

Zienswijze Lucht & Geluid

Het ontwerp Actieplan geluid kent een nota beantwoording. In onze hier gepresenteerde ZIENSWIJZE willen we commentaar leveren op de gepresenteerde antwoorden (zie de nota A1 en E 2.1) en op de door het college nog vast te stellen plandrempels (zie paragraaf 6.1 van het ontwerp, het groene deel op pagina 14).

Lucht & Geluid wil aan de toekomst van Ridderkerk meedenken en daar een bijdrage aan leveren. De door ons gepresenteerde alternatieve berekeningen laten zien dat een overkoepelende realistische visie van het college helaas nog ontbreekt. Natuurlijk speelt geld een rol maar wanneer een evenwichtig stappenplan zou worden ontworpen dan zou jaar na jaar een definitieve winst op weg naar een plandrempeel kunnen worden behaald die **cumulatief niet boven de 65 dB** van alle geluidsbronnen samen, komt.
Dat is onze leidende gedachte!

E 2.1 Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen

De door het college gebruikte 63 dB is ook de maximale waarde 63 dB bij reconstructie van een weg in stedelijk gebied (artikel 100a lid 2b). En dan nog met de nodige mitsen en maren waarbij het **college zelf** deze ontheffing moet aanvragen. Ook in zones (ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones artikel 83 lid 2 en 3a) is de maximale waarde 63 dB. Het college kiest voor haar plandrempels ook 63 dB en meent dat “bij de toetsing aan de wettelijke norm er volgens artikel 110 g van de wet geluidhinder een aftrek [mag] worden toegepast. Bij het berekenen van de geluidbelastingkaart wordt geen aftrek toegepast”. Van wat? Als u goed leest begrijpt u dat dat **ALLEEN** geldt voor de metingen- en/of berekeningswaarden van geluidbelasting op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen etc. Dit alleen onder voorwaarde van een bepaalde periode én de geluidsproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode, **ALLEEN** als deze hoger ligt als voor de toekomst redelijkerwijs te verwachten is bij meting en berekening van de geluidbelasting. **Kortom**, uw beantwoording maakt een verwarrende indruk, wordt er met de haren bijgesleept omdat dit artikel niet op de contourenkaart betrekking heeft maar op een specifieke verkeerssituatie zoals hierboven is uitgelegd en zoals ook in het rapport van Kuiper Compagnons op pagina 4 terecht wordt gesteld. Het beleidsvoorstel van het college is immers wel degelijk gelijk aan de wettelijke plandrempeel van 63 dB, ook al wordt dat in de beantwoording ontkend.

A 1 Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen

Citaat uit de beantwoording: “Zolang er nog woningen boven de huidige plandrempeel van 63 dB liggen is het niet realistisch een lagere plandrempeel vast te stellen. Het geeft dan een ambitieniveau weer wat niet haalbaar is.”

Vaststaat dat handhaving van 63 dB de afgelopen jaren tot onvoldoende resultaten heeft geleid. Immers, er kan **SLECHTS** gesproken worden van 2% afname voor de hele bevolking van Ridderkerk als het gaat om gehinderden etc. Mager, dus, veel te mager.
We kunnen dus zeker niet akkoord gaan met de mededeling in het Actieplan geluid dat er van een realistische visie sprake is. In verband met de toekomst van Ridderkerk zou beleidsherziening op dit gebied dringend noodzakelijk zijn. Een onpartijdig onderzoek ondersteund door metingen, zou zeker in dit verband behulpzaam zijn. Een oplossing zou zijn: een gefaseerd stappenplan waarvoor in college en raad voldoende politieke en financiële wil moet worden gevonden.

INLEIDING tot de alternatieve berekeningen van de verschillende plandrempels

Kuiper Compagnons heeft de geluidsbelastingkaarten derde tranche d.d. 21 juli 2017 bepaald. We maken daarbij gebruik van de cumulatieve contourenkaart (cumulatief wegen, rail incl. tram, en industrielawaai Ridderkerk).

