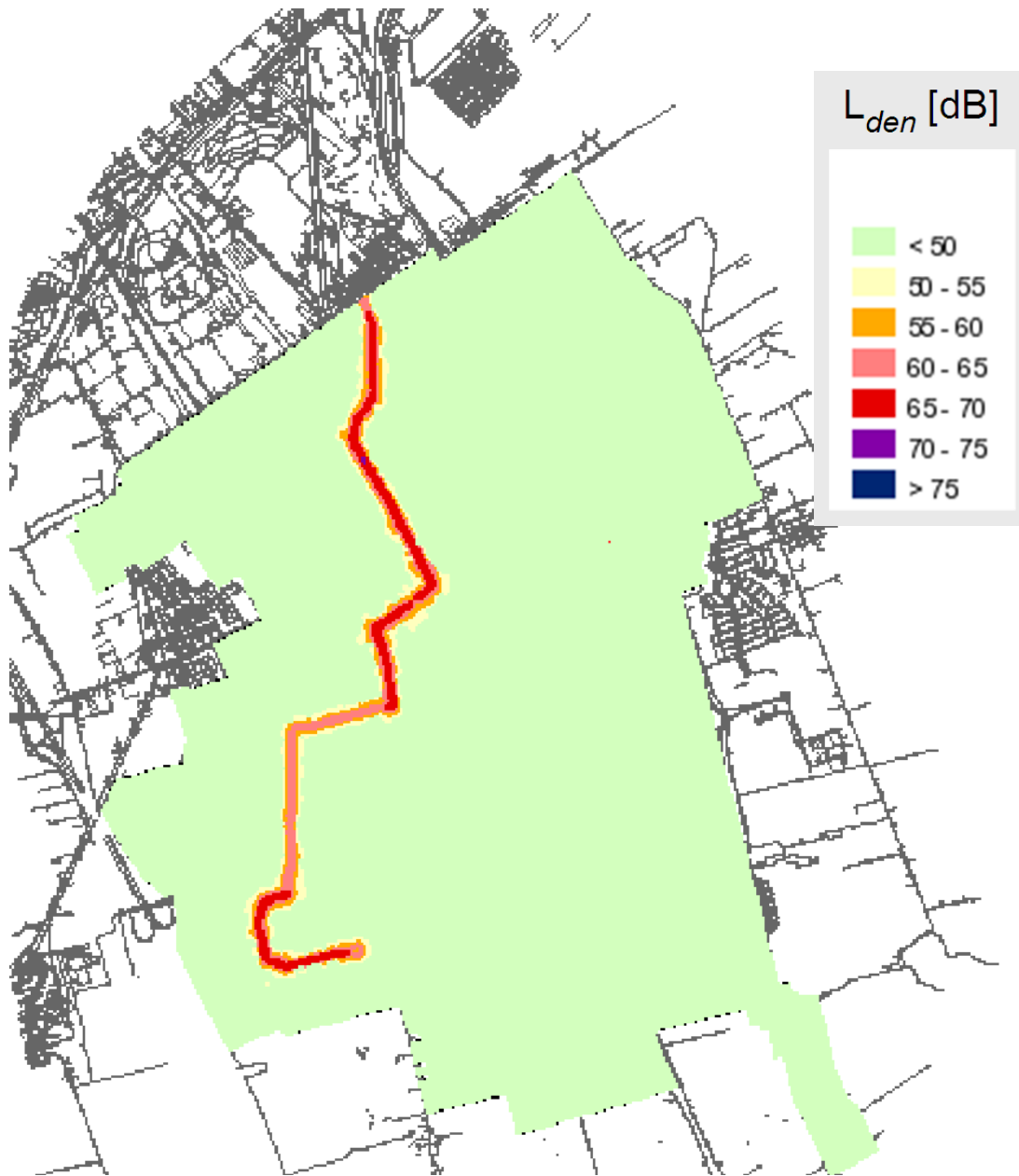
Voor de interpretatie van de figuur is het van belang dat de mate waarin de geluidscontouren uitwaaien niet recht in verhouding staat tot de mate van overlast. De geluidsberekeningen houden namelijk rekening met uitdemping van het geluid door onder meer afschermdende bebouwing. Daar waar de spoortunnel is gepland liggen de geluidscontouren relatief dicht bij het spoor. Dat wordt dus veroorzaakt doordat de eerstelijnsbebouwing voor een zeer doelmatige afscherming van het achterliggende gebied zorg draagt. Met name door de korte afstand tot het spoor vormt deze bebouwing in feite een geluidsscherm. De geluidsbelastingen op deze eerstelijnsbebouwing zijn echter zeer hoog en zijn de hoogste in Delft.

Figuur 2 Geluidsbelasting ten gevolge van spoorwegen in L_{den}



In figuur 3 is de geluidsbelasting ten gevolge van tramlijn 1 (Delft – Scheveningen) opgenomen. De tramlijn is formeel echter niet gezoneerd. Bovendien levert de tramlijn binnen Delft een relatief beperkte geluidshinder op.

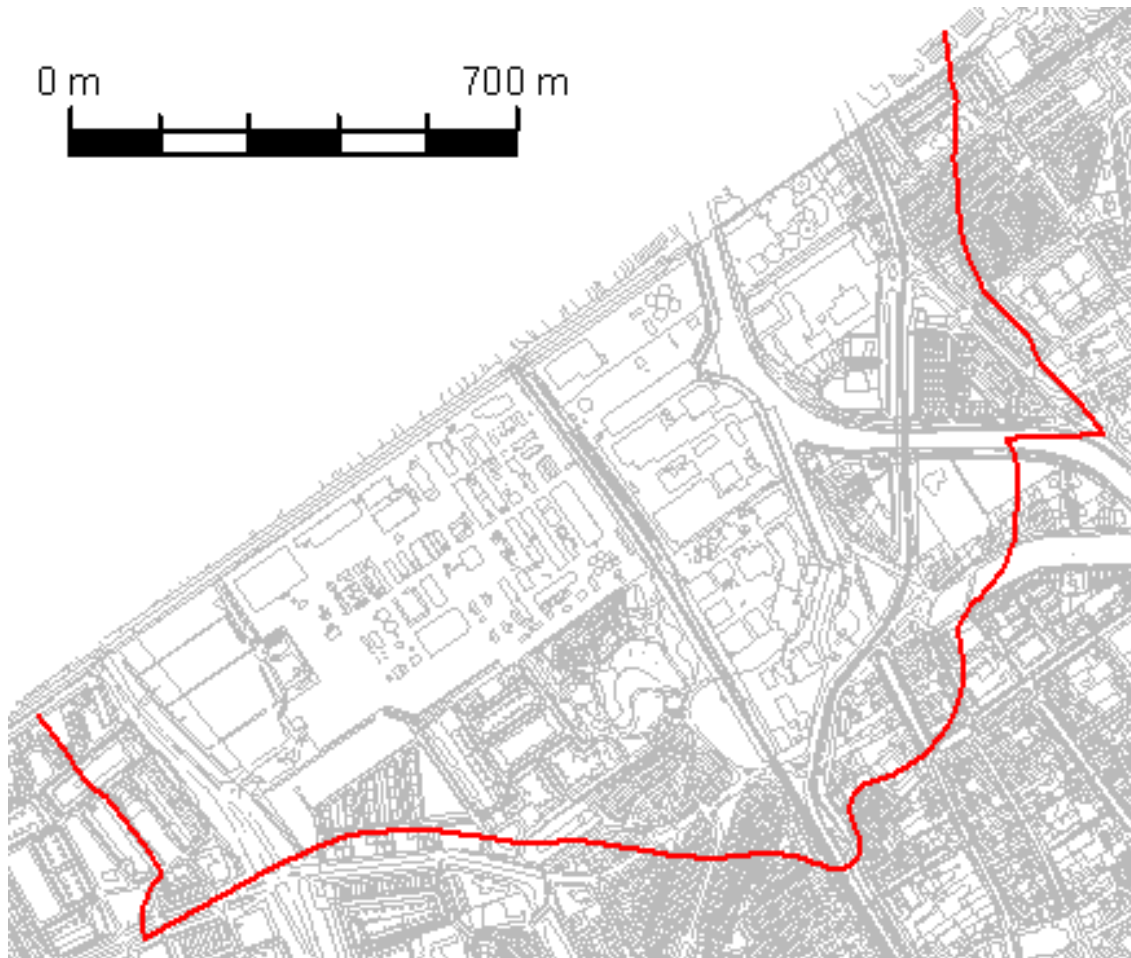
Figuur 3 Geluidsbelasting ten gevolge van tramlijn 1 in L_{den}



