

## **Nota Zienswijzen**

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerpactieplan geluid 2019-2022

## Zienswijzen

Van 18 april tot en met 29 mei 2019 heeft het ontwerpactieplan geluid 2019-2022 ter inzage gelegen bij het Klant Contact Centrum in het Stadskantoor, Stationsplein 1 te Delft, en op de gemeentelijke website. Dit is aangekondigd in de Stadskrant Delft van 17 april 2019.

De schriftelijke zienswijzen zijn hieronder weergegeven. De NAW-gegevens worden niet weergegeven omdat deze beschermd zijn op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens. De zienswijzen hebben daarom een nummer gekregen. Daarnaast is het registratienummer weergegeven van de ingekomen reactie.

Nr.	Registratienummer	
1	3930905	
2	3942504	
3	3946732 en 3981652	
4	3950590	
5	3950592	
6	3951623	
7	3951631	
8	3951633	
9	3952659	
10	3952662	
11	3956019	
12	3958641	
13	3958642	Buurtbewoners Delfgauwseweg
14	3791483 en 3947081 en 3958658	Belangenvereniging TU Noord
15	3960000	Bewoners van de Coöperatieve Woonvereniging Zuidpoort
16	3961000	
17	3961001	

## **Zienswijzen**

In deze nota zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij wordt ook steeds aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassing van het actieplan geluid. De reacties zijn – met uitzondering van de reacties van rechtspersonen - geanonimiseerd in verband met privacy.

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen aan de orde. Daarom worden deze onderwerpen eerst gezamenlijk besproken in onderdeel A. Daarna volgt in onderdeel B de bespreking van de andere zienswijzen.

## Onderdeel A: beantwoording per onderwerp

A.1		<b>Samenvatting</b>	<p><b>Geluidshinder Delfgauwseweg</b></p> <p>In de zienswijzen wordt aangegeven dat de Delfgauwseweg één van de drukste straten in Delft is, waar de grenswaarden voor geluid worden overschreden (65-70dB volgens de geluidsbelastingkaarten). Volgens de indieners dient de weg als ontsluitingsweg voor zwaar vrachtverkeer dat naar het glastuinbouwgebied in Pijnacker rijdt. Daarnaast wordt er hinder ondervonden door hard rijdende auto's en brommers. In het verleden is in gemeentelijke rapporten en beleidsstukken de Delfgauwseweg aangegeven als aandachtspunt waar actie ondernomen moet worden. Als gevolg van de geluidshinder ervaren de indieners een negatieve invloed op hun woongenot en gezondheid (o.a. slaapverstoring).</p> <p>Buurtbewoners in zowel Delft als Delfgauw hebben jarenlang gelobbyd om het vrachtverkeer via een andere route te leiden. Er is nu een verbinding met de N470 gerealiseerd met de aanleg van de Nieuwe Komkommerweg in Delfgauw. Dit wordt door de indieners gezien als ideale oplossing om de Delfgauwseweg te ontlasten. Er dienen wel proactieve maatregelen genomen te worden door de gemeente Delft. Anders blijft alle zware vrachtverkeer dat richting Den Haag en Amsterdam de A13 opzoekt door Delft rijden, omdat dit de route is die navigatiesystemen aangeven. De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft volgens de indieners aangegeven dat in het bewegwijzeringsplan van de Nieuwe Komkommerweg alleen naar Rotterdam wordt verwezen, niet naar Den Haag.</p> <p>De indieners vragen de volgende vervolgacties in het actieplan geluid op te nemen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Het zware vrachtverkeer te reguleren zodat deze via de Nieuwe Komkommerweg wordt geleid.</li><li>2. Stil asfalt toe te passen op de Delfgauwseweg.</li><li>3. De snelheid op de Delfgauwseweg te reduceren, bijvoorbeeld tot de ontwerpsnelheid van 40 km/uur.</li></ol>
-----	--	---------------------	---

