

Actieplan omgevingslawaa
2018-2023
ONTWERP
Gemeente Stichtse Vecht

volgens EU Richtlijn Omgevingslawaa
3e tranche 2016

Omgevingsdienst regio Utrecht
Mei 2018
Z-2018-60047/ 66880

opgesteld door	J. Niessink J. Ruijter
beoordeeld door	G. Verhoofstad

Samenvatting

Geluid is van grote invloed op de gezondheid. Na luchtverontreiniging komt geluidsoverlast op de tweede plaats als milieufactor die de gezondheid schaadt. Ernstige geluidhinder kan via aanhoudende stress tot lichamelijke klachten leiden. Slaapverstoring is van invloed op het herstelmechanisme van het lichaam en op het functioneren overdag (leren, productiviteit, veilig werken). Ook kan de continue blootstelling van hogere geluidsniveaus de kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten vergroten.

Vanuit de Europese Unie is de aanpak van geluidhinder vastgelegd in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (nr. 2002/49/EG). In Nederland is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Volgens deze richtlijn moeten we vijfjaarlijks een actieplan geluid opstellen, waarin we de knelpunten benoemen, en de maatregelen om de schadelijke gevolgen van omgevingsgeluid te verminderen. Hiervoor hebben we in 2017 een inventarisatie uitgevoerd van de geluidbelasting die het wegverkeer op woningen veroorzaakt. De resultaten van die inventarisatie zijn vastgelegd in de geluidbelastingkaarten die aan het (toenmalig) ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn aangeboden.

Volgens de richtlijn moeten we voor het actieplan een zogenaamde plandrempel vast stellen. Deze plandrempel treedt niet in de plaats van de bestaande wettelijke grenswaarden voor het geluid van het wegverkeer, maar geeft aan boven welke waarde wij maatregelen overwegen om ongewenste situaties op te lossen. Hierbij houden we rekening met doelmatigheid en technische mogelijkheden. Wij hebben gekozen voor een plandrempel van 60 decibel (dB) L_{den}^1 voor de doorgaande en wijkontsluitingswegen, en 65 dB L_{den} langs de overige gemeentelijke wegen. Ook kiezen we voor een plandrempel van 50 dB voor stiltegebieden. Met deze plandrempels wordt het huidige beleid gecontinueerd.

Dit actieplan geluid betreft de periode 2018-2023. Op basis van de informatie uit de geluidkaarten hebben we gekeken waar binnen de gemeente overschrijdingen van de plandrempel aanwezig zijn. Vervolgens is gekeken welke (geluid)maatregelen getroffen kunnen worden om deze knelpunten op te heffen. Het gaat hierbij wel om knelpunten waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. In dit actieplan zijn bijvoorbeeld geen maatregelen onderzocht om het geluid van de A2 te verminderen. Dat aspect neemt Rijkswaterstaat mee in haar actieplan. Op dezelfde wijze neemt de provincie het geluid vanwege provinciale wegen mee in haar actieplan.

Er blijkt dat er vooral knelpunten zijn langs een aantal doorgaande en wijkontsluitingswegen. Deze knelpunten kan de gemeente in de planperiode niet allemaal oplossen. We kiezen ervoor om aan te sluiten bij werkzaamheden aan wegen waar een knelpunt aanwezig is. Op het moment we een dergelijke weg opnieuw gaat inrichten, houden we rekening met het geluid vanwege het verkeer op de betreffende weg. We gaan dan onderzoeken of een knelpunt opgelost kan worden. Vooralsnog zijn er twee projecten voorzien waar werkzaamheden plaats zullen vinden. Het gaat om de komende herinrichting van de kruising van de Herenweg met de Maarsseveense Poort (in Maarsseveen) en de te verwachten herinrichting van de Burgemeester Waverijnweg, waarbij de kruisingen van deze weg met de Ruimtelweg en de Floraweg worden gewijzigd in rotondes.

Ook houden we bij bouwplannen rekening met het aspect geluid. We toetsen niet alleen aan het wettelijk kader (Wet geluidhinder) en het gemeentelijk hogere waarden-beleid, maar we beoordelen ook of door een plan geen toekomstige knelpunten worden gerealiseerd.

¹ L_{den} is een geluidmaat waarbij de hoeveelheid geluid wordt gemiddeld over 24 uur met een zwaarder gewicht voor het geluid in de avond en nacht.

Vanuit de Wet geluidhinder hebben we een verplichting om diverse woningen voor geluid te saneren uit te voeren. Los van het vorige actieplan hebben we hiermee een start gemaakt door subsidie aan te vragen bij het Rijk. In de komende periode wordt hiervoor een saneringsprogramma opgesteld en worden de betreffende woningen gesaneerd.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

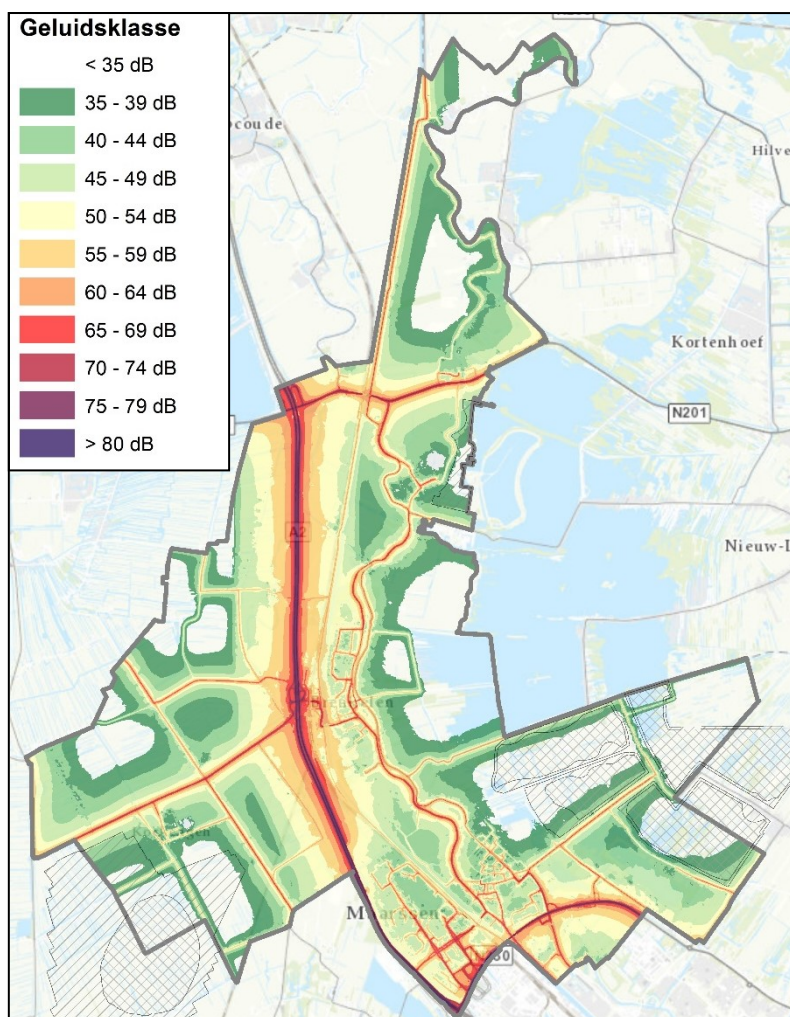
1. Inleiding	6
2. Wettelijk kader	8
2.1 Richtlijn omgevingslawaaï	8
2.2 Implementatie in landelijke wetgeving	8
3. Evaluatie actieplan 2013-2018	9
4. Geluidsituatie 2016.....	10
5. Plandrempels.....	11
6. Knelpuntanalyse.....	13
6.1 Analyse geluidbelastingkaarten	13
6.2 Knelpunten	13
6.2.1 Breukelen.....	13
6.2.2 Loenen aan de Vecht	13
6.2.3 Maarssen	13
6.2.4 Maarsseveen.....	13
6.2.5 Portengen	13
6.2.6 Buitengebied.....	13
6.2.7 Stiltegebieden	14
7. Maatregelen	15
7.1 Wijzigen verkeersstromen.....	15
7.2 Toepassing stille wegdekken	15
7.3 Maatregelen bij bestemmingsplannen	15
7.4 Maatregelen bij stiltegebieden	16
7.5 Geluidsanering	16
8. Inspraakprocedure	17
8.1 Inleiding	17
8.2 Procedure.....	17
8.3 Zienswijzen	17
BIJLAGE 1. Geluidbelastingskaart L_{den} en L_{night}	18
BIJLAGE 1.1 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaaï vanwege de gemeentelijke wegen.....	18
BIJLAGE 1.2 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaaï vanwege de provinciale wegen	20
BIJLAGE 1.3 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaaï vanwege de Rijksweg A2	22

BIJLAGE 1.4	L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaai vanwege alle wegen cumulatief	24
BIJLAGE 1.5	L_{den} en L_{night} vanwege spoorweglawaai	26
BIJLAGE 2.	L_{den} en L_{night} vanwege industrielawaai.....	28
BIJLAGE 3.	L_{den} en L_{night} luchtvaartlawaai vanwege Schiphol.....	30
BIJLAGE 4.	Tabellen met aantallen geluidgehinderden.....	32
BIJLAGE 5.	Kaarten met overschrijdingen plandrempel L_{den} voor doorgaande en wijkontsluitingswegen.....	34
BIJLAGE 6.	Kaarten met overschrijdingen plandrempel L_{den} voor overige gemeentelijke wegen	48

1. Inleiding

De gemeente Stichtse Vecht heeft op grond van het (EU) Besluit omgevingslawaaï een actieplan geluid opgesteld. In dit besluit zijn agglomeraties benoemd die verplicht zijn om elke vijf jaar de geluidssituatie in kaart moeten brengen. Op basis daarvan moeten de gemeenten binnen deze agglomeraties een actieplan geluid opstellen. De gemeente Stichtse Vecht valt onder de agglomeratie Utrecht. Tot de agglomeratie Utrecht behoren de gemeenten IJsselstein, Houten, Stichtse Vecht, Nieuwegein en Utrecht. Daarnaast moeten ook de provincies, Prorail en Rijkswaterstaat geluidbelastingkaarten en actieplannen opstellen. Het is de derde keer dat dergelijke kaarten en het actieplan moeten worden vastgesteld. De eerste keer dat dit is gebeurd was in 2007-2008. Dit actieplan geluid betreft de periode 2018-2023.