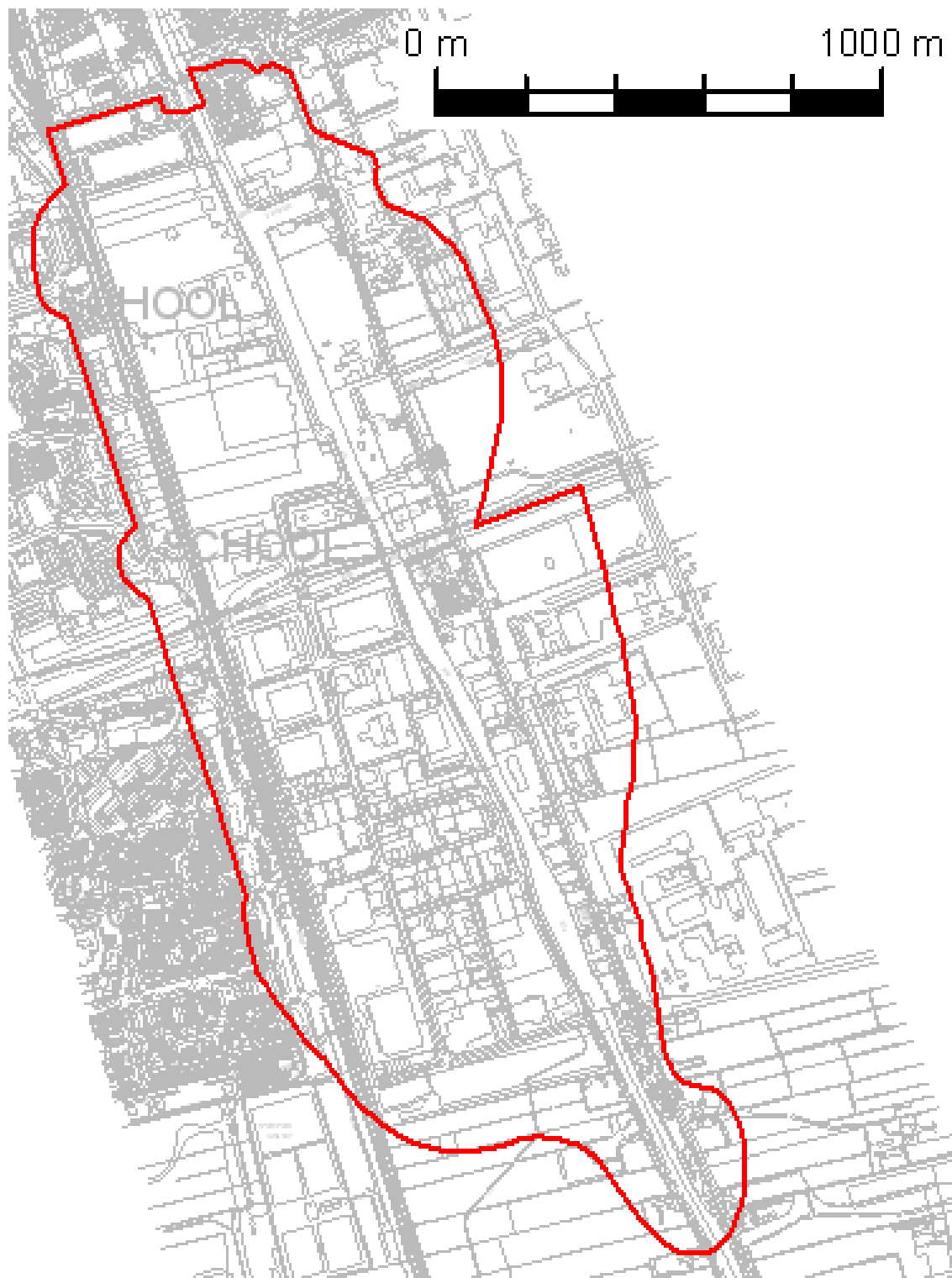
Gezoneerde bedrijventerreinen

Onderstaande figuren geven inzicht in de ligging van huidige gezoneerde industrieterreinen en de ligging van de geldende geluidszones. Uit deze figuren blijkt waar de geluidsbelasting van industrielawaai met name speelt.