		<b>Beantwoording</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Delft streeft er naar om de negatieve impact van het verkeer te verkleinen. Het verminderen van het vrachtverkeer op de Delfgauwseweg sluit hier bij aan. Voor vrachtverkeer is de Nieuwe Komkommerweg inderdaad een logischer route. Onderzocht zal worden of de bebording hier op aangepast kan worden.</li> <li>2. Bij vervanging of onderhoud van het wegdek zal worden onderzocht of een verharding kan worden toegepast die minder geluid afstraalt dan regulier asfalt. De levensduur van dit soort wegdekken is zeer afhankelijk van (uitvoerings)technische randvoorwaarden, met name bij binnenstedelijke toepassing. Zowel producenten als kennisinstututen werken hard om de onzekerheden hierin te verminderen. De stand der techniek zal bepalen wat de mogelijkheden zijn.</li> <li>3. De Delfgauwseweg is aangemerkt als een wijkontsluitingsweg en is ingericht met een ontwerpsnelheid van 40 km/uur. Voor dit type weg streeft de stad op termijn naar een snelheid die lager is dan 50 km/uur, maar op dit moment is een verlaging van de snelheid tot 40 km/uur nog niet aan de orde.</li> </ol>
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>A.2</b>		<b>Samenvatting</b>	<p><b>Luchtkwaliteit Delfgauwseweg</b></p> <p>In de zienswijzen wordt aangegeven dat vanwege het verkeer op de Delfgauwseweg naast geluidshinder (zie A1), ook een slechte luchtkwaliteit wordt ervaren. Indieners vrezen dat het verkeer veel fijnstof en andere schadelijke stoffen veroorzaken en dat deze een negatieve invloed op de gezondheid hebben.</p> <p>Indieners zouden graag zien dat de Delfgauwseweg verkeersluwer (m.n. zwaar vrachtverkeer) wordt, bijvoorbeeld door het instellen van een milieuzone.</p>
		<b>Beantwoording</b>	Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Daarom werkt de gemeente aan een voorstel voor uitbreiding en aanscherping van de milieuzone. Doel is om de luchtkwaliteit in de gehele stad te

			<p>verbeteren, dus ook op de Delfgauwseweg. Het voorstel zal naar verwachting in 2020 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.</p> <p>Daarnaast streeft Delft er naar om de negatieve impact van het verkeer te verkleinen. Het verminderen van het vrachtverkeer op de Delfgauwseweg sluit hier bij aan (zie beantwoording A1).</p>
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>A.3</b>		<b>Samenvatting</b>	<p><b>Verkeersveiligheid Delfgauwseweg</b></p> <p>In de zienswijzen wordt aangegeven dat het drukke verkeer op de Delfgauwseweg vaak gevaarlijke situaties oplevert, bijvoorbeeld bij het uitstappen uit een geparkeerde auto naar de straatzijde. Daarnaast geven indieners aan dat er regelmatig schade wordt gereden aan de geparkeerde auto's en aan de weginrichting.</p> <p>Indieners zouden graag zien dat de Delfgauwseweg veiliger wordt ingericht, bijvoorbeeld door aanleg van verkeersdrempels.</p>
		<b>Beantwoording</b>	Zoals eerder gemeld streeft Delft er naar om de negatieve impact van het verkeer te verkleinen. Om dit te bereiken zal op meerdere wegen de snelheid verlaagd worden. Minder vrachtverkeer en een lagere snelheid voor het overige verkeer moet de verkeersveiligheid verbeteren.
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>A.3</b>		<b>Samenvatting</b>	<p><b>Trillingshinder Delfgauwseweg</b></p> <p>In de zienswijzen wordt aangegeven dat het drukke verkeer op de Delfgauwseweg hinderlijke trillingen veroorzaakt. Dit leidt volgens de indieners bijvoorbeeld tot slaapverstoring en schade aan de woningen.</p> <p>Indieners zouden graag zien dat de Delfgauwseweg verkeersluwer wordt (m.n. zwaar vrachtverkeer).</p>

		<b>Beantwoording</b>	Zoals eerder gemeld streeft Delft er naar om de negatieve impact van het verkeer te verkleinen. Om dit te bereiken zal op meerdere wegen de snelheid verlaagd worden. Minder vrachtverkeer en een lagere snelheid voor het overige verkeer moet de trillingshinder verminderen.
		<b>Aanpassing</b>	Geen

## Onderdeel B: beantwoording per zienswijze

Nummer	Registratie-nummer		
1	3930905	<b>Samenvatting</b>	<p>In de zienswijze wordt de wens geuit voor een samenhangend beleid t.a.v. geluid en luchtkwaliteit. Indiener woont in Delft Noord en ervaart veel geluidhinder en slechte luchtkwaliteit als gevolg van de A13. Daarnaast is volgens indiener de luchtvaart boven Delft toegenomen en draagt dit bij aan de geluid- en luchtvervuiling. De kwaliteit van leven (lichamelijke gezondheid en psychisch welbevinden) worden hierdoor negatief beïnvloed.</p> <p>Indiener doet de volgende suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aandringen bij het Rijk op tijdelijk instellen op de A13 van een maximumsnelheid van 80 km/uur ter hoogte van Delft Noord;</li> <li>- Plaatsen van effectievere geluidsschermen ter hoogte van Delft Noord;</li> <li>- Rotterdam The Hague Airport houden aan de afgesproken routes van het vliegverkeer;</li> <li>- Investeren in onderzoek en plaatsing van smog free towers;</li> <li>- Samenwerken met TU Delft om de geluid- en luchtvervuiling aan te pakken.</li> </ul>
		<b>Beantwoording</b>	<p>De wens voor een samenhangend beleid voor geluid en luchtkwaliteit wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij eventuele toekomstige aanpassingen aan beleid, zal deze wens worden meegenomen.</p> <p>Voor wat betreft de suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In het kader van luchtkwaliteit, geluid, klimaat, etc. wordt landelijk en regionaal de lobby voor snelheidsverlaging op de ons omringende snelwegen reeds gevoerd.</li> <li>- De gemeente heeft niet de middelen om aanpassing van de geluidsschermen te bekostigen, maar zal de wens onder de aandacht van de wegbeheerder (Rijkswaterstraat) brengen. Wij verwachten overigens geen concrete stappen zolang ontwikkelingen aan de weg of in de directe omgeving daartoe geen (juridische) aanleiding geven.</li> <li>- Gemeente Delft is geen direct belanghebbende bij het vliegveld Rotterdam The Hague</li> </ul>