De focus van dit actieplan ligt op het aspect wegverkeer. Op basis van een inventarisatie die de gemeente in 2017 heeft uitgevoerd, blijkt dat dit veruit de maatgevende geluidbron is van het omgevingslawaaï. De resultaten van die inventarisatie zijn vastgelegd in geluidbelastingkaarten. Ook is in 2017 bepaald hoeveel inwoners een geluidbelasting ondervinden (vanwege wegverkeer) die hoger is dan 55 dB.



Figuur 1: Geluidcontouren wegverkeerslawaaï

Als vervolg op deze inventarisatie moet de gemeente een actieplan opstellen, waarin de gemeente een plandrempel vaststelt. Voor situatie waar de geluidbelasting bij woningen hoger is dan deze plandrempel, heeft de gemeente onderzocht welke maatregelen zij kan treffen om deze

overschrijdingen op te heffen. De gemeente hoeft hierbij alleen maar te kijken naar gemeentelijke wegen. Voor knelpunten langs rijkswegen en provinciale wegen zijn Rijkswaterstaat resp. de provincie verantwoordelijk.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het wettelijk kader. Hierin is omschreven wat de achtergrond is van de Richtlijn omgevingslawaaï en hoe dit is geïmplementeerd is in de Nederlandse wetgeving. Dit actieplan betreft de derde tranche. Daarom wordt in hoofdstuk 3 teruggekeken naar het vorig actieplan, en de resultaten die zijn behaald. Hoofdstuk 4 schetst kort de uitkomsten van de inventarisatie van vorige jaar. De vast te stellen plandrempel is benoemd in hoofdstuk 5, waarna in hoofdstuk 6 de locaties worden benoemd waar deze plandrempel wordt overschreden. In hoofdstuk 7 worden vervolgens de maatregelen benoemd die de gemeente gaat treffen om de knelpunten op te heffen. Tot slot beschrijft hoofdstuk 8 de procedure waarop dit actieplan tot stand is gekomen, en de mogelijkheden die zijn geboden voor inspraakreacties.

2. Wettelijk kader

2.1 Richtlijn omgevingslawaai

Langdurige blootstelling aan hoge geluidniveaus kan schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheid. De Europese Richtlijn 2002/49/EG (Richtlijn omgevingslawaai) is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld. Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de Richtlijn omgevingslawaai de volgende instrumenten toegepast:

- inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidbelastingkaarten;
- vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken; de plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens; ook moeten ze een goede geluidskwaliteit handhaven;
- voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan; daarbij hoort het publiceren van de geluidbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.

De geluidbelastingkaarten zijn bedoeld om de blootstelling aan omgevingslawaai te inventariseren. Het actieplan beschrijft aan de hand van de geluidbelastingkaarten het omgevingslawaai en de maatregelen om het omgevingslawaai te beperken. Het actieplan moet vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Het laatste instrument is het voorlichten van het publiek door de geluidbelastingkaarten en het actieplan te publiceren. Bij de opstelling van het actieplan is inspraak mogelijk.

Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde geluidsbronnen:

- weg- en railverkeer;
- luchtvaart;
- industriële activiteiten op gezoneerde industrieterreinen.

2.2 Implementatie in landelijke wetgeving

De richtlijn is een inspanningsverplichting voor alle lidstaten van de Europese Unie. In Nederland is de richtlijn geïmplementeerd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. In de Nederlandse wetgeving is hiervoor een systeem van geluidbelastingkaarten en actieplannen opgenomen voor belangrijke geluidbronnen zoals wegen, spoorwegen, industrie en burgerluchthavens.

Een meer gedetailleerde uitwerking is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten: het besluit geluid milieubeheer en de regeling geluid milieubeheer (een ministeriële regeling). In het besluit geluid milieubeheer zijn de eisen opgenomen waaraan het actieplan inhoudelijk moet voldoen. In de regeling geluid milieubeheer zijn de nadere regels opgenomen die betrekking hebben op welke overheden de verplichting hebben tot het opstellen van het actieplan geluid. De regeling bepaalt ook hoe het aantal blootgestelden dient te worden bepaald.

Instanties die een actieplan op moeten stellen

Rijkswaterstaat, ProRail, provincies en gemeenten binnen aangewezen agglomeraties zijn elke vijf jaar verplicht om geluidbelastingkaarten en actieplannen op te stellen. Een agglomeratie betreft een stedelijk gebied met ten minste 100.000 inwoners. De gemeente Stichtse Vecht vormt, samen met de gemeenten Houten, IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht een agglomeratie.

3. Evaluatie actieplan 2013-2018

In de tweede tranche van de EU-richtlijn heeft de gemeente Stichtse Vecht op 15 juli 2013 het actieplan omgevingslawaaï 2013-2018 vastgesteld. In dit actieplan zijn knelpunten benoemd, en maatregelen om een aantal van deze knelpunten op te lossen.

Zo is benoemd dat voor de Dr. Plesmanlaan, Dr. Ariënslaan en de Nassaustraat in Maarssen gekeken zou worden naar de mogelijkheden tot snelheidsverlaging. Deze actie is uitgevoerd. Deze wegen zijn nu ingericht als 30 km/uur-zone, waardoor de geluiduitstraling van passerende voertuigen is verminderd. Hierdoor is het aantal knelpunten langs deze wegvakken afgenomen.

Ook is benoemd dat voor de Brugoprit in Breukelen de toepassing van stil asfalt zou worden overwogen. Bij de recente reconstructie van deze weg is aan de westzijde van het kanaal stil asfalt aangebracht. Aan de oostzijde van het kanaal is een geluidscherm geplaatst. Hierdoor is de geluidbelasting in de omgeving minder geworden en zijn er geen knelpunten meer langs dit wegvak.

Tot slot is door de aanleg van de rondweg rond Loenen aan de Vecht het doorgaand verkeer in deze kern fors afgenomen, met als gevolg een verbetering van de geluidssituatie in deze kern. Dit blijkt ook uit een vergelijking van de knelpunten uit het vorig actieplan en uit het voorliggend actieplan.

Door deze maatregelen is het aantal gehinderden langs de gemeentelijke wegen afgenomen. Daar staat tegenover dat het aantal gehinderden vanwege de Rijksinfrastructuur is toegenomen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de snelheidsverhoging op de A2.

4. Geluidssituatie 2016

Het actieplan is, zoals wettelijk is voorgeschreven, gebaseerd op de geluidssituatie in 2016. De geluidbelastingkaarten zijn vastgesteld in het college op 27 juni 2017. Tijdens het opstellen van dit actieplan is echter gebleken dat enkele gegevens van de gemeentelijke wegen, waarop deze geluidbelastingkaarten waren gebaseerd, onjuist waren. Daarom is de geluidssituatie in 2016 voor deze wegen opnieuw berekend. Aan de hand van de geluidbelastingkaarten is voor de diverse lawaaibronnen het aantal (ernstig) geluidgehinderden bepaald. Voor wegverkeerslawaaï is een onderscheid gemaakt voor geluid vanwege rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen. Hierbij zijn (conform de EU-richtlijn) alleen de woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB L_{den} of 50 dB L_{night} in de tabellen meegenomen.

De nieuwe uitkomsten ten aanzien van de gemeentelijke wegen worden in dit hoofdstuk kort besproken. In BIJLAGE 1 tot en met BIJLAGE 4 zijn uitgebreidere resultaten weergegeven, met daarbij ook de andere geluidbronnen. De nieuwe uitkomsten zullen ook door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld.

Ten aanzien van het geluid van het wegverkeer op gemeentelijke wegen kan worden geconcludeerd dat:

- er treden geen geluidbelastingen boven de 70 dB L_{den} op;
- in de laagste geluidbelastingklasse bevinden zich de meeste woningen en ook de meeste (ernstig) gehinderden en ernstig slaapgestoorden.

De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1: resultaten wegverkeerslawaaï gemeentelijke wegen

Wegverkeerslawaaï gemeentelijke wegen					
L_{den} [dB]					
	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	3.759	1.713	97	0	0
aantal bewoners	8.600	3.900	200	0	0
aantal gehinderden	1.816	1.182	91	0	0
aantal ernstig gehinderden	692	512	45	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	1	5	0	0	0

L_{night} [dB]					
	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	1.951	135	3	0	0
aantal bewoners	4.500	300	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	314	31	1	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	5	0	0	0	0

5. Plandrempels

Centraal in het actieplan staan de zogenaamde plandrempels. Als de geluidbelasting hoger is dan de plandrempe, wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de overschrijdingen ongedaan te maken. Een plandrempe heeft betrekking op de geluidbelasting zoals deze is opgenomen in de geluidbelastingkaarten en heeft alleen betrekking op wegen waarvan de gemeente Stichtse Vecht beheerder is. Het vaststellen van de plandrempels is een formele vereiste in het proces om tot een actieplan te komen en is de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Op basis van de vastgestelde geluidsbelastingkaarten is door een werkgroep geïnventariseerd welke geluidsknelpunten in de gemeente aanwezig zijn.