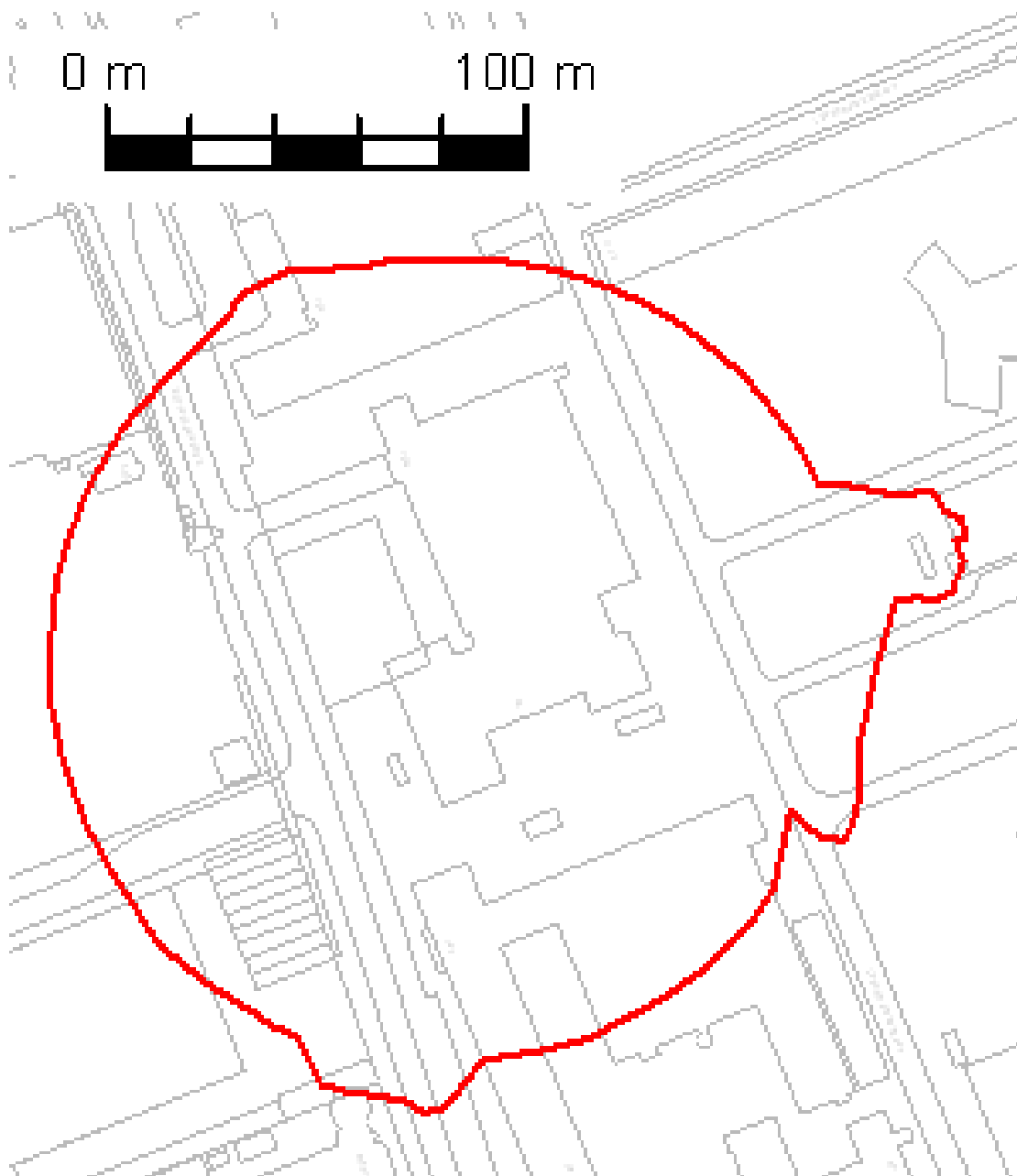
Figuur 4 Geluidzone Gist-Calvé



Figuur 5 Geluidzone Schieoevers



Figuur 6 Geluidzone WKK Leeghwaterstraat



1.7. Belangrijkste resultaten geluidsbelastingkaarten

Algemeen

In onderstaande tabellen zijn de belangrijkste resultaten van de geluidsbelastingkaarten opgenomen. In de tabellen is een overzicht gegeven van het aantal woningen dat blootgesteld wordt aan geluidsbelastingen die hoger zijn dan gewenst. Ook het aantal ernstig slaapgestoorden is in de tabellen opgenomen.

Geluidsbelastingen tot 55 decibel (dB) worden acceptabel geacht voor woningen in een stad. Geluidsbelastingen tussen de 55 en 70 decibel zijn niet optimaal, maar geven niet direct aanleiding tot het treffen van maatregelen. Wél zal de gemeente trachten deze geluidsbelastingen af te laten nemen. Geluidsbelasting boven de 70 decibel zijn zorgelijk, en

voor deze situaties zal de gemeente maatregelen nemen. Daartoe worden onder andere maatregelen in dit Actieplan genoemd.

Met betrekking tot verkeerslawaaï is van belang te melden dat het niet mogelijk is een relatie te leggen tussen dat wat de geluidsbelastingkaarten presenteren en het normenstelsel dat in de Wet geluidhinder is opgenomen. De geluidsbelastingkaarten geven op basis van de Europese regelgeving namelijk de geluidsbelasting weer exclusief de correctie die het normenstelsel van de Wet geluidhinder toestaat omdat aangenomen wordt dat voertuigen in de toekomst stiller worden.

Wegverkeerslawaaï

Delft is een compacte stad met een hoge graad van verstedelijking. Er is weinig ruimte en er is in hoge dichtheden gebouwd. Dat heeft als gevolg dat behoorlijk veel woningen worden blootgesteld aan hoge geluidsbelastingen. In 2006 ondervonden 31.458 woningen van het totale woningbestand van 42.971 in Delft een geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï hoger dan 55 dB. Dat is 73%. Voor de geluidsbelasting tijdens de nachtelijke uren ligt dat lager, maar is met 40% nog steeds relatief hoog. Er zijn 473 woningen waar maatregelen absoluut noodzakelijk zijn (geluidsbelasting > 70 dB). Het betreft 1,1% van het totaal aantal woningen in Delft. Bij een groot deel van deze woningen zijn overigens al in het verleden maatregelen getroffen. Het gaat dan vooral om gevelisolatie die op kosten van de gemeente is aangebracht bij de woningen met de hoogste geluidsbelastingen. De komende jaren gaat het gevelisolatieprogramma van de gemeente door om ervoor te zorgen dat binnen afzienbare tijd alle woningen met (te) hoge geluidsbelastingen ten minste een aanvaardbaar geluidsniveau in de woning hebben. Tijdens de nachtelijke uren is het aantal woningen met een geluidsbelasting > 70 dB overigens nul.

Tabel 1. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{den} wegverkeerslawaaï

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal gehinderden *	aantal ernstig gehinderden
Lden [dB]				
55-59	15.293	27.986	5.877	2.239
60-64	11.733	21.472	6.442	2.791
65-69	3.958	7.244	2.970	1.449
70-74	464	850	459	255
75>	9	17	10	6

Tabel 2. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{night} wegverkeerslawaaï

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal ernstig slaapgestoorden
Lnight [dB]			
50-54	12.009	21.977	1.538
55-59	4.282	7.836	784
60-64	618	1.131	147
65-69	14	25	5
70>	0	0	0

Saneringslijsten 1986 versus gehinderde woningen 2006

Hierboven is gesteld dat bij een deel van de woningen reeds gevelisolatie is toegepast. Dat is gebeurd in het kader van de sanering van het verkeerslawaaï. Bij de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder is een regeling getroffen dat bestaande woningen met een relatief hoge geluidsbelasting op kosten van de overheid kunnen worden gesaneerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een zogenaamde A-lijst en een B-lijst. Op de A-lijst staan woningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A) ondervonden. In Delft betrof dat 156 woningen. Daarvan is de sanering inmiddels afgerond. Op de B-lijst staan woningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting ondervonden tussen de 60 en 65 dB(A). Deze woningen zijn nog niet gesaneerd. In Delft betreft het 2.050 woningen.

De geluidsbelastingkaarten en de A- en B-lijsten zijn gebaseerd op verschillende grootheden en peiljaren. De geluidsbelastingkaarten gaan uit van L_{den} (dB) en 2006. De A- en B-lijsten gaan uit van L_{Aeq} (dB(A)) en 1986.

Rekening houdend met bovenstaande verschillen kan over bovenstaande tabellen 1 en 2 worden gesteld dat het aantal woningen met een geluidsbelasting $L_{den} > 70$ dB 473 bedraagt. Hiervan zijn er 156 reeds in het kader van de A-lijst gesaneerd. Dat er in 2006 meer woningen een hogere geluidsbelasting ondervinden dan 156 woningen die in de A-lijst zijn opgenomen is het gevolg van het feit dat het verkeer tussen 1986 en 2006 in omvang is gegroeid. Voor de woningen waarvoor de geluidsbelasting na 1 maart 1986 tot boven de saneringswaarde is toegenomen bestaat geen regeling. Dat wordt het 'handhavingsgat' genoemd. In het kader van de modernisering van het geluidsbeleid wordt momenteel een discussie gevoerd hoe met deze woningen dient te worden omgegaan, mede na aanleiding van opmerkingen van de Eerste Kamer bij behandeling van de per 1 januari 2007 gewijzigde Wet geluidhinder. Delft werkt momenteel aan gemeentelijk geluidsbeleid waarbij onder andere ook hieraan aandacht zal worden besteed.