			<p>Airport (RTHA), maar wordt wel op de hoogte gehouden van ontwikkelingen op en rondom het vliegveld. De afspraken over vliegbewegingen, monitoring e.d. worden gemaakt in de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) en Commissie Regionaal Overleg RTHA (CRO). Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar <a href="http://www.cro-rotterdam.nl">www.cro-rotterdam.nl</a>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De smog free towers van Daan Roosgaarde zijn ons bekend, maar er zijn voorlopig geen concrete plannen om deze of andere luchtfilters in Delft te plaatsen. Wij richten ons eerst op bronmaatregelen, zoals het verminderen en verduurzamen van het verkeer en overige maatregelen, om de luchtkwaliteit te verbeteren.</li> <li>- In het verleden hebben wij reeds en ook in de toekomst zullen wij blijven samenwerken met TU Delft en andere bedrijven en kennisinstellingen om de geluidssituatie en luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.</li> </ul>
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>2</b>	<b>3942504</b>	<b>Samenvatting</b>	<p>In de zienswijze worden klachten m.b.t. de Ruys de Beerenbrouckstraat benoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ruys de Beerenbrouckstraat is volgens indiener in de praktijk geen wijkontsluitingsweg maar een doorgangsweg. Er staan vaak files, met onacceptabele milieuschade (o.a. fijnstof) tot gevolg.</li> <li>2. Indiener zou graag zien dat de maximum snelheid op Ruys de Beerenbrouckstraat overeenkomstig de Hof van Delftlaan wordt aangepast van 50 naar 30 km/uur.</li> <li>3. Indiener geeft aan dat door de rammelstrook op de Ruys de Beerenbrouckstraat en het (zware) verkeer dat er over heen rijdt, er trillingen ontstaan die schade toebrengen aan woningen en leiden tot aantasting van het woongenot. Er wordt verzocht de rammelstrook te verwijderen en een andere wegmarkering te plaatsen die geen trillingen veroorzaakt.</li> </ol>