Plandrempels gemeentelijke wegen

De belangrijkste geluidbron, waar de gemeente voor verantwoordelijk is, zijn de gemeentelijke wegen. Hiervoor worden de volgende plandrempels zijn in het kader van het actieplan 2013-2018 vastgesteld:

- Plandrempe voor doorgaande gemeentelijke wegen en wijkontsluitingswegen: 60 dB L_{den}
- Plandrempe voor overige gemeentelijke wegen: 65 dB L_{den}

Deze plandrempels waren al opgenomen in het voorgaand actieplan geluid en komen overeen met het ambitieniveau in het beleidsdeel A van het GVVP Stichtse Vecht 2013. In het GVVP is een ambitie van 55 dB L_{den} opgenomen. Dit komt overeen met de gekozen plandrempe voor doorgaande wegen. Het verschil van 5 dB wordt veroorzaakt doordat het GVVP de gecorrigeerde geluidbelasting (inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder) beschrijft. Deze correctie geldt voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/u of minder.

De wegen die als doorgaande gemeentelijke wegen resp. wijkontsluitingswegen worden opgemerkt zijn weergegeven in **Figuur 2: Weergave gemeentelijke doorgaande wegen en wijkontsluitingswegen** **Figuur 2**.

In vervolg op het voorgaand actieplan wordt er geen plandrempe voor L_{night} vastgesteld.

Plandrempels overige geluidbronnen

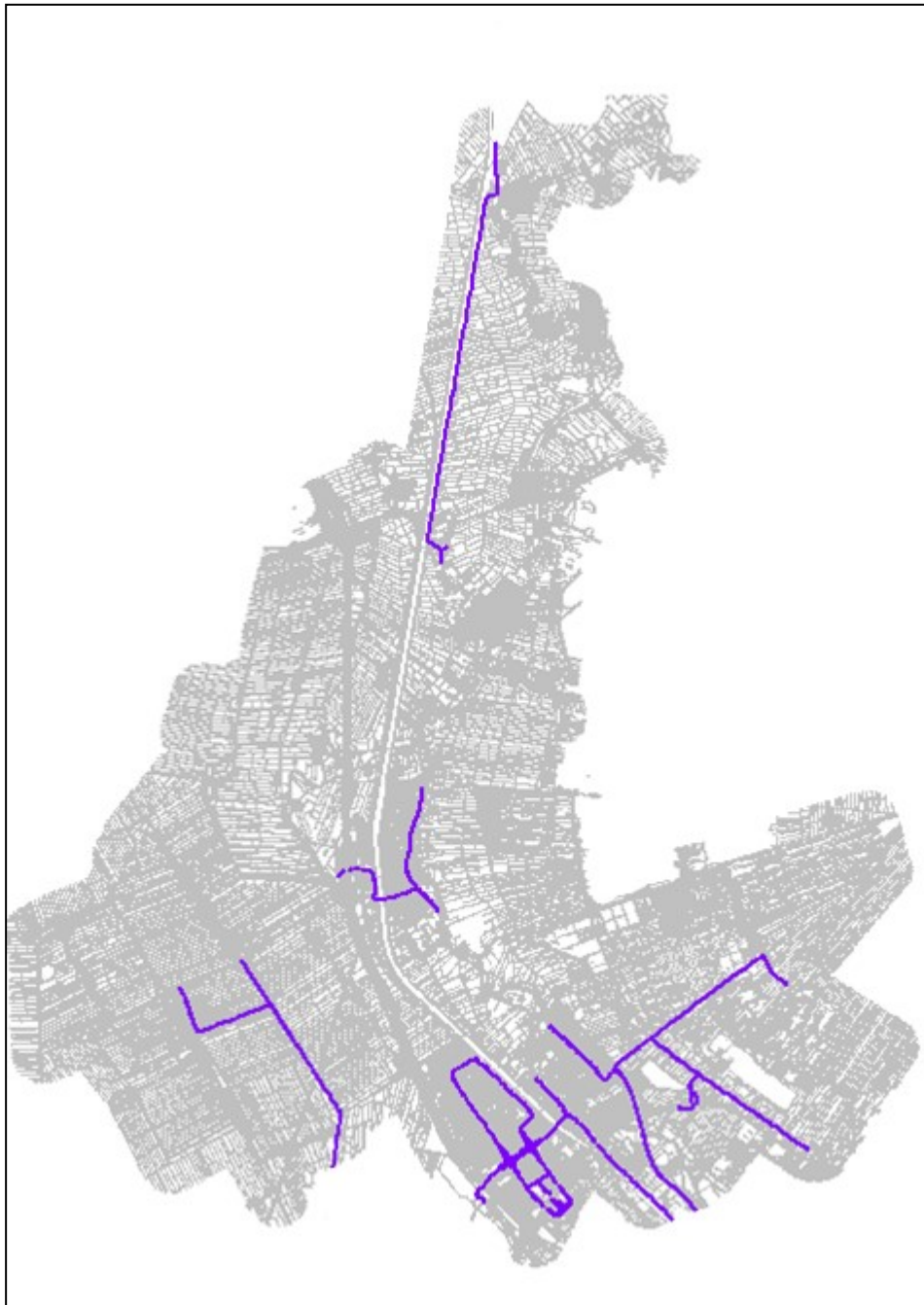
Voor provinciale wegen, Rijkswegen en spoorwegen stelt het bevoegd gezag (provincie resp. Rijkswaterstaat en Prorail) zelf een actieplan op. De gemeente zal deze bronnen daarom niet meenemen in haar actieplan en hiervoor geen plandrempels opnemen.

Ten aanzien van industriële bronnen kan worden opgemerkt dat dit lokaal van aard is en dat over de gehele gemeente er een beperkt aantal woningen is binnen de lagere geluidbelastingklassen. Omdat er binnen de gemeente geen relevante knelpunten zijn, wordt in dit actieplan geen plandrempe voor industrielawaai benoemd.

Plandrempe voor stille en stiltegebieden

In de vorige actieplannen zijn geen stille gebieden aangewezen. In het kader van de Omgevingswet moeten kwaliteiten van gebieden worden beschreven. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan wordt de geluidskwaliteit ook meegenomen. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de geluidsbelastingkaarten.

In de gemeente bevindt zich een aantal stiltegebieden. Het betreft de stiltegebieden Kockengen/Teckop, Loenderveense Plas en Westbroek e.o. Conform het voorgaand actieplan wordt hiervoor een plandrempe opgenomen van 50 dB L_{den} . Bovendien heeft de provincie in haar Provinciale Milieuvordering Utrecht 2013 maatregelen omschreven om geluidproducerende activiteiten in stiltegebieden te beperken.



Figuur 2: Weergave gemeentelijke doorgaande wegen en wijkontsluitingswegen

6. Knelpuntanalyse

6.1 Analyse geluidbelastingkaarten

De basis voor dit actieplan zijn de aangepaste geluidbelastingkaart en tabellen met geluidgehinderden (zie ook hoofdstuk 4). Uit de tabellen blijkt dat voor Stichtse Vecht wegverkeerslawaaï de belangrijkste geluidbron is.

6.2 Knelpunten

In BIJLAGE 5 en BIJLAGE 6 zijn kaarten opgenomen waarop voor de gehele gemeente de overschrijdingen van de plandrempels voor wegverkeer zijn weergegeven. In deze paragraaf worden deze per kern kort benoemd.

6.2.1 Breukelen

In Breukelen wordt langs de Straatweg en langs de Brugstraat de plandrempeel overschreden. Voor de Straatweg geldt een plandrempeel van 60 dB, voor de Brugstraat een plandrempeel van 65 dB. Ook is er nog een overschrijding van de plandrempeel van 60 dB bij één locatie nabij de op- en afrit van de A2. De overschrijdingen zijn over het algemeen beperkt tot maximaal 5 dB, maar er zijn locaties waar overschrijdingen tot 9 dB voorkomen.

6.2.2 Loenen aan de Vecht

In Loenen aan de Vecht wordt enkel de plandrempeel overschreden langs de Hoefijzer. Het betreft twee locaties, waarvoor een plandrempeel geldt van 65 dB. De overschrijding bedraagt bij beide locatie 1 dB.

6.2.3 Maarssen

In Maarssen is vooral sprake van een overschrijding van de plandrempeel voor doorgaande en wijkontsluitingswegen. Het betreft overschrijdingen ten gevolge van de Straatweg en de Dr. Plesmanlaan. Langs de Straatweg richting Utrecht is sprake van overschrijdingen tot 8 dB. Langs de Binnenweg is sprake van één enkele overschrijding van de plandrempeel voor de overige wegen.

In Maarssenbroek is enkel sprake van overschrijdingen langs de doorgaande routes en wijkontsluitingswegen. Vooral langs de Ruimteweg en de Vogelweg is sprake van overschrijdingen, maar ook langs de Burgemeester Waverijnweg wordt de plandrempeel van 60 dB overschreden. De overschrijdingen bedragen maximaal 5 dB.

Tot slot zijn er nog overschrijdingen bij enkele woningen langs de Maarsseveensevaart.

6.2.4 Maarsseveen

Ook in Maarsseveen is enkel sprake van overschrijdingen langs de doorgaande routes. Het betreft de Herenweg. De overschrijding bedraagt ten hoogste 1 dB.