Spoorweglawaaï

In 2006 ondervonden 4.296 woningen van het totale woningbestand van 42.971 in Delft een geluidsbelasting ten gevolge van spoorweglawaaï hoger dan 55 dB. Dat is 10%. Voor de geluidsbelasting tijdens de nachtelijke uren ligt dat lager, 5%. Er zijn 727 woningen waar maatregelen absoluut noodzakelijk zijn (geluidsbelasting > 70 dB). Het betreft 1,7% van het totaal aantal woningen in Delft. Door de realisatie van de spoortunnel zal dit aantal drastisch worden verminderd.

Tabel 3. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{den} spoorweglawaaï

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal gehinderden	aantal ernstig gehinderden
L_{den} [dB]				
55-59	2.568	4.699	564	141
60-64	1.001	1.832	348	110
65-69	440	805	225	89
70-74	247	452	181	81
75>	40	73	34	17

Tabel 4. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{night} spoorweglawaaï

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal ernstig slaapgestoorden
L_{night} [dB]			
50-54	1.289	2.359	71
55-59	555	1.015	51
60-64	241	441	26
65-69	113	207	17
70>	0	0	0

Industrielawaai

In 2006 ondervond 495 van het totale woningbestand van 42.971 in Delft een geluidsbelasting ten gevolge van Industrielawaai hoger dan 55 dB. Dat is 1,2% van het totaal aantal woningen in Delft. Tijdens de nachtelijke uren zijn er geen woningen die een geluidsbelasting hoger dan 55 dB ondervinden.

Tabel 5. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{den} Industrielawaai

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal gehinderden *	aantal ernstig gehinderden
L_{den} [dB]				
55-59	412	700	182	77
60-64	83	200	70	34
65>	0	0	0	0

Tabel 6. Aantal woningen per geluidsbelastingklasse in dB L_{night} Industrielawaai

	aantal woningen	aantal bewoners	aantal ernstig slaapgestoorden
L_{night} [dB]			
50-54	83	200	14
55-59	0	0	0
60-64	0	0	0
65-69	0	0	0
70>	0	0	0

1.8. Belangrijke infrastructurele werken tussen 2008 en 2013

Tussen 2008 en 2013 zal gewerkt worden aan de realisatie van de spoortunnel. Ten gevolge daarvan zal een tijdelijke situatie ontstaan die naar verwachting pas in 2015 voorbij zal zijn. Na afronding daarvan zal de westelijke centrumring (Phoenixstraat-Westvest) gewijzigd zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Daarnaast worden de volgende belangrijke infrastructurele werken voorzien:

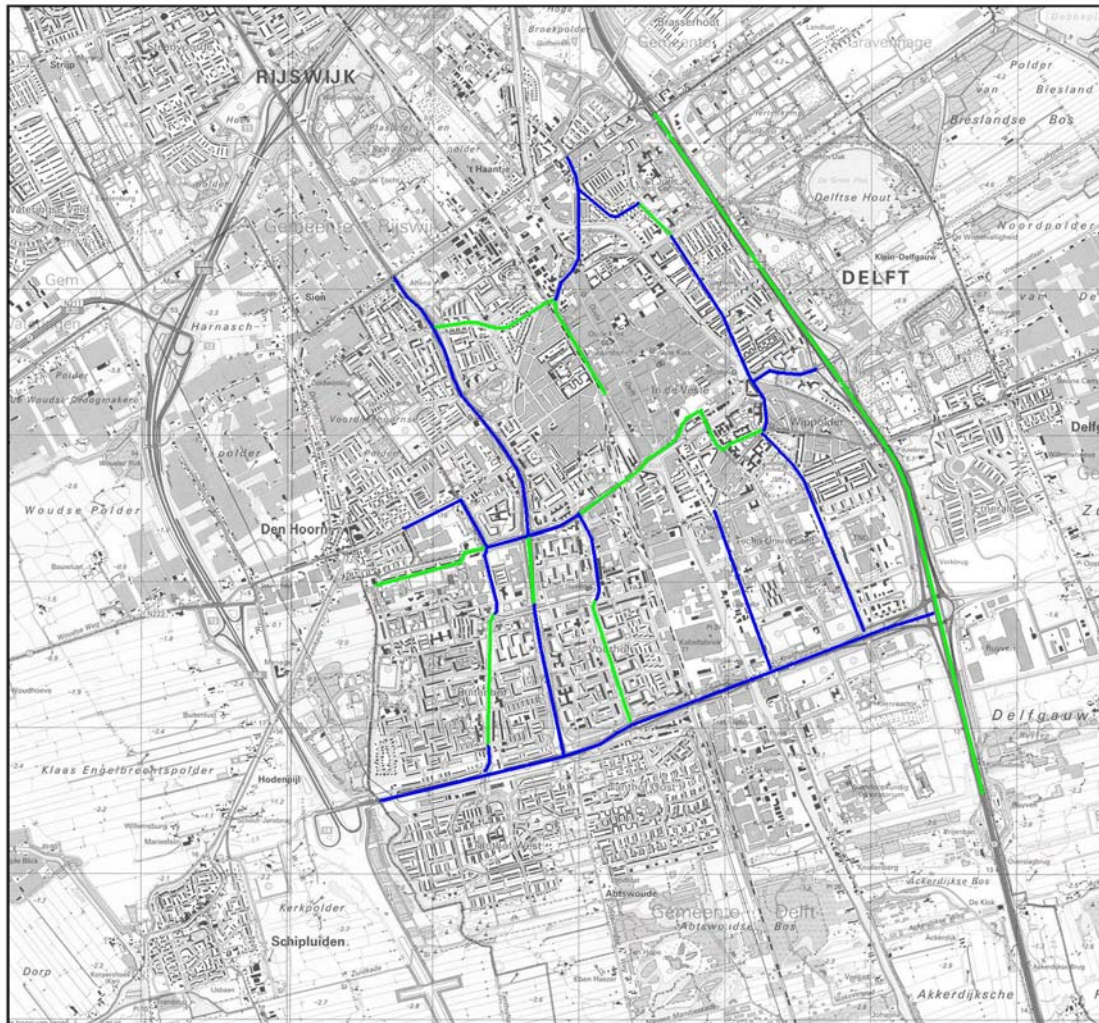
- aanleg tramlijn 19 vanuit Ypenburg via Phoenixstraat – Zuidwal – Mekelweg naar Technopolis;
- aanpassing verkeerscirculatie TU-noord (o.a. Mijnbouwstraat – Julianalaan – Poortlandplein – Jaffalaan;
- realisatie Harnaschpolder;
- aansluiten Reinier de Graafweg op A4;
- herinrichten centrumring en enkele toeleidende wegen tot wijkontsluitingswegen;
- realisatie Koepoortgarage.

1.9. Bestaande bron- en overdrachtsmaatregelen

Geluidreducerende wegdekken

Op de onderstaande figuur zijn de wegen opgenomen waarop op dit moment geluidsarm asfalt aanwezig is of binnenkort wordt aangelegd (groen), als ook de wegen waarop geluidsarm asfalt gewenst is (blauw).