		<b>Beantwoording</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Ruys de Beerenbrouckstraat is aangemerkt als een wijkontsluitingsweg en is ingericht met een ontwerpsnelheid van 40 km/uur. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk beperkt, maar de weg is één van de ontsluitingen van de binnenstad. Dit betekent dat de weg altijd een functie heeft voor bestemmingsverkeer. Delft zet in op meer fiets- en OV-gebruik en minder op auto-gebruik. Dit kan echter niet garanderen dat er nooit filevorming optreedt</li> <li>2. De inrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat zorgt er voor dat het verkeer minder snel rijdt. Voor deze aanpassing reed het verkeer gemiddeld harder dan 50km/uur, na aanpassing langzamer dan 50km/uur. Een verlaging van de maximumsnelheid is in de praktijk effectiever als de inrichting daar bij past.</li> <li>3. De aanpassing van de Ruys de Beerenbrouckstraat heeft laten zien dat de inrichting van invloed is op de gereden snelheid. De rammelstroken maken hier bewust deel van uit. Andere snelheidsremmende maatregelen, zoals verkeersdrempels, zorgen voor meer trillingshinder. Er zijn geen plannen om de inrichting verder aan te passen.</li> </ol>
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>3</b>	<b>3946732 en 3981652</b>	<b>Samenvatting</b>	<p>In de zienswijze (3946732) geeft indiener aan op de Foulkeslaan te wonen en veel geluidshinder aan de Buitenhofdreefzijde te ervaren door motoren en scooters. Tevens vreest indiener voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit en gezondheid door dit type verkeer. Indiener zou graag zien dat gemotoriseerde tweewielers met een verbrandingsmotor de toegang tot de Buitenhofdreef wordt verboden.</p> <p>In de aanvullende zienswijze (3981652) stelt indiener enkele vragen over geluidsanering in relatie tot het appartementencomplex Foulkeslaan waar indiener woont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zijn de woningen Foulkeslaan destijds aangemeld voor de A-lijst? Zo niet, waarom niet?</li> <li>- Welke maatregelen worden getroffen om de geluidsbelasting te reduceren?</li> </ul> <p>Indiener geeft enkele suggesties om de geluidsbelasting te reduceren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buitenhofdreef inrichten als 30 km/uur zone</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geluidsscherm plaatsen</li> <li>- Buitenhofdreef intunnelen of overkappen</li> <li>- Buitengevel wooncomplex aanpassen.</li> </ul>
		<b>Beantwoording</b>	<p>Schone lucht is van levensbelang, voor iedereen. Daarom werkt de gemeente aan een voorstel voor uitbreiding en aanscherping van de milieuzone. Doel is om de luchtkwaliteit in de gehele stad te verbeteren, dus ook op de Buitenhofdreef. Het voorstel richt zich in eerste instantie op diesel vracht- en personenverkeer, maar kan in de toekomst uitgebreid worden met andere voertuigcategorieën zoals gemotoriseerde tweewielers met een verbrandingsmotor. Het voorstel zal naar verwachting in 2020 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.</p> <p>De woningen aan de Foulkeslaan zijn niet aangemeld voor de A-lijst. Een berekening met het model dat is gebruikt voor het maken van de meest recente geluidskaarten laat zien dat bij deze woningen in 1986 niet zal zijn voldaan aan de saneringsdrempel. Er was destijds dus geen aanleiding om de woningen aan te melden voor geluidsanering.</p> <p>De gemeente werkt momenteel aan het Mobiliteitsplan Delft, daarin wordt ingezet op een beter leefklimaat binnen Delft. In dit kader wordt op dit moment onderzocht wat de positie moet zijn van de Buitenhofdreef in het autonetwerk van de stad. Dit gebeurt in samenhang met de Beatrixlaan en de Voorhofdreef. Aan de hand van dit onderzoek zal onderzocht worden wat de meest passende inrichting is en wat het bijbehorende snelheidsregime is.</p> <p>De gemeente gaat de mogelijkheid onderzoeken van een (kosten)effectieve aanpak van gebieden met een hoge geluidbelasting. De uitkomsten van de geluidbelastingskaarten en de beschikbare saneringslijst vormen het uitgangspunt van dit onderzoek. Eventuele maatregelen, zoals toepassing van stil asfalt of geluidsisolatie van de woningen, zullen te zijner tijd worden bepaald. De gesuggereerde geluidsschermen of intunneling/overkapping van wegen zoals de Buitenhofdreef zijn in stedelijk gebied vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.</p>

		Aanpassing	Geen
14	<p><b>3791483 en 3947081 en 3958658</b></p> <p><b>Belangenvereniging TU Noord</b></p>	<b>Samenvatting</b>	<p>In de brief (3791483) worden vragen gesteld over te hoge geluidbelasting in woonbuurten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Is de informatie op de gemeentelijke website over geluidbelasting verouderd en niet bijgewerkt?</li> <li>2 Wat is de stand van zaken van het Actieplan Geluid 2013-2017?</li> <li>3 WHO beveelt aan te streven naar geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer van minder dan 53 dB. Wat zijn voor gemeente acceptabele geluidniveaus en waarom?</li> <li>4 Ziet gemeente reden om meer aandacht te besteden aan gezondheidsschade door hoge geluidbelasting en met welke ambitie?</li> <li>5 Vindt gemeente het onwenselijk dat nieuwe geluidknelpunten ontstaan bij de bouw van nieuwe woonbuurten?</li> <li>6 Is gemeente bereid om het mobiliteitsplan zo vorm te geven dat er geen netto toename ontstaat van (zeer) ernstig geluidgehinderden?</li> </ol> <p>In de inspreeknotitie (3947081) wordt gerefereerd aan de bovengenoemde brief. Daarnaast worden enkele andere punten benoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7 Inspreker betreurt het dat er geen participatie heeft plaatsgevonden bij het opstellen van het Ontwerpactieplan Geluid.</li> <li>8 Inspreker refereert ook aan enkele andere brieven waarop nog geen antwoord is ontvangen van de gemeente: vragen over het niet actief openbaar maken via internet van een ontwerp saneringsprogramma geluid, vragen over het ontwerpbesluit Hogere Waarden Wet geluidhinder van het ontwerpbestemmingsplan Professor Schoemakerstraat (Grasbuurt) en vragen over geluid in de zienswijze over het MER Schieoever Noord.</li> <li>9 Inspreker heeft twijfels over de ambities van de gemeente op geluidgebied.</li> <li>10 Inspreker vindt dat de aanpak van geluidknelpunten veel te wensen overlaat en vindt het ontoelaatbaar dat er door alle bouwplannen nog steeds nieuwe knelpunten bijkomen.</li> </ol> <p>In de zienswijze (3958658) wordt gerefereerd aan de bovenstaande brief en inspreeknotitie. Er wordt verzocht deze bij de beantwoording van de zienswijze te betrekken. Daarnaast worden er</p>