6.2.5 Portengen

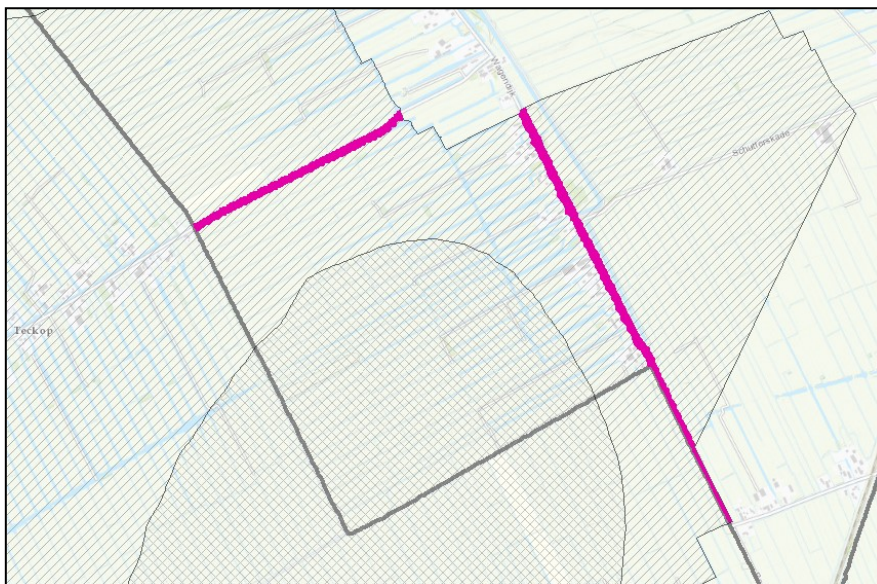
Langs de Portengen, tussen de Provincialeweg en de gemeente Utrecht, is een aantal woningen waar de plandrempeel voor doorgaande wegen van 60 dB wordt overschreden. Ook hier bedraagt de overschrijding ten hoogste 3 dB.

6.2.6 Buitengebied

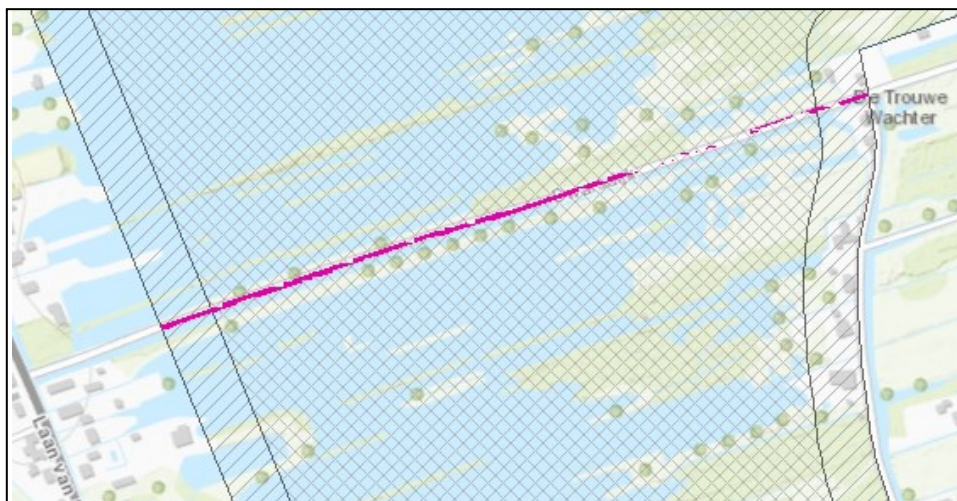
In het buitengebied is één locatie waar de plandrempeel voor doorgaande wegen van 60 dB wordt overschreden. Het gaat om een locatie langs de Kanaaldijk Oost, waar een overschrijding optreedt van 1 dB.

6.2.7 Stiltegebieden

In het stiltegebied Kockengen/Teckdorp wordt beperkt de plandrempel van 50 dB overschreden. Dit wordt veroorzaakt doordat dit gebied doorsneden wordt door de Wagendijk en de Teckop. De overschrijding treedt niet op in het feitelijk stiltegebied. Ook in het stiltegebied Westbroek e.o. wordt de plandrempel overschreden, door bestemmingsverkeer op de Dwarsdijk. Deze overschrijding treedt wel op in het feitelijk stiltegebied. De overschrijdingen zijn weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur 3: Locatie overschrijding plandrempel stiltegebied Kockengen/Teckop.



Figuur 4: Locatie overschrijding plandrempel stiltegebied Westbroek e.o.

7. Maatregelen

Om de geluidssituatie te verbeteren, hanteert de gemeente de systematiek van de Wet geluidhinder. Dat betekent dat de gemeente in eerste instantie bronmaatregelen zal overwegen. Bij bronmaatregelen kan worden gedacht aan het toepassen van stil asfalt, of het wijzigen van verkeersstromen. Als deze niet mogelijk blijken, zal worden beoordeeld of er overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen) mogelijk zijn. Als ook deze niet mogelijk zijn, zullen maatregelen bij de woningen worden onderzocht.

7.1 Wijzigen verkeersstromen

Door het wijzigen van verkeersstromen kan de geluidbelasting op bepaalde wegvakken worden verminderd. De gemeente werkt momenteel aan een wijziging van de voorrangsregeling op de kruising Herenweg/Maarsseveense Poort in Maarsseveen. Het doel hiervan is om de feitelijk gereden snelheid te verlagen en de doorstroming te verbeteren. Een mogelijke bijvangst is dat het verkeersaanbod op de Herenweg, tussen de Maarsseveensevaart en de Maarsseveense Poort, wordt verlaagd.

7.2 Toepassing stille wegdekken

Een andere belangrijke maatregel om de geluiduitstraling van wegen te verminderen is het toepassen van stille wegdekken. De gemeente heeft dit bijvoorbeeld al toegepast op de Brugoprit in Breukelen. In het GVVP is opgenomen dat wegen waar meer dan 10.000 motorvoertuigen per dag rijden, wij bij groot onderhoud zullen overwegen stil wegdek toe te passen. Op gemeentelijke wegen wordt vaak gekozen voor een bepaald type stil wegdek, de zogenaamde dunne deklaag. Dit wegdek heeft een levensduurverwachting van 8 tot 12 jaar en een geluidreductie van circa 3 dB. De aanlegkosten van dunne deklagen liggen circa 5% tot 10% hoger ten opzichte van conventionele deklagen. De gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten liggen circa 20% hoger. Het toepassen van stil asfalt is echter niet altijd toepasbaar. Op locaties waar sprake is van wringend verkeer (zoals in scherpe bochten, rotondes en kruisingen) zal het door vrachtverkeer snel worden stuk gereden. In andere situaties blijkt dat het toepassen van dunne deklagen een zeer kosteneffectieve geluidmaatregel is, zeker als het bijvoorbeeld vergeleken wordt met geluidschermen of grondwallen. De gemeente blijft ook de ontwikkelingen in andere typen stil wegdek volgen.

Om de kosten zo laag mogelijk te houden nemen we alleen maatregelen bij groot onderhoud (zoals het vervangen van het wegdek). Hierbij wordt steeds afgewogen of de (eventuele) meerkosten van een stiller wegdek of andere maatregelen passen binnen het beschikbare budget en in verhouding staan tot de geluidreductie die wordt bereikt. Een toekomstige ontwikkeling is de herinrichting van de Burgemeester Waverijnweg, waarbij de kruisingen van deze weg met de Ruimweg en de Floraweg worden gewijzigd in rotondes. Toepassen van stil asfalt is hier niet mogelijk. Wel zullen we overwegen om hier geluidsschermen te plaatsen, waarbij van belang is of dit binnen het budget voor de rotondes past. Indien er niet voldoende budget binnen het project beschikbaar is, dan moet worden overwogen of het budget verruimd wordt. Hierbij is de kosteneffectiviteit van de maatregelen een belangrijk afwegingspunt.

7.3 Maatregelen bij bestemmingsplannen

Binnen de gemeente spelen diverse ontwikkelingen, ook langs drukke wegen die een hoge geluidbelasting veroorzaken. Wij vinden het belangrijk dat door deze (en nog niet voorziene) ontwikkelingen geen nieuwe knelpunten ontstaan. Enkele ontwikkelingen op hoogbelaste locaties zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van het plan Haagstede en de transformatie van kantoren langs de Planetenbaan naar woningen. Op deze laatste locatie zijn ook nieuw te bouwen woningen voorzien. Langs het spoor in Maarssen is een wooncomplex voorzien ter hoogte van het Bisonspoor.

Om nieuwe knelpunten te voorkomen wordt bij plannen waarin nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, rekening gehouden met de plandrempels die in dit actieplan zijn benoemd. Als een overschrijding van de plandrempel niet kan worden voorkomen, zoals bij de hierboven aangehaalde plannen, dan worden compenserende maatregelen (geluidisolatie) getroffen, om een voldoende laag binnenniveau te realiseren.

Hierbij geldt altijd het wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Binnen de Wet geluidhinder is de mogelijkheid om hogere waarden te verlenen. Deze worden altijd getoetst aan het gemeentelijke hogere waarden beleid.

7.4 Maatregelen bij stiltegebieden

De maatregelen bij stiltegebieden richten zich op het feitelijk stiltegebied. Omdat de overschrijdingen hier worden veroorzaakt door bestemmingsverkeer worden er geen maatregelen voorgesteld.

7.5 Geluidsanering

In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de gemeente verplicht is situaties met een hoge geluidbelasting te saneren. Het betreft situaties die bij het van kracht van de Wet geluidhinder al aanwezig waren. De gemeente heeft in het kader hiervan al eerder de geluidsanering van de zogeheten A-lijst uitgevoerd. Dit betrof de meest urgente saneringssituaties. In de gemeente zijn echter meer saneringssituaties. De gemeente heeft van het Rijk subsidie gekregen om de geluidsanering verder op te pakken. Wij streven er naar in de komende planperiode met deze subsidie alle saneringssituaties oplossen.

8. Inspraakprocedure

8.1 Inleiding

De vaststelling van het actieplan geluid kent de volgende procedure:

- Besluit over het ontwerp-actieplan geluid door het college van burgemeester en wethouders.
- Ter inzage legging van het ontwerp-actieplan voor een periode van zes weken en bekendmaking van het voornemen tot vaststelling van een actieplan geluid in lokale (dag)bladen en/of
- via de gemeentelijke website.
- De mogelijkheid om gedurende de periode van de ter inzage legging zienswijzen in te brengen.
- De gemeenteraad in de gelegenheid stellen om te reageren op het ontwerp-actieplan.
- Vaststelling van het actieplan geluid door het college van burgemeester en wethouders.

Dit hoofdstuk beschrijft de besluitvorming over het actieplan geluid door het college van burgemeester en wethouders.