Figuur 7 Geluidsarm asfalt (groen = aanwezig; blauw = gewenst)



Geluidsschermen

Op dit moment zijn geluidsschermen en/of geluidswallen aanwezig langs:

- ten noorden van de Kruithuisweg bij Burgemeestersrand en Raad van Europeaan;
- ten zuiden van de Kruithuisweg (Tanhof West) ter hoogte van de Amazoneweg;
- ten westen van de A13 tussen afrit Delft Noord en Delft Centrum;
- ten westen van de A13 bij de Professorenbuurt (Wippolder);
- ten zuiden Kfar-Savaweg/Brasserskade/Brassersplein;
- ten westen Provinciale weg bij Krüsemanstraat, Marlotlaan, Kogelgieterij en Kringloop.

Bronmaatregelen industrielawaai

In het kader van de Wet milieubeheer kunnen aan een milieuvergunning voorschriften worden verbonden, dan wel kunnen maatwerkvoorschriften worden opgenomen bij bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit ter beperking van de geluidsbelasting. Bij dergelijke (maatwerk)voorschriften wordt ten minste uitgegaan van de voor het betreffende bedrijf in

aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT). Dit betreffen bronmaatregelen die de geluidsemissie zullen reduceren. De BBT's verschillen per sector en zullen onder invloed van de technologische vooruitgang in de loop der jaren steeds wijzigen.

1.10. Opzet actieplan

Het actieplan geeft inzicht in de voorgenomen maatregelen in de volgende vijf jaar inclusief het te verwachten effect van de maatregelen. Onder effect wordt hier verstaan de vermindering van het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Het actieplan richt zich op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Stillegebieden zijn niet binnen Delft aanwezig.

Van elke maatregel is aangegeven:

Maatregel:	Omschrijving van de voorziene maatregel.
Doel:	Doel van de maatregel.
Effect:	Groot / klein; Effect van de maatregelen op de geluidsbelasting en zomogelijk een schatting van het aantal geluidgehinderden.
Kosten:	De met de maatregel gemoeide kosten en wijze van dekking
Uitvoering:	Verantwoordelijke dienst, organisatie, bevoegd gezag of bronbeheerder.
Realiseerbaarheid:	Hoog / matig / laag; inschatting van de haalbaarheid
Relatie met beleidsplannen:	Zoals het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit, Verkeersplan e.d.

De maatregelen worden behandeld in de navolgende hoofdstukken en zijn als volgt gegroepeerd:

- acties in het ruimtelijk beleid;
- mobiliteitsbeïnvloeding;
- wegverkeerslawaaï;
- spoorweglawaaï;
- industrielawaaï;
- beleidsontwikkeling;
- communicatie;

2. Plandrempel

17

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritaair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij de implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in plandrempel. De agglomeratiegemeenten en de andere aangewezen actoren bepalen zelf welke plandrempel ze in hun actieplan vaststellen. Ze kunnen ook per categorie van gevallen verschillende plandrempels aanwijzen. De waarden van deze plandrempels worden in het actieplan vastgelegd.

In het actieplan wordt het beleid weergegeven dat tot doel heeft overschrijdingen van de plandrempels ongedaan te maken. De acties richten zich dus niet primair op het terugdringen van de geluidsbelastingen die beneden de plandrempel liggen.

Wegverkeerslawaaï:

Voor wegverkeerslawaaï wordt voor binnenstedelijke wegen uitgegaan van een plandrempel van 70 dB. Dit kan als volgt worden gemotiveerd. De uiterste grenswaarde volgende Wet geluidhinder bedraagt 63 dB, rekeninghoudend met een correctie van 5 dB omdat verwacht wordt dat voertuigen in de toekomst stiller worden (5 dB is de correctie die artikel 110g Wgh toestaat voor wegen met een snelheid lager dan 70km/h). De geluidsbelastingkaarten brengen echter de geluidsbelasting exclusief deze correctie in beeld. De in de geluidsbelastingkaarten gepresenteerde geluidsbelasting ligt daardoor 5 dB hoger. De uiterste grenswaarde komt dus overeen met een geluidsbelasting van $63+5 = 68$ dB op de geluidsbelastingkaarten. De geluidkaart kent echter alleen klassen van 5 dB, zodat uitgaande van de geluidsbelastingkaart de plandrempel voor binnenstedelijk wegverkeerslawaaï 70 dB wordt.

Voor buitenstedelijke gebieden en autosnelwegen wordt 55 dB de plangrens. De uiterste grenswaarde voor deze wegen bedraagt volgens de Wet geluidhinder 53 dB waarbij volgens art. 110g Wgh een correctie van 2 dB mag worden toegepast (voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer). De uiterste grenswaarde komt dus overeen met een geluidsbelasting van $53+2 = 55$ dB op de geluidsbelastingkaarten. 55 dB sluit aan bij de klassenindeling die de geluidsbelastingkaarten hanteren.

Spoorweglawaaï

De uiterste grenswaarde voor spoorweglawaaï bedraagt 68 dB. De geluidsbelastingkaarten hanteren klassen van 5 dB, zodat voor spoorweglawaaï een plandrempel van 70 dB wordt gehanteerd.

Industrielawaaï

Voor bestaande situaties (vervangende nieuwbouw) bedraagt de uiterste grenswaarde volgens de Wet geluidhinder 65 dB(A). In de Regeling omgevingslawaaï (op basis waarvan de geluidsbelastingkaarten zijn opgesteld) is aangegeven dat voor industrielawaaï de gebruikte dosismaat volgens de Wet geluidhinder $L_{a_{eq}}$ gelijk kan worden gesteld aan L_{den} . Als plandrempel wordt daarom uitgegaan van 65 dB.

Samenvatting plandrempels

- wegverkeerslawaaï binnenstedelijke wegen: 70 dB;
- wegverkeerslawaaï buitenstedelijk gebied en autosnelwegen: 55 dB;
- spoorweglawaaï: 70 dB;
- industrielawaaï: 65 dB.

Prioritering

Bij de uitvoering van het Actieplan wordt prioriteit gegeven aan de bestrijding van geluidhinder bij woningen die thans met meer dan 70 dB worden belast.

3. Acties in het ruimtelijke beleid

19

Maatregel:	Bij opstellen van bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen voor vestiging nieuwe bedrijven rekening houden met geluid door toepassen van strikte milieuzonering conform gemeentelijke nota Bedrijven en Bestemmingplannen
Doel:	Voorkomen toekomstige overlastsituaties.
Effect:	Groot. Deze maatregel wordt reeds uitgevoerd in op te stellen bestemmingsplannen. Effectief in combinatie met milieuvergunningverlening en meldingen in het kader van de Wet milieubeheer.
Uitvoering:	Gemeente als uitvoerend/controlerend/toetsend orgaan
Realiseerbaarheid:	Hoog. Reeds actief beleid.
Relatie met beleidsplannen:	-

4. Mobiliteitsbeïnvloeding

21

Maatregel:	Fietsgebruik bevorderen
Doel:	Het Fietsactieplan en het LVVP trachten door het verder verbeteren van fietsvoorzieningen en openbaar vervoer het gebruik van de auto verder te verminderen.
Effect:	Klein, geen concreet meetbaar akoestisch effect. Wel enkele procenten lagere verkeersintensiteiten. Door de inwoners van Delft wordt de fiets reeds nu al het meeste gebruikt voor verplaatsingen. Voor verplaatsingen binnen Delft is het aandeel lopen en openbaarvervoergebruik in Delft hoger dan het landelijk gemiddelde.
Kosten:	Maatregelen Fietsactieplan gedekt uit andere projecten en subsidies LVVP hebben een uitvoeringsschema. De benodigde investeringen worden gedekt uit gemeentelijke begroting
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds in uitvoering
Relatie met beleidsplannen:	Fietsactieplan II 2005-2010 Lokaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020