			<p>enkele andere punten benoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>11 Indiener stelt dat het Actieplan Geluid voor 18 juli 2018 had moeten worden vastgesteld. Waarom is dit niet tijdig gebeurd?</li> <li>12 Indiener stelt dat bij het opstellen van een Actieplan overleg met het publiek had moeten plaatsvinden. Waarom is het publiek hierbij niet betrokken?</li> <li>13 Welke ambities heeft de gemeente als het gaat om afwijken van de WHO geluidnormen?</li> <li>14 Wanneer wordt het Hogere Waarden-beleid voor de gemeente herzien?</li> <li>15 Waarom ontbreekt in de gemeentelijke begroting elke verwijzing naar (autonome) geluidmaatregelen? Welk deel van de specifieke geluidmaatregelen zoals bij geluidsanering komt precies uit de gemeentelijke begroting? Welke bedragen worden naar verwachting vrijgemaakt?</li> <li>16 Wat wordt bedoeld met de tekst “De gemeente gaat de mogelijkheid onderzoeken van een (kosten)effectieve aanpak van gebieden met een hoge geluidbelasting. De uitkomsten van de geluidbelastingskaarten en de beschikbare saneringslijst vormen het uitgangspunt van dit onderzoek.”?</li> <li>17 Gaat een kostenbatenanalyse deel uitmaken van volgende onderzoeken?</li> <li>18 Is de gemeente van mening dat indien niet kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder – laat staat de WHO-normen – en speciale wetgeving (Interimwet stad- en milieubenadering) ingezet moet worden en waarbij woningen moeten worden voorzien van dove gevels, nieuwe hindersituaties voldoende worden voorkomen?</li> <li>19 Indiener betwijfelt of gemeente zorgdraagt voor een aanvaardbaar geluidklimaat in de woonomgeving.</li> <li>20 Er wordt gerefereerd aan de zienswijze op het Concept Saneringsprogramma Geluidsanering Julianalaan, Kanaalweg en Oostplein.</li> <li>21 Indiener stelt samenvattend dat het ontwerpactieplan tekort schiet in ambities en verzoekt het plan aan te vullen en een gezonde woonomgeving als ambitie te stellen.</li> </ol>
		<b>Beantwoording</b>	<p>Beantwoording brief:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Ten tijde van de brief was de informatie over geluidbelasting op de gemeentelijke website inderdaad verouderd. Deze informatie is sindsdien bijgewerkt.</li> </ol>

			<p>2 De evaluatie van het Actieplan Geluid 2013-2017 is onderdeel van het huidige actieplan (zie hoofdstuk 3.6).</p> <p>3 Wij zijn bekend met de aanbevelingen van de WHO. Wij houden ons vooralsnog aan de wettelijke normen voor geluidsbelasting. Volgens de EU-richtlijn omgevingslawaai moet het actieplan geluid zich in hoofdzaak richten op de aanpak van prioritaire geluidknelpunten. Daartoe zijn plandrempels vastgesteld (zie hoofdstuk 2.2.3 van het actieplan), boven deze plandrempels zijn maatregelen gewenst. Zolang er in Delft nog knelpunten boven de plandrempel aanwezig zijn, zullen wij hieraan prioriteit geven.</p> <p>4 Zie beantwoording punt 3.</p> <p>5 Uiteraard vinden wij het onwenselijk dat nieuwe geluidknelpunten ontstaan bij de bouw van nieuwe woonbuurten. Bij iedere ruimtelijke procedure wordt de mogelijkheid van geluidhinder in de ruimtelijke ordeningsafweging nader onderzocht. Het beleid hogere waarden en het actieplan geluid vormen samen het gemeentelijk beleid voor de bescherming van inwoners tegen geluidhinder, ook bij nieuwe woonbuurten.</p> <p>6 De stad Delft zal zeer waarschijnlijk gaan groeien qua inwoners en arbeidsplaatsen de komende jaren. Dit gaat gepaard met groei van de mobiliteit. De inzet van de gemeente is dat deze groei van de mobiliteit vooral opgevangen wordt door de fiets en het openbaar vervoer. Het streven is om de automobilititeit constant te houden. In combinatie met een groter aandeel elektrische auto's zou dit kunnen betekenen dat er minder geluidsoverlast zal optreden. Dit vormt de kern van het nieuwe Mobiliteitsplan Delft, waaraan op dit moment wordt gewerkt. De insteek is daarmee dat er minder geluidgehinderden zullen zijn, maar dit kan niet gegarandeerd worden.</p> <p>Beantwoording inspreeknotitie:</p> <p>7 De wens voor participatie bij het opstellen van het actieplan geluid wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij eventuele toekomstige aanpassingen aan beleid zal deze wens worden meegenomen.</p> <p>8 De genoemde brieven zijn inmiddels allemaal beantwoord.</p> <p>9 Zie beantwoording punt 3.</p> <p>10 Zie beantwoording punt 3 en 5.</p>
--	--	--	---