8.2 Procedure

Het college van burgemeester en wethouders heeft het ontwerp-actieplan geluid op datum goedgekeurd. Het college heeft hierbij besloten het ontwerp-actieplan ter inzage te leggen en de gemeenteraad te vragen om een reactie. Het ontwerp-actieplan heeft van datum tot en met datum zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was een ieder in de gelegenheid zienswijzen in te dienen op het ontwerp-actieplan.

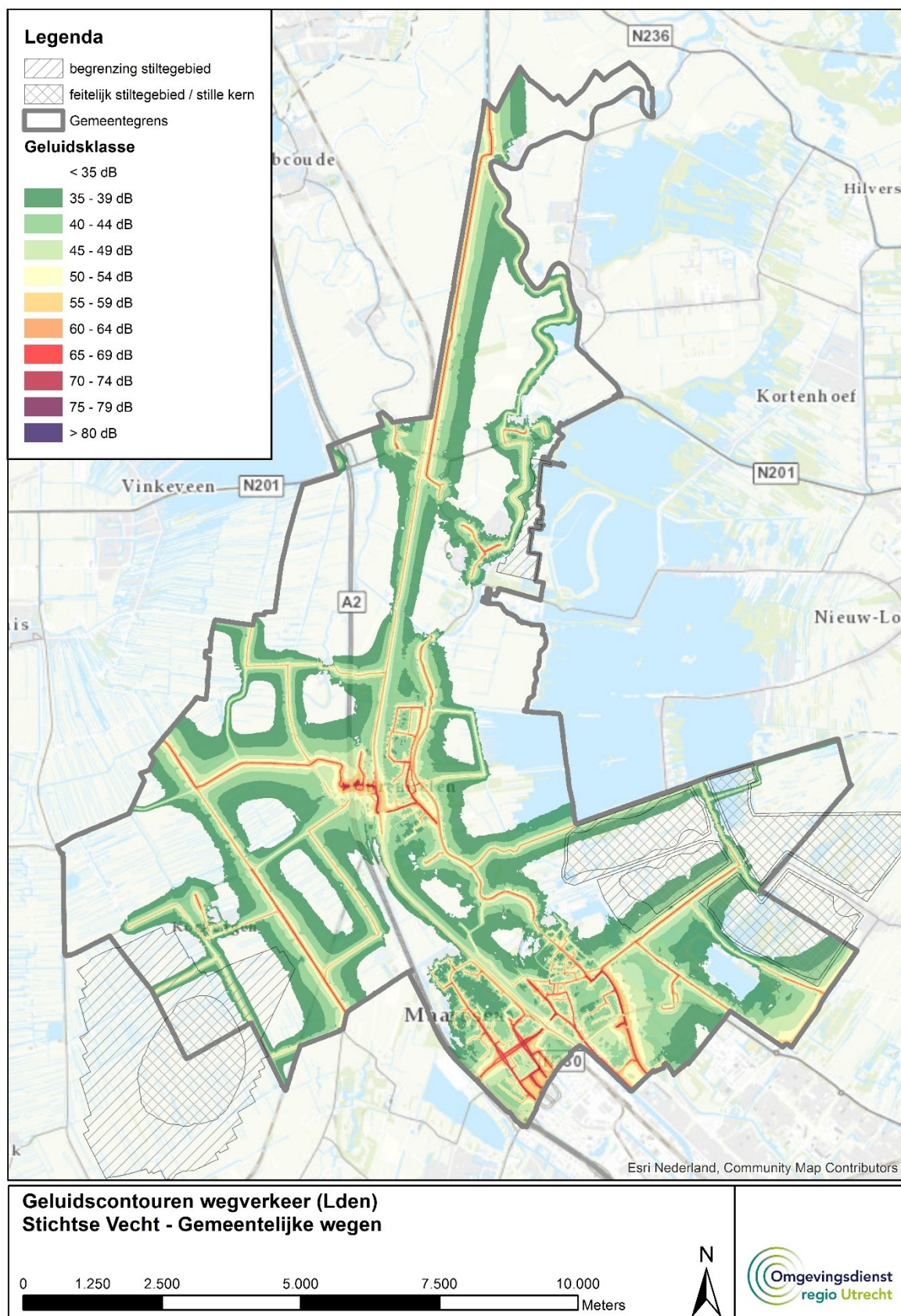
Het besluit over het ontwerp-actieplan en de mogelijkheid hierop zienswijzen in te brengen is bekend gemaakt in krantje en op internet.

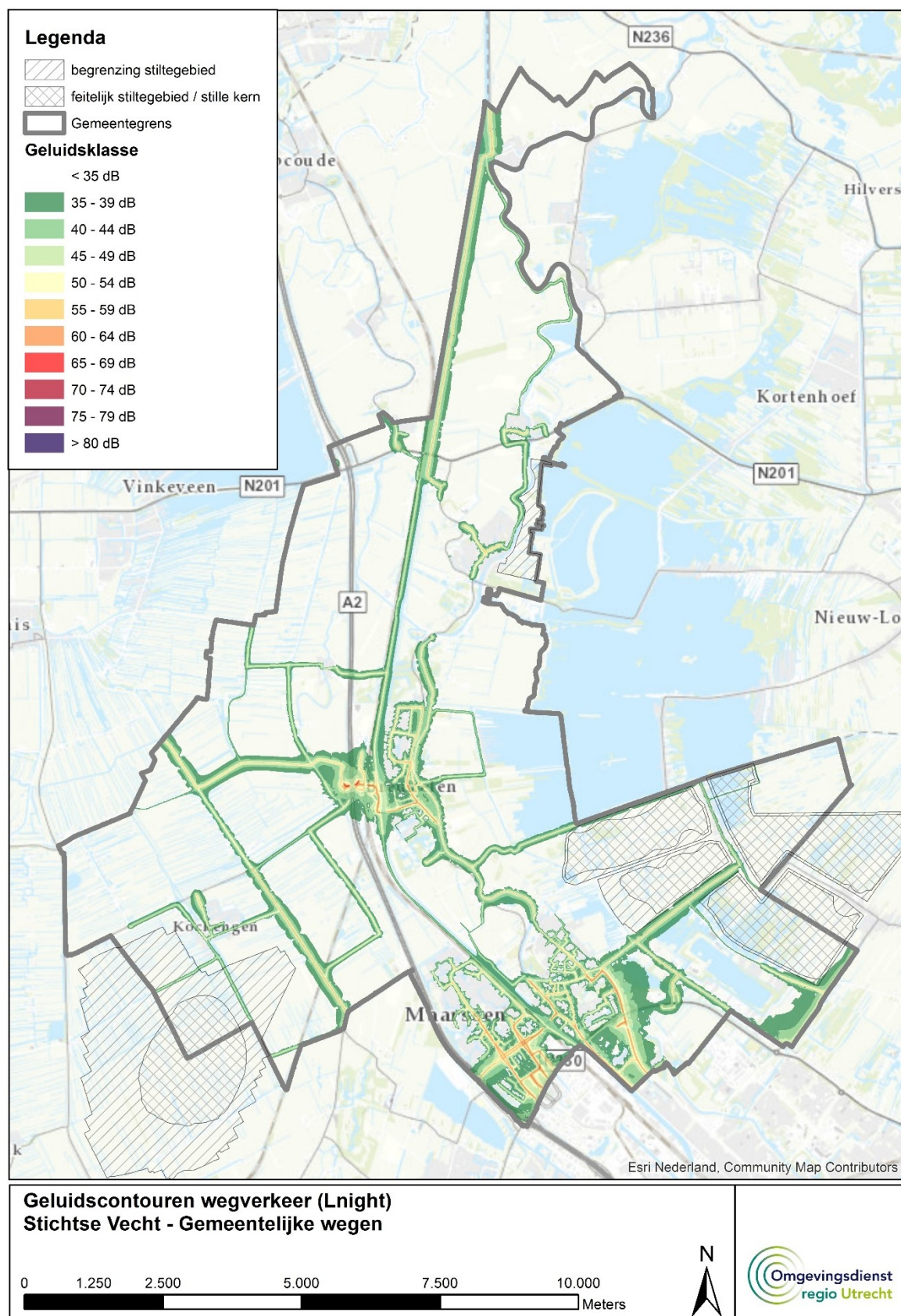
8.3 Zienswijzen

PM (bekend bij definitieve vaststelling).