Maatregel:	Fietstunnel A13 Emerald en verbinding tussen tunnel en Schoenmakersstraat
Doel:	Beperken autogebruik
Effect:	Klein, plaatselijk lagere verkeersintensiteiten, geen meetbaar akoestisch effect
Kosten:	Hoog, gedekt uit Fietsactieplan II
Uitvoering:	Reeds aanbesteed
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds actief beleid
Relatie met beleidsplannen:	Fietsactieplan II

Maatregel:	Realisatie fietstrommels en buurtstallingen
Doel:	Beperken autogebruik
Effect:	Klein, geen concreet meetbaar akoestisch effect
Kosten:	Laag, gedekt uit Fietsactieplan II
Uitvoering:	Reeds in uitvoering
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds actief beleid
Relatie met beleidsplannen:	Fietsactieplan II

Maatregel:	Versmalling Papsouwselaan
Doel:	Beperken autogebruik, terugdringen snelheid
Effect:	Klein, 0-1 dB geluidsreductie langs Papsouwselaan
Kosten:	Hoog, vastgelegd in actieplan Lokaal Verkeers- en Vervoerplan
Uitvoering:	Reeds in uitvoering
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds actief beleid
Relatie met beleidsplannen:	Lokaal Verkeers- en Vervoerplan

Maatregel:	ZOEF, Zorgeloos En Onbelemmerd Fietsen
Doel:	Beperken autogebruik
Effect:	Klein, geen concreet meetbaar akoestisch effect
Kosten:	Gering, belastingdienst betaalt mee.
Uitvoering:	Reeds in uitvoering, gemeente
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds actief beleid
Relatie met beleidsplannen:	-

Maatregel:	Realisatie tramlijn 19
Doel:	Het bevorderen van milieuvriendelijk vervoer
Effect:	Klein, plaatselijk langs gebiedsontsluitende wegen 0-1 dB reductie door minder autoverkeer
Kosten:	Gedeeltelijk gedekt door Stadsgewest, rest door de gemeente
Uitvoering:	Stadsgewest
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds aanbesteed
Relatie met beleidsplannen:	Lokaal Verkeers- en Vervoerplan

Maatregel:	Werknemers van de gemeente die verhuizen naar een woning binnen een bepaalde afstand van de standplaats, een verhuissubsidie verlenen.
Doel:	Besparing woon/werkverkeer
Effect:	Klein, geen concreet meetbaar akoestisch effect, vermindering woon/werkverkeer naar de gemeente
Kosten:	Besparing van de woon/werkverkeer vergoeding.
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Reguliere regeling voor gemeenteambtenaren
Relatie met beleidsplannen:	-

Maatregel:	Parkeerbeleid en dynamisch parkeerverwijssysteem.
Doel:	Negatieve gevolgen van automobiliteit, waaronder geluidshinder, beheersen zonder de bereikbaarheid van economische centra aan te tasten.
Effect:	Klein effect: 0-1 dB reductie binnen betaaldparkerenzone. Vermindert het onnodig autogebruik en daarmee emissies in de stad, maar in het bijzonder in de betaaldparkerenzone. Parkeerverwijssysteem vermindert zoekverkeer.
Uitvoering:	Gemeente,
Kosten:	Nihil
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds gerealiseerd
Relatie met beleidsplannen:	Lokaal Verkeers- en Vervoerplan en parkeernota

5.2. Verkeersdoorstroming

Maatregel:	LARGAS: Langzaam rijden gaat sneller. Een scheiding van rijstroken en het laten vervallen van geregelde kruisingen. Gescheiden rijbanen voorkomen inhalen en vergroten oversteekbaarheid. Wordt toegepast op de wijkontsluitingswegen die het LVVP benoemd. Als eerste toegepast op de Ruys de Beerenbrouckstraat.
Doel:	Vermindering van de geluidsemissie. Voertuigen rijden met een lagere en constantere snelheid. Minder files en optrekken en afremmen. Betere doorstroming leidt tot een lager geluidsniveau.
Effect:	Groot: afname van het wegverkeerslawaa tot 3 dB(A). Neveneffect: ook de verkeersveiligheid neemt toe, fietsers en voetgangers kunnen veiliger oversteken. Daarnaast ook een positief effect voor de luchtkwaliteit.
Uitvoering:	De gemeente kan LARGAS toepassen.
Kosten:	Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn de kosten zeer beperkt, zij bestaan slechts uit extra ontwerpinspanning. Bij herstructurering zijn de kosten relatief hoog, omdat het infrastructuuraanpassingen betreffen.
Realiseerbaarheid: Relatie met beleidsplannen:	Laag voor bestaande wegen vanwege kosten. Hoog bij nieuwe wegen. Lokaal Verkeers- en Vervoerplan

5.3. Stille technologieën

Maatregel:	Bij de aanschaf van nieuwe (gemeentelijke) dienstwagens kiezen voor milieuvriendelijke (Euro4-)voertuigen.
Doel:	Gebruik stillere, schonere voertuigen door de gemeente.
Effect:	Klein. Geen concreet meetbaar akoestisch effect. Reductie van fijn stof, CO ₂ , NO ₂ en geluid.
Uitvoering:	De gemeente kan zelf beslissen om roetfilters en anders aangedreven voertuigen aan te schaffen.
Kosten:	Aanschafkosten voor schonere voertuigen zijn hoger dan die van voertuigen met dieselmotoren. Exploitatiekosten zijn echter hoog.
Realiseerbaarheid: Relatie met beleidsplannen:	Hoog. Wordt reeds uitgevoerd. Via de 'Regeling Milieu-investeringsaftrek' en 'VAMIL' is gesubsidieerde aanschaf van voertuigen mogelijk. Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020

Maatregel:	Groene concessie, de openbaarvervoerautoriteit kan in de concessieverlening milieueisen stellen.
Doel:	Door concessie-eisen wordt het gebruik van stille en schone voertuigen gestimuleerd of zelfs verplicht.
Effect:	Op voertuigniveau zijn de directe effecten zeer groot. De effecten op straat/stadsniveau zijn afhankelijk van de locatie. Op buscorridors en in stationsomgevingen kan het effect aanzienlijk zijn.
Kosten:	De kosten hangen af van de gestelde eisen. Maatregelen kunnen wel ten koste gaan van de bediening of het comfort van het vervoer.
Uitvoering:	Stadsgewest, gemeente en de openbaarvervoerbedrijven.
Realiseerbaarheid:	Aangetoond is dat groene concessies haalbaar zijn. Gezien beperkte middelen is er een spanningsveld met andere doelstellingen binnen de concessie. De uitvoeringstermijn hangt af van de afspraken in de concessie.
Relatie met beleidsplannen:	Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020

5.4. Technische maatregelen

Maatregel:	Toepassen van dunne deklagen/stil asfalt.
Doel:	Het verminderen van rolgeluid van wegverkeer ten opzichte van gewoon asfalt.
Effect:	Groot. Aanzienlijk reductie van 2 tot 4,5 dB ten opzichte van gewoon asfalt.
Kosten:	Beperkt bij herasfaltering; jaarlijks budget van € 70.000 beschikbaar; vastgelegd in de begroting tot en met 2009
Uitvoering:	Gemeente, bij herasfaltering of reconstructie. Momenteel Reinier de Graafweg concreet project.
Realiseerbaarheid:	Matig. Afhankelijk van herasfaltering
Relatie met beleidsplannen:	-