			<p>Beantwoording zienswijze:</p> <p>11 Het klopt dat het actieplan voor 18 juli 2018 had moeten worden vastgesteld. Vanwege capaciteitsproblemen en andere prioriteiten heeft het helaas langer geduurd.</p> <p>12 Zie beantwoording punt 7.</p> <p>13 Zie beantwoording punt 3.</p> <p>14 Er is op dit moment geen voornemen tot herziening van het Beleid hogere waarden Wet geluidhinder.</p> <p>15 Zoals in hoofdstuk 4 van het actieplan is aangegeven is het benodigde budget van sommige maatregelen reeds gedekt door gemeentelijke of regionale gelden, soms onderdeel van lopende projecten, en soms moet het exacte bedrag nog worden vastgesteld en vrijgemaakt worden in de begroting.</p> <p>16 De aangehaalde tekst verwijst naar de maatregel 'onderzoek locatiespecifieke maatregelen'. Op basis van de geluidsbelastingskaarten en de B-saneringslijst zal in combinatie met geplande wegwerkzaamheden, gebiedsontwikkelingen, etc. een prioritering worden opgesteld voor de aanpak van gebieden met een hoge geluidsbelasting.</p> <p>17 Wij nemen uw suggestie voor een kostenbatenanalyse mee bij de verdere uitwerking van het onderzoek zoals genoemd in de beantwoording van punt 16.</p> <p>18 Zoals bij de beantwoording van punt 5 aangegeven wordt bij iedere ruimtelijke procedure de mogelijkheid van geluidhinder in de ruimtelijke ordeningsafweging nader onderzocht. Dat betekent soms ook dat gemotiveerd kan worden afgeweken van het geluidbeleid en dat door het nemen van maatregelen toch gezorgd wordt voor een akoestisch acceptabel klimaat.</p> <p>19 Zie beantwoording punt 18.</p> <p>20 Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze op het Concept Saneringsprogramma Geluidsanering Julianalaan, Kanaalweg en Oostplein.</p> <p>21 Zoals in de beantwoording van punt 3 reeds aangegeven, houden wij ons qua ambitie vooralsnog aan de wettelijke normen voor geluidsbelasting. Zolang er in Delft nog knelpunten boven de plandrempel aanwezig zijn, zullen wij hieraan prioriteit geven. In de toekomst hopen wij meer ambitieuze doelen te kunnen stellen.</p>
--	--	--	--

		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>15</b>	<b>39600000</b>  <b>Coöperatieve Woonvereniging Zuidpoort</b>	<b>Samenvatting</b>	Indieners gebruiken de zienswijze om de gemeente te herinneren aan de behoefte voor geluidsmaatregelen voor woningen rondom de Sebastiaansbrug, en de diverse mogelijkheden daarvoor. Zij benoemen een aantal maatregelen die door of in samenspraak met de gemeente zijn voorgesteld.
		<b>Beantwoording</b>	De herinnering wordt voor kennisgeving aangenomen.
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>16</b>	<b>3961000</b>	<b>Samenvatting</b>	In de zienswijze stelt de indiener enkele vragen die (in)direct gerelateerd zijn aan het actieplan: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Waarom heeft dit actieplan een looptijd van 3 jaar in plaats van de normale periode van 5 jaar?</li> <li>2. Indiener zou graag zien dat de gemeente zich inspant om de snelheid op de A13 ter hoogte van de binnenstad terug te brengen van 100 naar 80 km/uur.</li> <li>3. Indiener zou graag zien dat de gemeente een actievere en kritische houding zou aannemen ten opzichte van (overlast ten gevolge van) vliegverkeer op RTHA.</li> <li>4. Indiener wil graag toelichting op de cijfers in tabel 3.1 van het actieplan over wegverkeerslawaaï stedelijke wegen en industrielawaai. Hoe kan het dat er in de tabel wordt aangegeven dat er nul inwoners zijn en toch enkele (ernstig) gehinderden?</li> <li>5. Indiener wil graag weten welk industrieterrein de hinder (zie vraag 4) veroorzaakt. En vraagt zich af waarom er geen maatregelen voor industrielawaai staan in paragrafen 4.2 en 4.3?</li> <li>6. Indiener wil graag toelichting op de cijfers in tabel 3.2 van het actieplan over het aantal overschrijdingen van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting. En de relatie tussen dit cijfer</li> </ol>