Voor deze cumulatieve contourenkaart L_{den} zijn in kleur de contouren van de cumulatieve geluidsbelastingen van raillawaai en industrielawaai, genormeerd naar verkeerslawaaai, weergegeven. Alleen op deze wijze kunnen op grond van de rekenregels van het Reken- en Meetvoorschrift Bijlage 4 (bij de algemene regels voor inrichtingen voor milieubeheer), verschillende geluidsbronsoorten energetisch bij elkaar opgeteld worden.

Voor de vast te stellen normwaarden dient bij cumulatieve plannormwaarden deze normeer- en energetische optelmethode uiteraard ook toegepast worden. In hoofdstuk 6 van het concept Actieplan geluid 2019-2023 staat vermeld bij paragraaf 6.1 dat de **nog vast te stellen plandrempels (dat moet dus nog gebeuren!)** voor alle afzonderlijke cumulatieve bronsoorten moet worden bepaald. Dit geldt ook voor de cumulatieve geluidsbelasting van alle verschillende bronsoorten samen. En zoals gesteld betekent dat voor het verkeerslawaaai de energetische optelling van lokale wegen en rijkswegen; bij railverkeer betekent dat de optelling van tram- en treinverkeerslawaaai.

Wij hebben in onze zienswijze op het ontwerp Actieplan geluid 2019-2023 met betrekking daarop op dat moment al een met berekeningen ondersteund advies gegeven. Volgens ons steekhoudend! Maar dat wordt kennelijk op arbitraire gronden genegeerd. Daarom volgt hieronder een uitgebreidere uiteenzetting/berekening.

Het college kiest nog steeds voor een maximale gecumuleerde drempelplanwaarde van 63 dB voor elke bron (wegverkeer, railverkeer en industrie) afzonderlijk en tevens voor 65 dB van deze verschillende bronnen samen. Daarbij stelt het college vast dat naar haar oordeel waarden hoger dan 65 dB een onaanvaardbare geluidsbelasting zijn. Boven de plandrempels van 63 dB en 65 dB kan geen besluit met een hogere waarde (HTG is maximaal toelaatbare geluidsbelastinggrens) worden vastgesteld. Die ontwikkeling is ongewenst, meent het college. Dat is ook precies wat Lucht & Geluid in haar eerder advies in het concept Actieplan geluid 2019-2023 heeft aangegeven! Namelijk, geen gecumuleerde waarde groter dan 65 dB voor alle bronsoorten samen.

Aangezien de verschillende geluidsbronwaarden niet zomaar bij elkaar energetisch mogen worden opgeteld, dienen deze eerst genormeerd te worden naar het verkeerslawaaai. Op pagina 12 van het Kuiper Compagnonsrapport staan de normeerformules, evenals in bijlage 4 bij de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. Op deze manier zijn de verschillende gemeten en/of berekende bronwaarden samen energetisch gesommeerd.

Voor de onderscheiden cumulatieve bronsoorten van 63 dB volgt hier een berekening van de cumulatieve waarde van de bronnen samen.

Daarbij is RL =railverkeerslawaaai, IL =industrielawaai en VL = verkeerslawaaai. Alles in L_{DEN} .

Verder is $L_{RL} = L_{IL} = L_{VL} = 63$ dB

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$L_{RL}^* = 58,45$ dB; $L_{IL}^* = 64$ dB en $L_{VL}^* = 63$ dB

$L_{cum\ RL+IL+VL}^{63} = 67,17$ dB, afgerond 67 dB

Dit is dus volgens het college onaanvaardbaar.

WAT NU?

Na verlaging van de plandrempels naar resp. 61, 60 en 59 dB krijgen we de volgende berekeningen:

$$L_{RL}=L_{IL}=L_{VL}=61 \text{ dB}$$

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$$L_{RL}^*=56,55 \text{ dB}, L_{IL}^*=62 \text{ dB}, L_{VL}^*=61 \text{ dB}$$

$$L_{cum\ RL+IL+VL}^{61}=65,18, \text{ afgerond } 65 \text{ dB}$$

$$L_{RL}=L_{IL}=L_{VL}=60 \text{ dB}$$

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$$L_{RL}^*=55,60 \text{ dB}; L_{IL}^*=61 \text{ dB}; L_{VL}^*=60 \text{ dB}$$