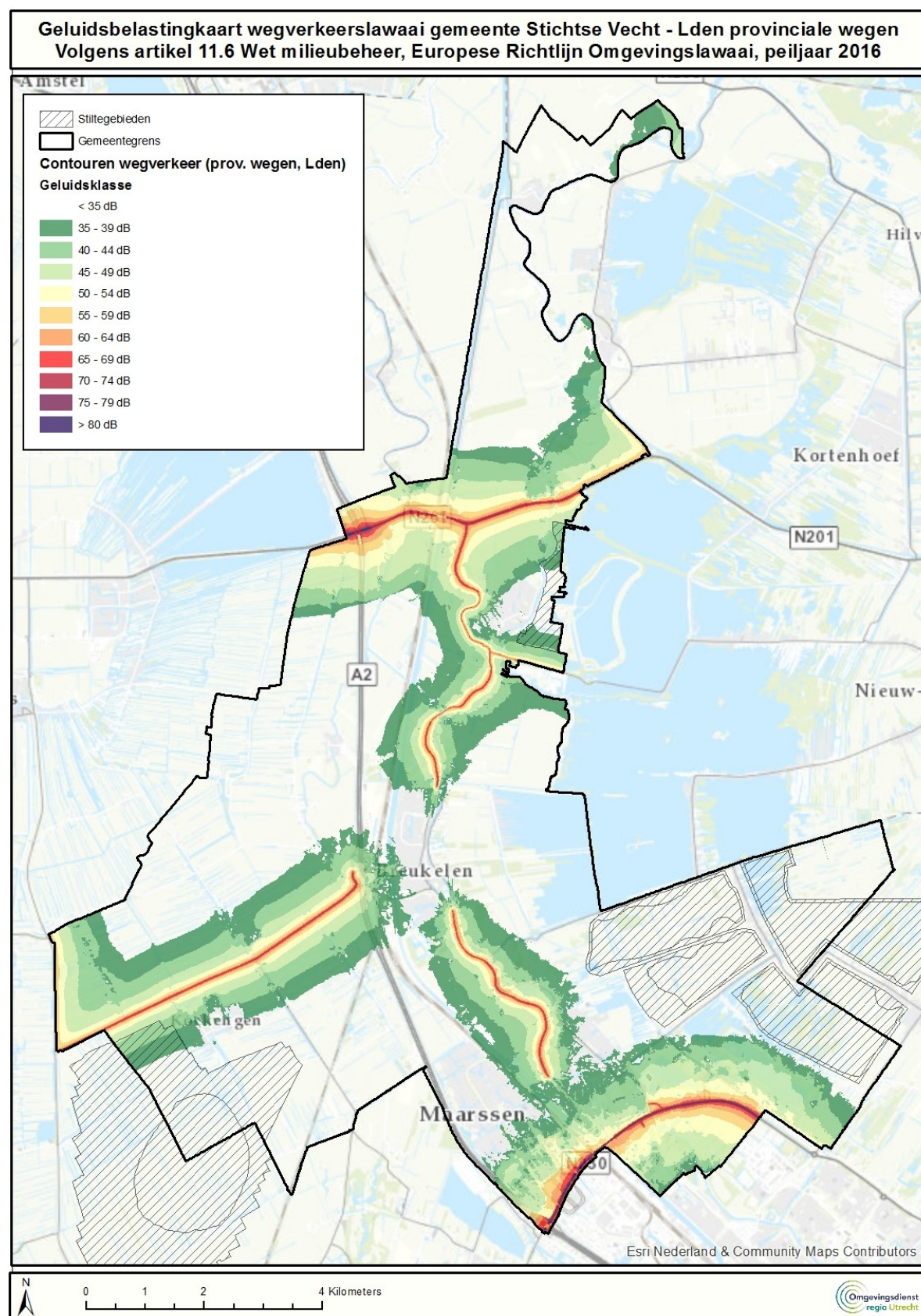
BIJLAGE 1. Geluidbelastingskaart L_{den} en L_{night}

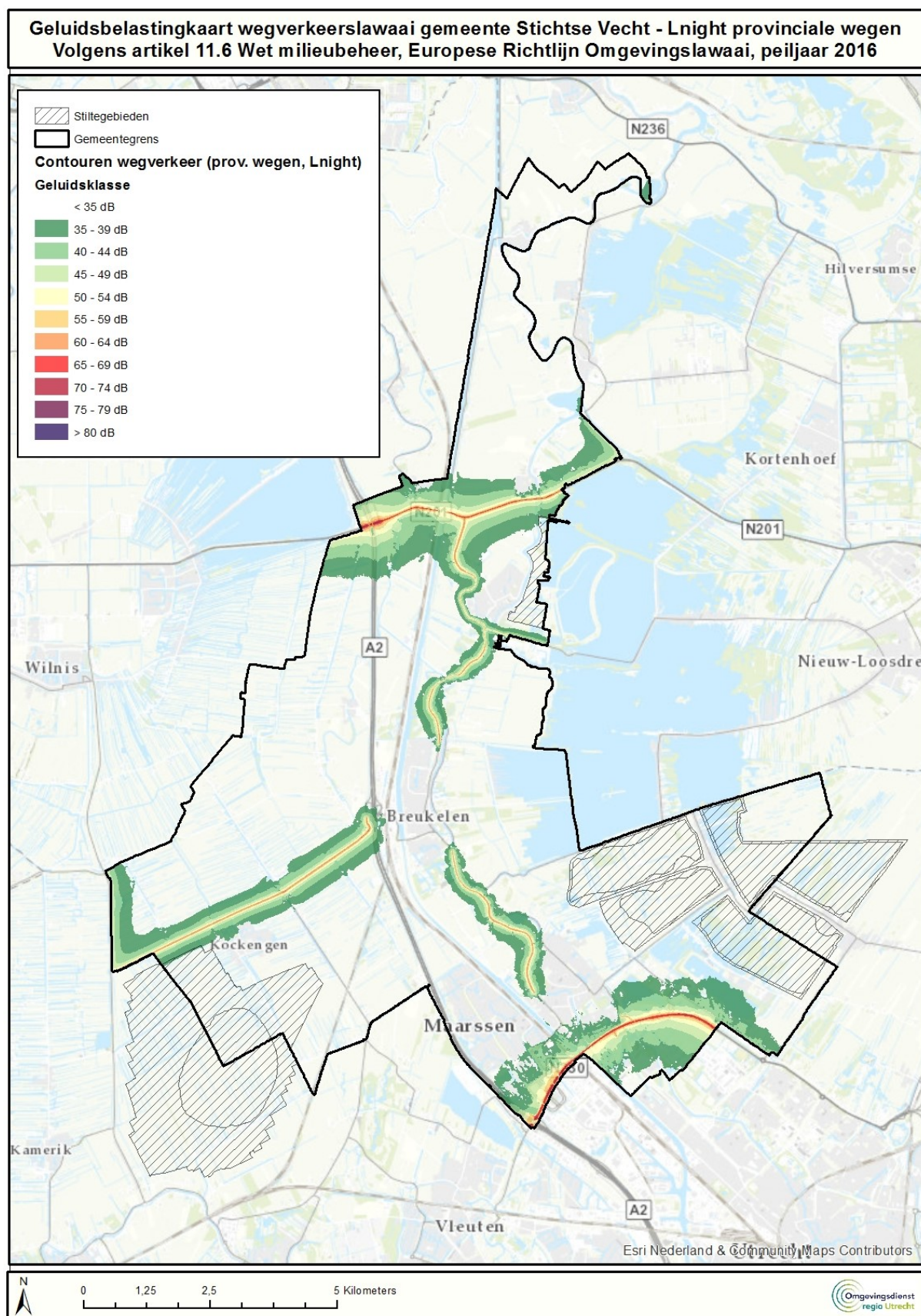
BIJLAGE 1.1 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaai vanwege de gemeentelijke wegen