			<p>en de cijfers uit tabel 3.1 van het actieplan over industrielawaai. Ook zou indiener graag weten om welke adressen het gaat en welke industrie.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Indiener zou graag willen weten wat de mate van overschrijding is per adres (zie vraag 6).</li> <li>8. Indiener vraagt zich af wat prioriteit heeft bij overschrijdingen: actie bij overschrijding van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting of actie bij overschrijding van de plandrempel?</li> <li>9. Indiener wil graag weten wat een eventueel plan van aanpak inhoudt bij overschrijdingen van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting en/of plandrempel?</li> <li>10. Indiener stelt voor om meetapparatuur rondom het fabrieksterrein van DSM Gist Delft te plaatsen in verband met klachten over geluidshinder van omwonenden aldaar.</li> <li>11. Indiener stelt dat bij vergelijking van de geluidsbelastingkaart van 2012 en 2017 te zien is dat de belasting van de Zuidwal en Sebastiaansbrug is afgenomen, maar dat in het actieplan niet inzichtelijk of aannemelijk is gemaakt waarop die afname is gebaseerd.</li> <li>12. Indiener stelt voor om in hoofdstuk 4.2 bij de maatregel 'Realisatie tramlijn 19' op te nemen dat er maatregelen worden genomen om mogelijke geluidsoverlast door de tram terug te brengen.</li> <li>13. Indiener stelt voor om in hoofdstuk 4.2 bij de maatregel 'Toepassen dunne deklagen' op te nemen dat er behalve op de aanbruggen van de Sebastiaansbrug, dit ook op het wegdek op de brug zelf toegepast zal worden.</li> <li>14. Indiener vraagt zich af waarom er in de vorige periode van het actieplan geen locatiespecifiek onderzoek is uitgevoerd?</li> <li>15. Indiener vraagt zich af waarom er geen maatregelen voor wooncomplexen nabij de Sebastiaansbrug (zgn. spookhuis en professorenwoningen aan de Nieuwelaan) in het actieplan zijn opgenomen?</li> </ol>
		<b>Beantwoording</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vanwege capaciteitsgebrek en andere prioriteiten heeft het helaas langer geduurd voordat het actieplan opgesteld en vastgesteld kon worden. Er is voor gekozen nu een kortere looptijd te nemen, zodat het volgende actieplan weer volledig kan meedoen in de volgende tranche.</li> <li>2. In het kader van luchtkwaliteit, geluid, klimaat, etc. wordt landelijk en regionaal de lobby voor</li> </ol>

			<p>snelheidsverlaging op de ons omringende snelwegen reeds gevoerd.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Korthedshalve wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder B1.</li> <li>4. Dit kan zich voordoen als in de betreffende geluidsbelastingklasse maar weinig woningen (en dus ook bewoners) worden geteld. Het aantal bewoners wordt in de tabellen namelijk afgerond op honderdtallen, wat betekent dat waarden kleiner dan 50 worden afgerond op 0. Het berekende aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden wordt echter niet afgerond.</li> <li>5. Het industrieterrein waarop DSM is gevestigd, bevindt zich op relatief korte afstand van omliggende woningen en veroorzaakt daarom de hoogste geluidsbelasting. Bij elke ontwikkeling op dit industrieterrein wordt, net als bij andere industrieterreinen, geëist dat de resulterende geluidsniveaus zo veel als mogelijk worden beperkt door het treffen van technische en/of organisatorische maatregelen. Afgezien daarvan is de hoeveelheid geluid die de industrieterreinen mogen produceren begrensd. In het actieplan zijn daarom geen extra maatregelen opgenomen.</li> <li>6. De geluidsbelasting ten gevolge van industrie mag in beginsel niet meer dan 50 dB(A) bedragen. In tabel 3.2 is het aantal adressen weergegeven waarop deze waarde wordt overschreden. Er is geen relatie met tabel 3.1, omdat in die tabel gebruik is gemaakt van een andere (Europese) beoordelingsgrootte en geluidsbelastingen van minder dan 55 dB niet zijn meegenomen. De gemeente heeft geen informatie over de adressen en industrie waarop de genoemde aantallen betrekking hebben.</li> <li>7. Zie reactie op vraag 6.</li> <li>8. Milieukwaliteitsnormen en plandrempels zijn verschillende instrumenten, die los van elkaar moeten worden gezien. Een keuze hiertussen is dus niet aan de orde. De ontwikkelingen of omstandigheden in een gebied bepalen welke eisen van toepassing zijn.</li> <li>9. Hierop is geen specifiek antwoord te geven. Een plan van aanpak volgt uit onderzoek naar de mogelijkheid om maatregelen te treffen aan de bron, bij de woningen of in het gebied daartussen. Welke maatregelen het effectiefst en efficiëntst zijn, is sterk afhankelijk van de situatie. En bij iedere maatregel dienen ook andere belangen te worden afgewogen, bijvoorbeeld stedenbouwkundig en verkeerskundig.</li> <li>10. Er zijn ons momenteel geen klachten over geluidhinder bekend. In voorkomende gevallen maakt de gemeente daar, buiten het actieplan om, werk van. Hoe dan ook is de inzet van</li> </ol>
--	--	--	---