Maatregel:	Gevelisolatie Professorenbuurt (aanvullend op reeds geplaatst geluidsscherm A13)
Doel:	Garanderen binnenwaarde
Effect:	Groot. Meer dan 5 dB reductie.
Kosten:	Gedekt uit subsidiebeschikking BSV (sanering B-lijst)
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds gepland
Relatie met beleidsplannen:	-

Maatregel:	verlaging maximumsnelheid op Rijksweg A13 van 100 km/h naar 80 km/h
Doel:	Verlaging maximum snelheid leidt tot een lagere geluidsproductie
Effect:	Klein, krap 1 dB reductie.
Kosten:	Beperkt, kosten voor plaatsing bebording.
Uitvoering:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat; Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland
Realiseerbaarheid:	Matig
Relatie met beleidsplannen:	Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020

5.5. Gedragsbeïnvloeding

Maatregel:	Rijtraining chauffeurs gemeente
Doel:	Door het aanbieden van de cursus 'nieuw rijden' aan ambtenaren, het rijgedrag verbeteren.
Effect:	Klein, geen concreet meetbaar akoestisch effect. Individuele bewustwording van milieuvriendelijk rijden
Kosten:	Budget Plan van Aanpak Luchtkwaliteit
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Groot
Relatie met beleidsplannen:	Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020

6. Spoorweglawaaai

27

6.1. Technische maatregelen

Maatregel:	Geluidsschermen langs spoor ten zuiden van geplande spoortunnel
Doel:	Beperken hinder railverkeerslawaaai
Effect:	Groot, 5 dB of meer
Kosten:	Hoog, gedekt uit exploitatie Spoorzone
Uitvoering:	Tussen 2013 en 2015
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds gepland
Relatie met beleidsplannen:	Ontwikkelingsplannen Spoorzone

Maatregel:	Ondertunneling in kader Spoorzone
Doel:	Beperken hinder railverkeerslawaaai
Effect:	Groot, wegnemen geluidshinder van spoorweg
Kosten:	Hoog, gedekt uit Spoorzone
Uitvoering:	Gemeente Delft en ProRail
Realiseerbaarheid:	Hoog, reeds gepland
Relatie met beleidsplannen:	Ontwikkeling Spoorzone

7. Beleidsontwikkeling

29

Maatregel:	Opstellen beleid hogere waarden en gebiedsgericht geluidsbeleid
Doel:	Voorkomen nieuwe hindersituaties en prioritering aandachtslocaties
Effect:	Groot. Voorkomt nieuwe hindersituaties en formuleert beleid voor aanpak bestaande hindersituaties.
Kosten:	Beperkt
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Hoog
Relatie met beleidsplannen:	-

Maatregel:	Registratie geluidsklachten
Doel:	Inzicht verkrijgen in soort en locatie ondervonden hinder
Effect:	Klein. Geen concreet meetbaar akoestisch effect.
Kosten:	Nihil
Uitvoering:	Gemeente
Realiseerbaarheid:	Hoog, gebeurd reeds
Relatie met beleidsplannen:	-

8. Communicatie

31

Maatregel:	Jaarlijks wordt in september de actie 'Op je Fiets naar je Werk' gehouden, in het kader van de Europese 'Week van Vooruitgang'. Via deze actie worden werknemers van de gemeente gemotiveerd om een maand lang op de fiets naar het werk te komen. Per gereden kilometer zal een bedrag van € 0.50 aan een goed doel worden geschonken. Hierbij is de maximale subsidie van € 2000,-
Doel:	Voorstellen doen waardoor Delft een optimale bijdrage kan leveren aan de beperking van de geluidshinder.
Effect:	Klein. Geen concreet meetbaar akoestisch effect.
Kosten:	Beperkt
Uitvoering:	Stadsgewest Haaglanden
Realiseerbaarheid:	Hoog
Relatie met beleidsplannen:	-

Ter inzage legging

Het ontwerp-Actieplan heeft van 7 juli tot 18 augustus 2008 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was het mogelijk schriftelijk opmerkingen te maken op het stuk. Op dinsdag 12 augustus bestond de mogelijkheid mondeling opmerkingen te maken. Een en ander is bekend gemaakt in de stadskrant van 6 juni 2008.

Er is een schriftelijke inspraakreactie ontvangen. Van de mogelijkheid om mondeling in te spreken is geen gebruik gemaakt.

De mogelijkheid om op het ontwerp-Actieplan te reageren is ook gemeld bij andere overheden, zoals het Stadsbestuur Haaglanden. Van andere overheden zijn echter geen reacties ontvangen.

Schriftelijk ontvangen zienswijze

Samenvatting

Een zienswijze is ontvangen van de heer Conings (zie bijlage 1). De zienswijze kan als volgt worden samengevat:

- Het wegdek van de Kruithuisweg en Provinciale weg bevat scheuren en gaten. Dat leidt tot extra geluidsoverlast. Het actieplan stelt dat het beleid er op gericht is meer verkeer over deze wegen te leiden ten gunste van ontlasting van andere wegen. Gezien de onderhoudstoestand van het wegdek op genoemde wegen leidt dat tot een toename van de geluidsbelasting. Dat is ongewenst.
- Het budget van € 70.000 voor aanleg van stil asfalt is veel te beperkt.
- De 380KV hoogspanningsleiding langs Kerkpolder leidt tot geluidsoverlast. Verzocht wordt dit alsmede maatregelen op te nemen in het Actieplan.
- De hinder en maatregelen betreffende lawaai van burgervliegtuigen van Rotterdam Airport dient in het Actieplan te worden opgenomen.

Reactie

Het beleid om verkeer zoveel mogelijk te leiden over wegen waar geluidgevoelige functies op voldoende afstand van de weg zijn gelegen is opgenomen in het door de gemeenteraad in 2005 vastgestelde Lokaal Verkeers- en Vervoersplan 2005 – 2020. Dit beleid is reeds actief. Het is bij de gemeente bekend dat de kwaliteit van het asfalt van zowel de provinciale weg als de Kruithuisweg niet meer van optimale kwaliteit is. De provinciale weg wordt door de gemeente beheerd en voor deze weg staat op korte termijn onderhoud gepland waarbij geluidreducerend asfalt zal worden aangebracht. De Kruithuisweg valt onder het beheer van de provincie en ook hier zal naar alle waarschijnlijkheid op korte termijn het wegdek onderhouden worden waarbij eveneens stil asfalt wordt toegepast. De gemeente heeft het onderhoud van de Kruithuisweg niet zelf in de hand, maar voert hierover wel overleg met de provincie om wensen en opmerkingen kenbaar te kunnen maken.

Het budget van € 70.000 voor het toepassen van stil asfalt is een jaarlijks terugkerend budget dat puur bedoeld is om de meerkosten voor de aanleg van stil asfalt ten opzichte van regulier asfalt te kunnen dekken. Uit de praktijk is gebleken dat dit budget voor dit doel toereikend is. Hierbij wordt bovendien opgemerkt dat de gemeente geen bijdrage doet aan de kosten voor het toepassen van stil asfalt op de Kruithuisweg. Deze kosten worden gedragen door de provincie.