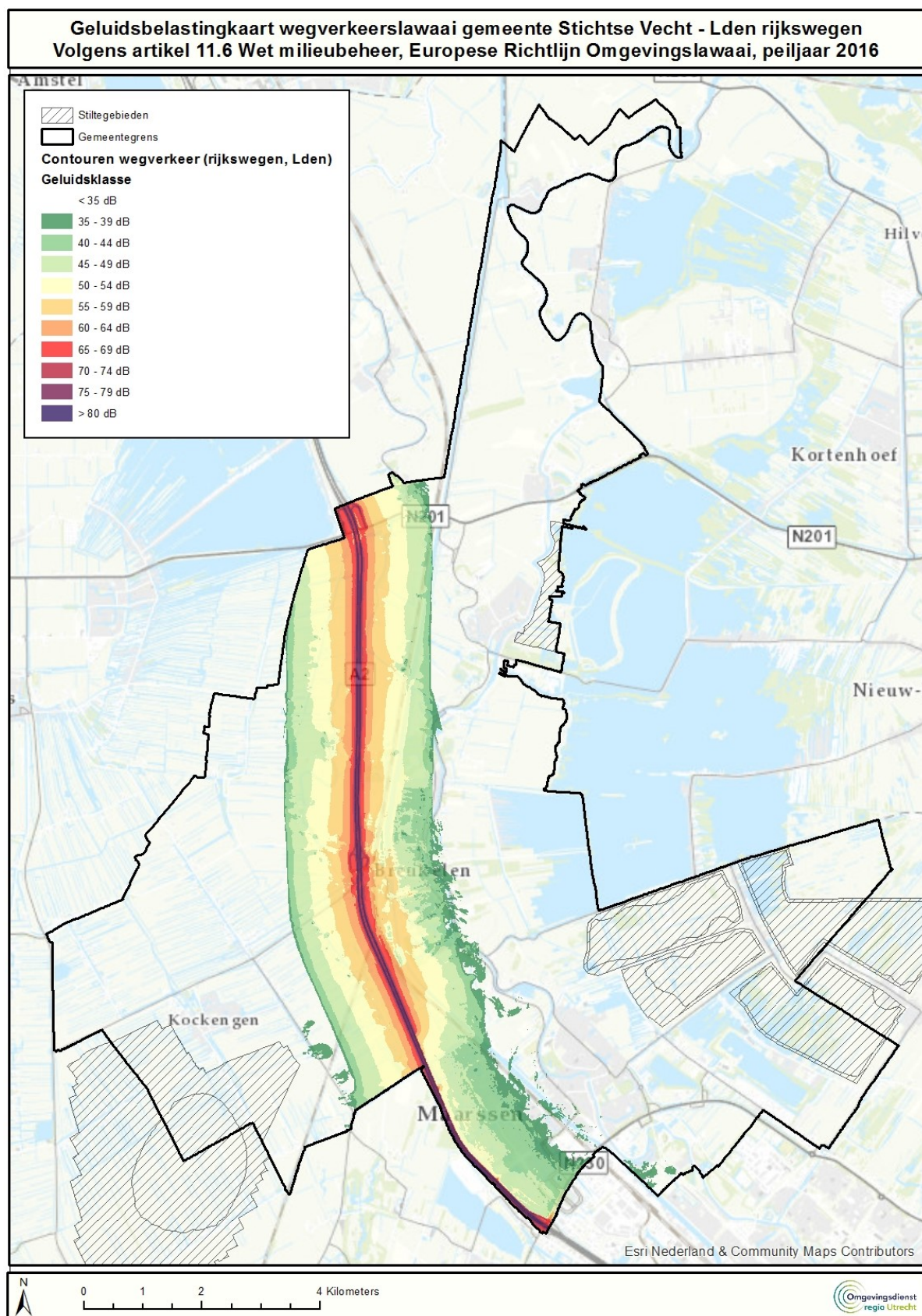


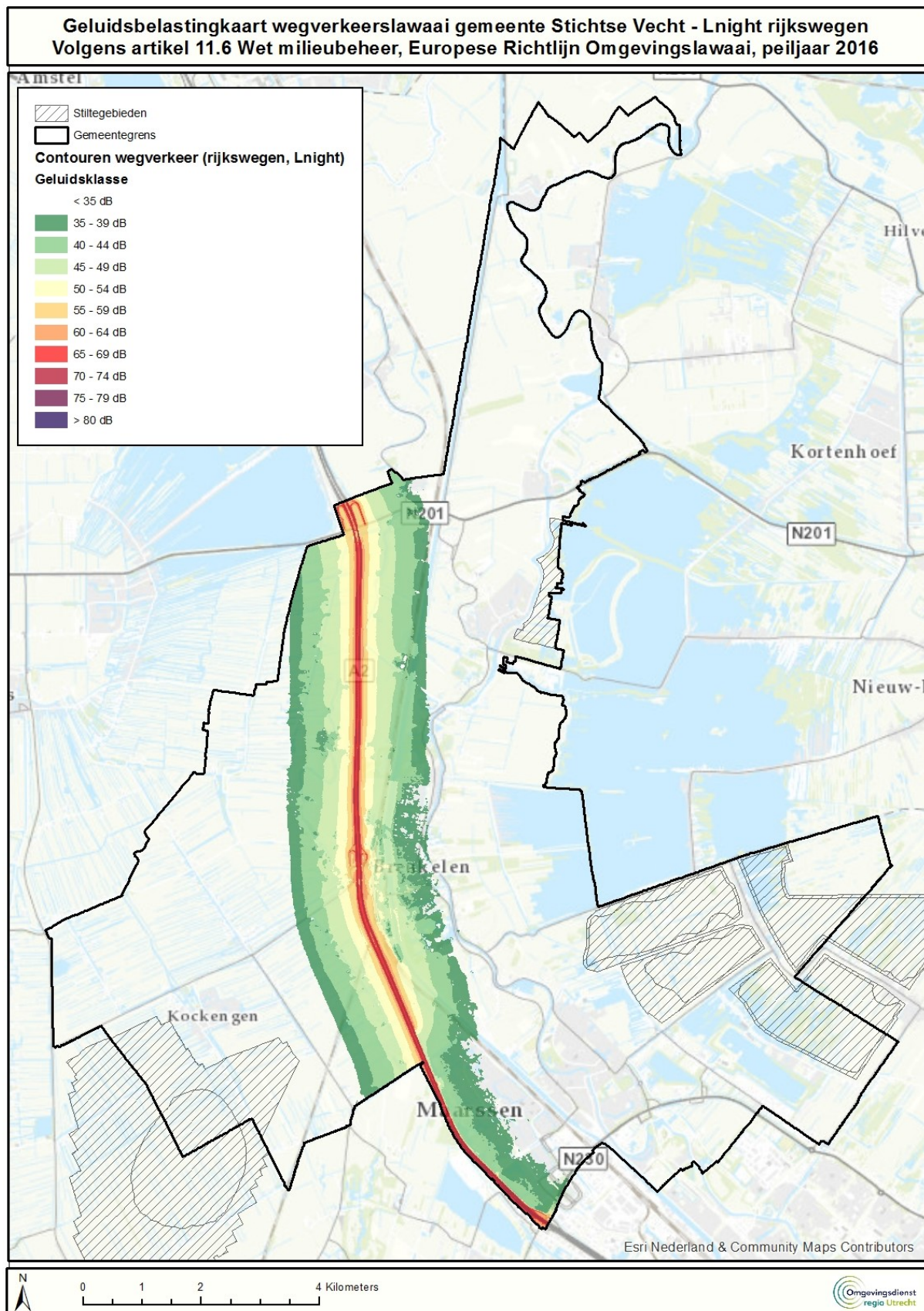
BIJLAGE 1.2 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaai vanwege de provinciale wegen