$$L_{cum\ RL+IL+VL}^{60}=64,19, \text{ afgerond } 64 \text{ dB}$$

$$L_{RL}=L_{IL}=L_{VL}=59 \text{ dB}$$

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$$L_{RL}^*=54,65 \text{ dB}, L_{IL}^*=60,0 \text{ dB}, L_{VL}^*=59 \text{ dB}$$

$$L_{cum\ RL+IL+VL}^{59}=63,19 \text{ dB}, \text{ afgerond } 63 \text{ dB}$$

Kortom, zonder windturbinelawaai voldoet 63 dB niet en 61, 60 en 59 dB voldoen wel aan de eis van niet hoger dan 65 dB cumulatief samen.

In de periode 2019-2023 zullen volgens de beoogde planning 2 windturbines worden geplaatst en later een derde.

Wat betekent dit nu voor de plandrempels als die worden opgeteld bij het lawaai van de toekomstige windturbines die wel binnen de planperiode van 2019-2023 vallen?

Daarbij gelden voor de turbines: $L_{den}=47 \text{ dB}$, dus: $L_{WT}=47 \text{ dB}$. Genormeerd naar het wegverkeer:

$$L_{WT}^*=57,5 \text{ dB}. \text{ Alles in } L_{den}.$$

We tellen nu bij de reeds berekende cumulatieve plandrempels het maximale genormeerde windturbinelawaai op (alle waarden in L_{DEN}):

Plandrempel	Plandrempel WT's	L_{CUM}
59 dB	57,5 dB	$L_{CUM\ RL+IL+VL+WT}^{59/47}=64,23 \text{ dB}, \text{ afgerond } 64 \text{ dB}$
60 dB	57,5 dB	$L_{CUM\ RL+IL+VL+WT}^{60/47}=65,03 \text{ dB}, \text{ afgerond } 65 \text{ dB}$
61 dB	57,5 dB	$L_{CUM\ RL+IL+VL+WT}^{61/47}=65,86 \text{ dB}, \text{ afgerond } 66 \text{ dB}$
63 dB	57,5 dB	$L_{CUM\ RL+IL+VL+WT}^{63/47}=67,62 \text{ dB}, \text{ afgerond } 68 \text{ dB}$

Kortom, de maximale plandrempelwaarden van de lawaaibronnen (inclusief de WT's met een $L_{den}=47 \text{ dB}$) boven de plandrempel 60 dB, dus plandrempels 61, 62 en 63 dB, leveren in die gevallen een cumulatieve $L_{CUM\ RL+IL+VL+WT}$ op die groter is dan 65 dB.

Lucht & Geluid heeft al eerder in de zienswijze op het concept Actieplan geluid erop gewezen

daarom te kiezen voor een plandrempel van 59 dB cumulatief voor de bestaande bronsoorten in plaats van de gekozen 63 dB cumulatief.

Wij hopen dat deze berekeningen het college en de raad ervan zullen overtuigen voor 59 dB te kiezen (ook eventueel gefaseerd in een stappenplan) en dat het tot een noodzakelijke aanpassing in het Actieplan geluid 2019-2023 zal leiden.

We sluiten af met een voorstel tot aanpassing van het groene deel op pagina 14 van het ontwerp Actieplan geluid:

Geluidsbronnen	L_{DEN}-plandrempels in dB
A WEGVERKEERSLAWAAI (gecumuleerd)	59 dB
B INDUSTRIELAWAAI (gecumuleerd)	59 dB
C RAILVERKEERSLAWAAI (gecumuleerd)	59 dB
D WINDTURBINELAWAAI (gecumuleerd)	47 dB
Gecumuleerd A+B+C+D	64 dB

Samengevat, het bovenstaande geeft gecumuleerd geen waarde hoger dan 65 dB en ook geen waarde hoger dan 63 dB.

De volgens de Meet- en Rekenvoorschriften gepresenteerde planwaarden van 59 dB en 64 dB voldoen aan de door het college gestelde voorwaarden.

Lucht & Geluid, 10 juli 2019
Frans en Dick de Winter