Het Actieplan Geluid dat dit jaar is opgesteld is het eerste actieplan en behandelt daarom de meest urgente geluidsproblematiek. Onderzoek heeft aangetoond dat wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en vliegverkeerslawaai de bronnen zijn die verantwoordelijk zijn voor de meest urgente geluidsproblematiek. In het kader van het actieplan zijn deze bronnen daarom onderzocht. Hierbij dient opgemerkt te worden dat vliegtuiglawaai alleen onderzocht hoeft te worden als er sprake is van ligging van een (deel) van de gemeente binnen een zone rond een vliegveld waar meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Aangezien dit voor Rotterdam Airport niet het geval is wordt vliegverkeerslawaai niet

meegenomen in dit actieplan, bovendien heeft de gemeente geen middelen om dit vliegverkeerslawaaï ten gevolge van Rotterdam Airport te verminderen. Toch spant de gemeente zich wel in om vliegverkeerslawaaï niet onverminderd toe te laten nemen. Deze inspanningen betreffen het in contact treden met de verantwoordelijke bestuurders om onze wensen en bedenkingen te uiten tot het indienen van zienswijzen en bezwaarschriften naar aanleiding van voor Delft ongunstige besluiten betreffende vliegverkeerslawaaï. Hiervan is het verzet van Delft tegen de geplande helihaven in Ypenburg een goed voorbeeld.

Bovenstaande uiteenzetting over de meest relevante geluidsbronnen en de reden om ze wel of niet in het actieplan op te nemen geldt ook voor de 380kV en 150 kV hoogspanningsleidingen. De hoeveelheid hinder die hiervan ondervonden wordt is bekend bij de gemeente en is aanleiding geweest om bij het Ministerie van Economische Zaken deze problematiek aan te kaarten en te pleiten voor realisatie ondergronds. Inmiddels is het besluit genomen en wordt de nieuwe 380kV hoogspanningsleiding ten zuiden van Delft ondergronds uitgevoerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een inhoudelijke aanpassing van het Actieplan.

Inhoudelijke reactie gemeenteraad op ontwerpplan

Op 1 oktober 2008 heeft het college van burgemeester en wethouders de gemeenteraad het Actieplan geluid van 20 augustus 2008 aangeboden. Ten aanzien van dit plan heeft de raad het recht zijn wensen en bedenkingen aan het college kenbaar te maken. Om aan dit recht invulling te geven, is het Actieplan geluid in de vergadering van de commissie EMCR van 20 november 2008 aan de orde geweest. De commissie adviseerde de raad bij de uitvoering van het Actieplan prioriteit te geven aan de bestrijding van de geluidhinder bij woningen die thans met meer dan 70 dB worden belast. Het college heeft het de wens van de raad overgenomen en verwerkt in hoofdstuk 2 van dit Actieplan.

Bijlage 1. Inspraakreactie

1

Burgemeester en wethouders van Delft
p.a. Vakteam Milieu
Postbus 340
2600 AH Delft

Delft, 17 juli 2008

Betr. Inspraak bij concept-actieplan geluid

Geachte dames en heren,

Op pagina 26 van de concept-nota spreekt de gemeente de ambitie uit om het verkeer zo veel te leiden over wegen, waar geluidshinder gevoelige functie's op voldoende afstand van de weg staan, zoals de Kruithuisweg. Tegelijkertijd zie ik elders in de nota, dat de gemeente de wens heeft om stil asfalt aan te leggen op de Kruithuisweg.

De Kruithuisweg is echter een provinciale weg, te weten de N370 Zoetermeer – Delft, waarvan het asfalt op dit moment niet in een heel erg goede conditie verkeert. Op verschillende plaatsen in het stedelijke gedeelte van de Kruithuisweg zitten gaten en scheuren, die behoorlijk veel lawaai geven voor omwonenden en bovendien onaangenaam zijn om overheen te rijden. Ik vind het dan ook niet wenselijk dat de gemeente in een nota, die gericht is op het beperken van een lawaai de ambitie uitspreekt om meer verkeer te leiden over een weg, die daar op dit moment niet geschikt voor is. Overigens geldt hetzelfde voor het gedeelte van de Provinciale weg tussen de Kruithuisweg en de Westlandseweg. Ook daar zitten scheuren en gaten in.

In de nota lees ik dat in de gemeentebegroting tot 2009 een bedrag van 70.000 Euro is opgenomen voor stil asfalt. Dat bedrag vind ik aan de lage kant. Ik heb zelf kennis van de kosten van de kosten van het beheer van de openbare ruimte en voor 70.000 Euro kom je niet ver. Zelfs niet, als het om een bijdrage gaat in herinrichtingen, waar al budget voor beschikbaar was.

In de nota lees ik helaas niets over de aanleg van de 380kv hoogspanningsleiding langs Kerkpolder, Buitenhof en Tandhof. De huidige 150kv leiding kunnen wij vanuit onze tuin niet allen goed zien, wat al geen feest is, maar bij bepaalde weersomstandigheden vooral ook goed horen. De leiding kan veel lawaai produceren. Graag zie ik daarom in de nota opgenomen, dat zowel de oude leiding als de nieuwe leiding geen enkele vorm van geluid mogen maken en dat de Gemeente Delft daarin handhavend zal handelen.

Tot slot vind ik het niet wenselijk dat het lawaai dat de burgervliegtuigen van Rotterdam Airport veroorzaken niet in de nota is opgenomen. Ik heb zelf niets tegen vliegverkeer en ook niet tegen het geluid van Rotterdam Airport. Waar ik wel moeite mee heb, is dat deze vliegtuigen af en toe laag over de bebouwde kom van Delft vliegen. Uit de nota moet de ambitie spreken, dat dit niet meer gebeurt.

Met vriendelijke groet,

Mr V.F. Conings
Burgemeestersrand 144
2625 NZ Delft

Afd. <i>Mil</i>	Kopie
Gemeente Delft	
15 JUL 2008	
Doc./bijlage	
Productnr.	

Agendapunt B1



Marinus Nijhofflaan 2
2624 ES Delft

Behandeld door
Erwin Geldorp
Telefoon 015 2602419
egeldorp@delft.nl

Telefoon 14015
Fax 015 260 24 29
Internet www.gemeentedelft.info

Retouradres : Gemeente Delft, Postbus 78, 2600 ME Delft

Aan de gemeenteraad

Datum
12-12-2008
Ons kenmerk

Onderwerp
wensen en bedenkingen bij het Actieplan geluid d.d. 20-8-2008

Uw brief van

Uw kenmerk

Bijlage

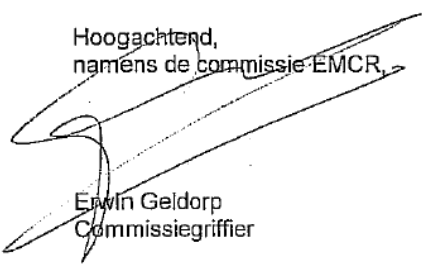
Op 1 oktober jl. heeft het college de raad het Actieplan geluid d.d. 20-8-2008 aangeboden. Ten aanzien van dit plan heeft de raad het recht zijn wensen en bedenkingen aan het college kenbaar te maken. Om aan dit recht invulling te geven, is het Actieplan geluid in de vergadering van de commissie EMCR van 20 november 2008 aan de orde geweest.

De commissie adviseert de raad de navolgende wens bij dit Actieplan vast te stellen en aan het college mee te geven.

1. Bij de uitvoering van het Actieplan dient prioriteit te worden gegeven aan de bestijding van geluidhinder bij de woningen die thans met 70 dB of meer geluidhinder te maken hebben.

Tevens adviseert de commissie de raad het college te verzoeken de commissie te informeren op welke wijze bovengenoemde wens bij de vaststelling van het Actieplan geluid wordt betrokken.

Hoogachtend,
namens de commissie EMCR,



Erwin Geldorp
Commissiegriffier