			<p>een permanent meetsysteem een zwaar middel en volgens ons momenteel nog niet noodzakelijk.</p> <p>11. Er zijn inderdaad geringe verschillen, maar we kunnen niet nagaan waardoor deze zijn ontstaan.</p> <p>12. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling wordt mogelijke geluidshinder onderzocht en worden waar nodig maatregelen getroffen, zo ook bij de realisatie van tramlijn 19.</p> <p>13. Ook op het brugdek worden uiteraard geluidsreducerende maatregelen getroffen, dit is echter niet hetzelfde als de toepassing van dunne deklagen op de wegen rondom de brug. Daarom staat dit niet opgenomen bij de maatregel 'Toepassen dunne deklagen'.</p> <p>14. Vanwege capaciteitsgebrek en andere prioriteiten heeft dit onderzoek nog niet plaatsgevonden.</p> <p>15. Het actieplan richt zich op het verbeteren van de geluidssituatie in de gehele stad, voornamelijk door het nemen van generieke maatregelen. Specifieke maatregelen, zoals voor wooncomplexen nabij de Sebastiaansbrug, worden genomen in het kader van specifieke plannen en projecten (zoals bestemmingsplannen).</p>
		<b>Aanpassing</b>	Geen
<b>17</b>	<b>3961001</b>	<b>Samenvatting</b>	<p>Indiener woont op de Gerbrandyalaan en ervaart al jaren hinder van verkeerslawaaï van de A4 en Kruithuisweg. Eerdere bezwaren zijn reeds besproken met gemeente, Provincie en Rijkswaterstaat en worden in de zienswijze herhaalt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Vooral bij bepaalde winden wordt meer overlast ervaren van beide wegen dan uit de geluidskaarten blijkt. Bij eigen metingen zijn hogere decibels gemeten.</li> <li>2 Indiener vraagt zich af waarom geluidsbelasting alleen wordt berekend en niet gemeten, om te controleren of de berekening kloppen?</li> <li>3 Indiener zou graag zien dat er maatregelen in het actieplan worden opgenomen om de geluidssituatie te verbeteren.</li> </ol>

		<b>Beantwoording</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De geluidsbelasting kan hoger zijn op dagen dat de wind vanaf de weg richting de woning waait. Op de geluidskaarten is dat effect niet te zien, omdat die worden gecorrigeerd voor variaties in de windrichting. Dit is één van de redenen waarom eigen metingen tot hogere waarden kunnen leiden dan berekeningen. Verder kunnen meetresultaten worden beïnvloed door verstoringen, waaronder in dit verband tevens zaken vallen als het geluid van motorfietsen, stelselmatige overschrijding van de maximumsnelheid en verhoogde geluidsafstraling door het wegdek (bijvoorbeeld als gevolg van voegovergangen of neerslag). Ook komt het voor dat het meetinstrument niet correct is ingesteld en/of ingeregeld.</li> <li>2. De berekende geluidsbelastingen zijn gewogen jaargemiddelde waarden. Alleen al daarom is het praktisch onmogelijk deze door middel van metingen te controleren. Daarnaast is de toepasbaarheid van metingen beperkt door factoren zoals hierboven genoemd. Een vergelijking tussen reken- en meetresultaten zal dus vrijwel altijd mank gaan en nieuwe vragen oproepen.</li> <li>3. Delft streeft er naar om de negatieve impact van het verkeer te verkleinen in en om de stad. De gemeente kan echter geen maatregelen afdwingen op de rijksweg A4 en provinciale weg N470/Kruihuisweg, maar zal bij die bevoegde wegbeheerders om aandacht voor de situatie blijven vragen.</li> </ol>
		<b>Aanpassing</b>	Geen