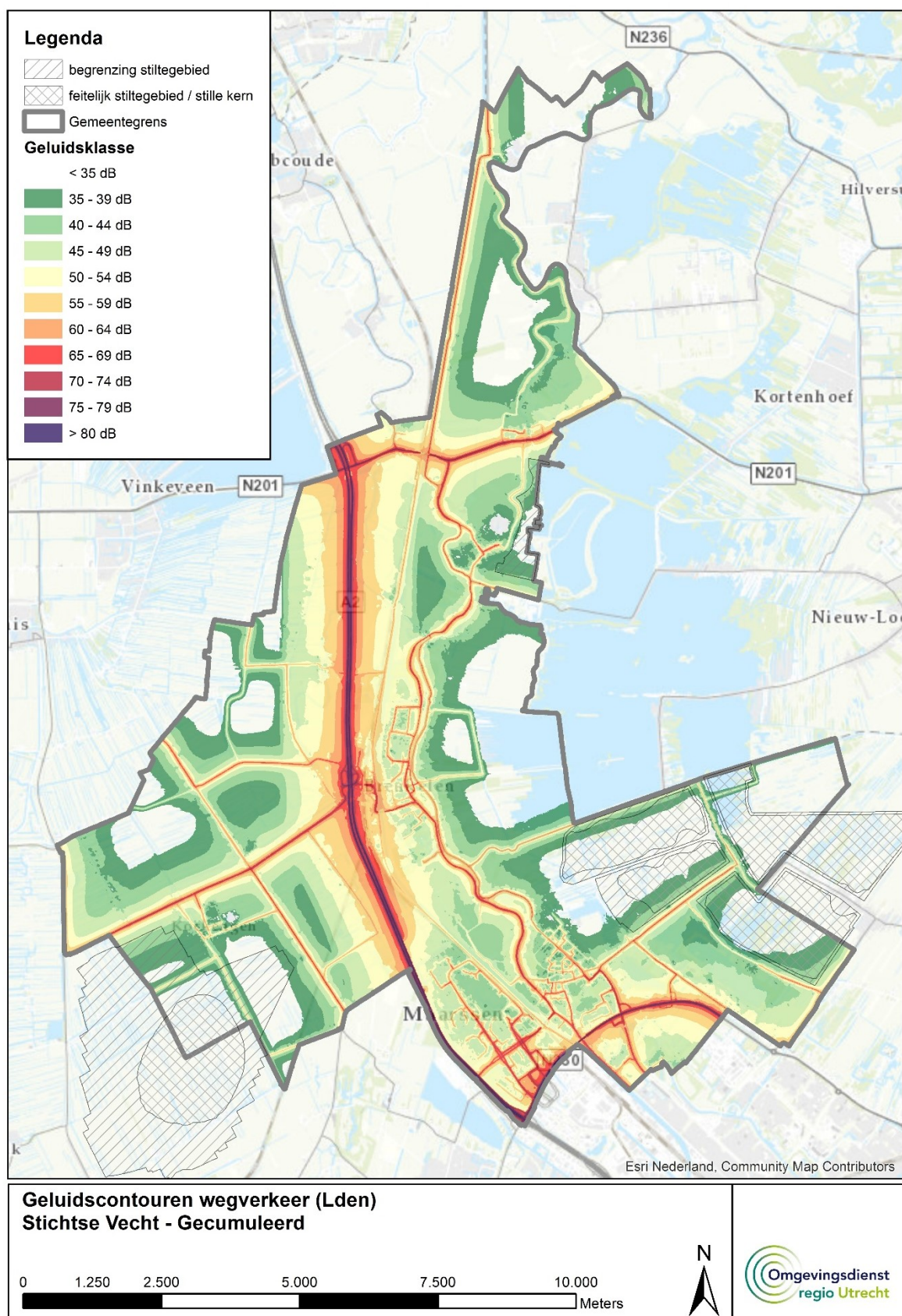


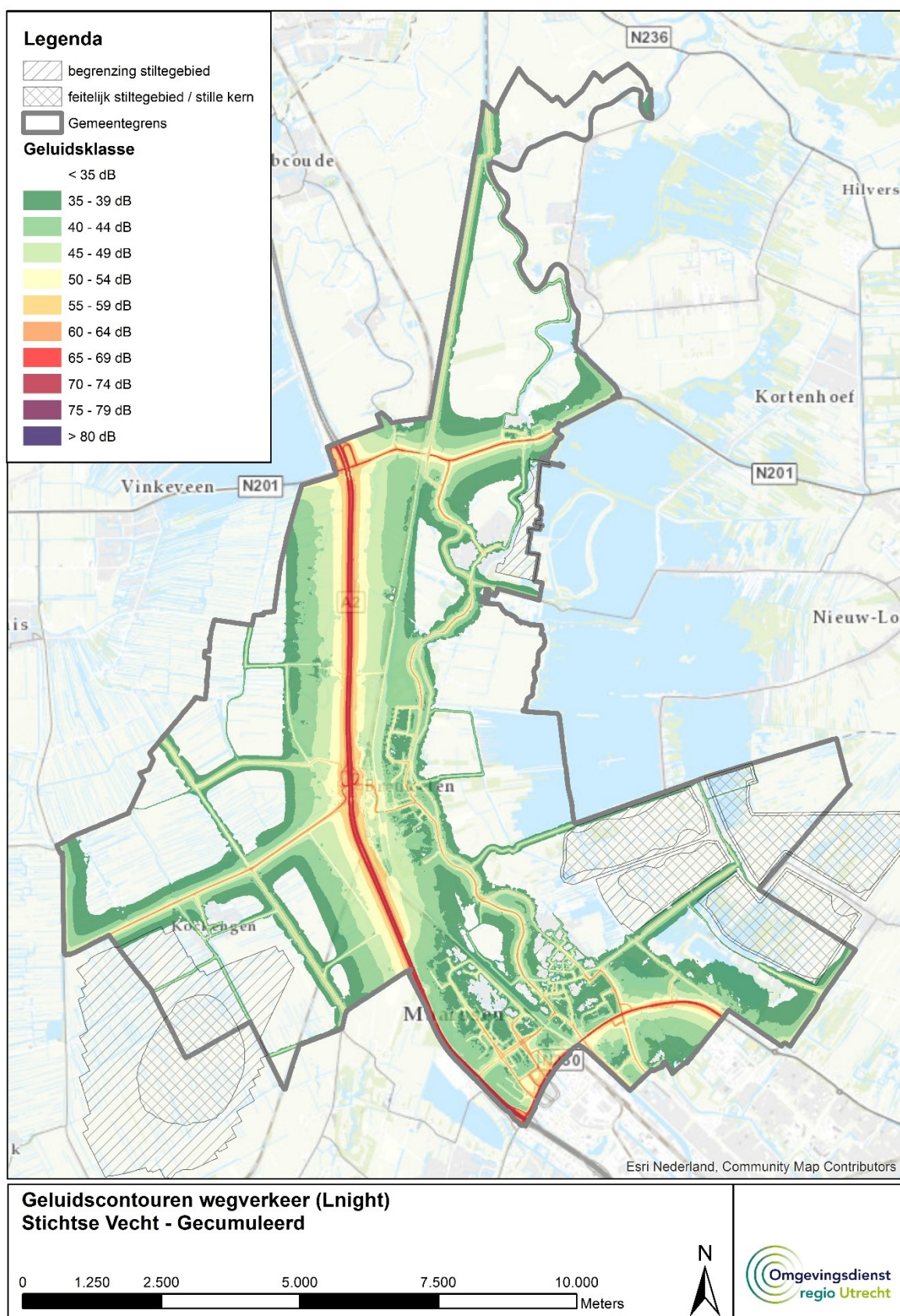
BIJLAGE 1.3 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaaï vanwege de Rijksweg A2



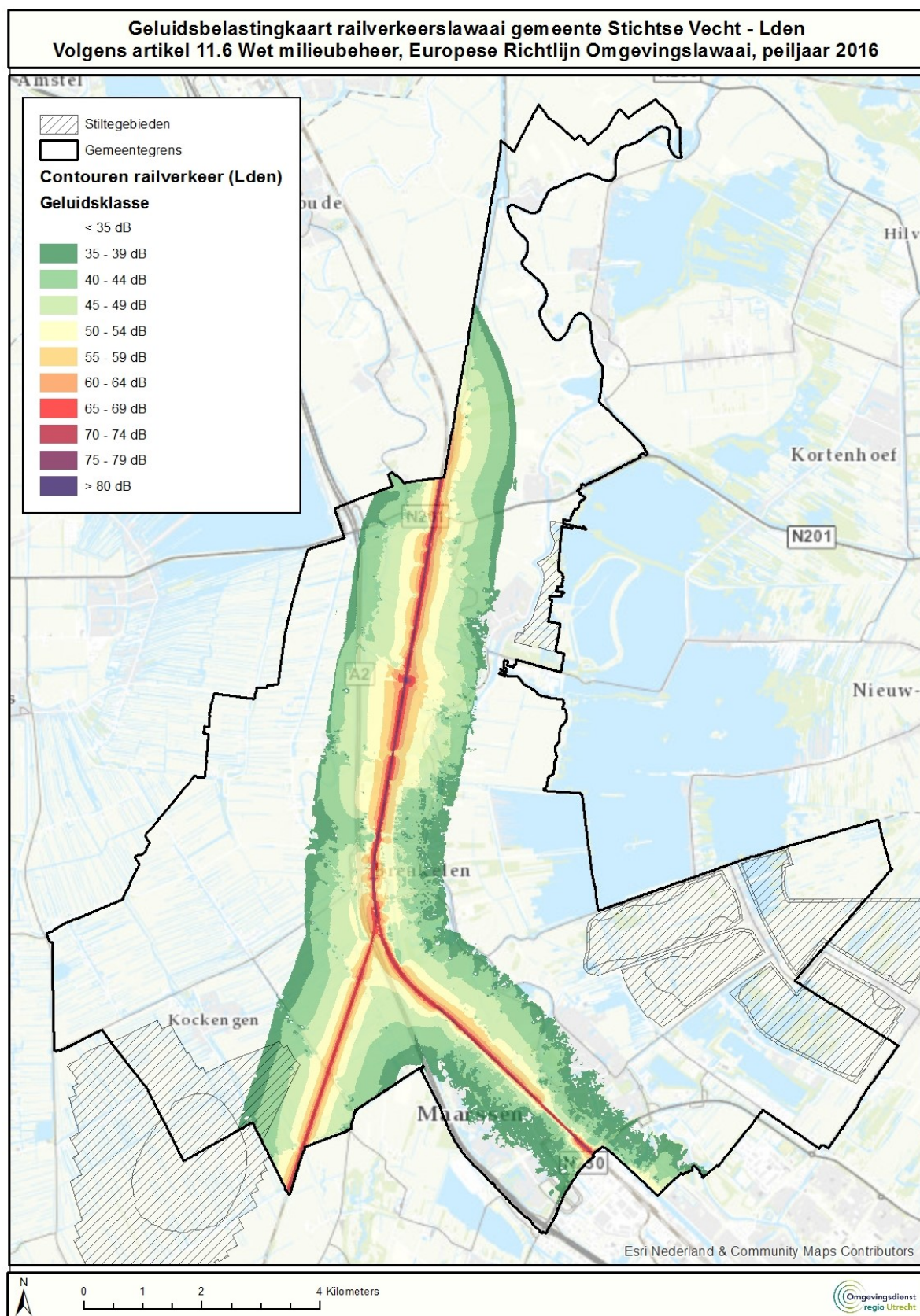


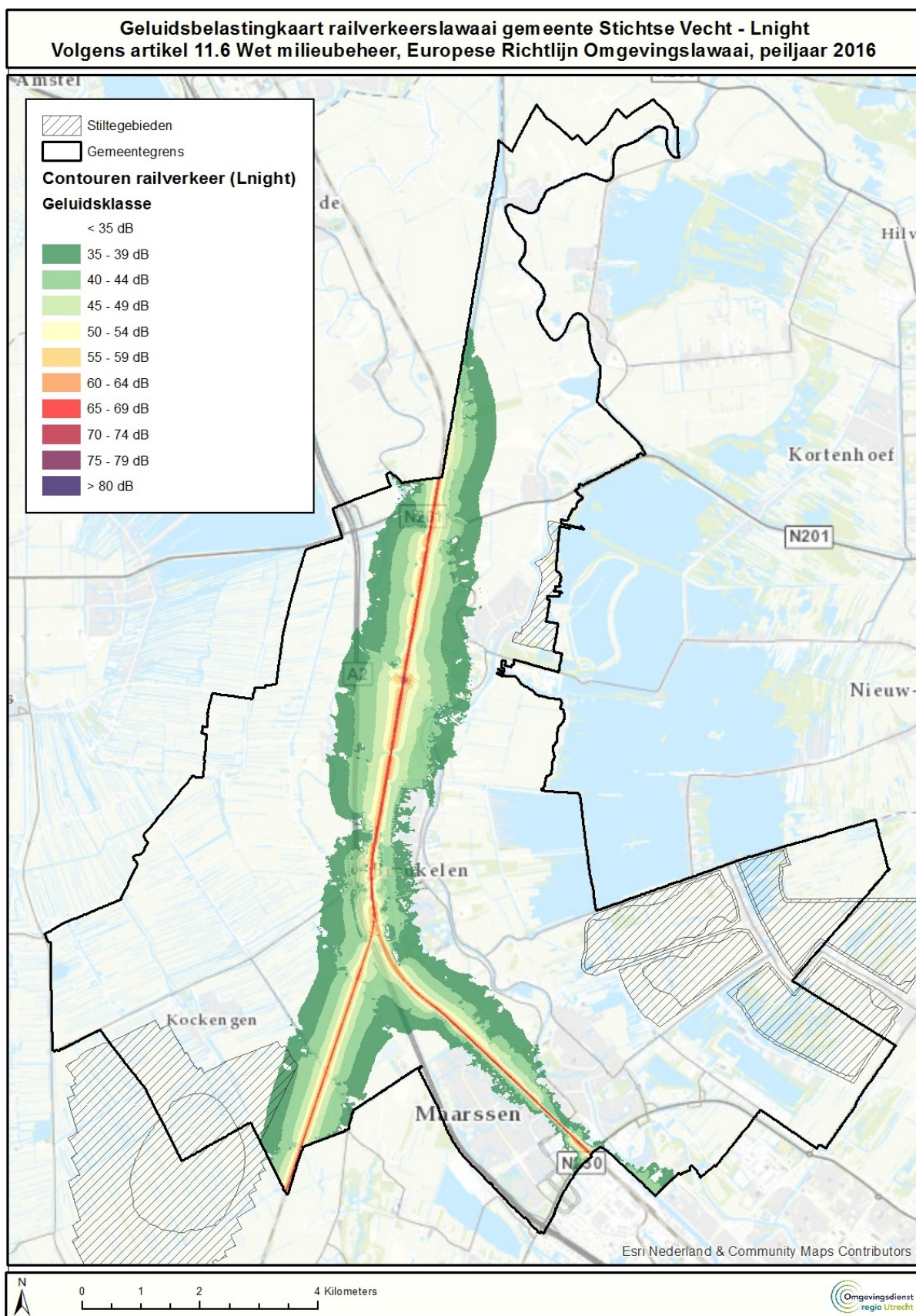
BIJLAGE 1.4 L_{den} en L_{night} wegverkeerslawaai vanwege alle wegen cumulatief



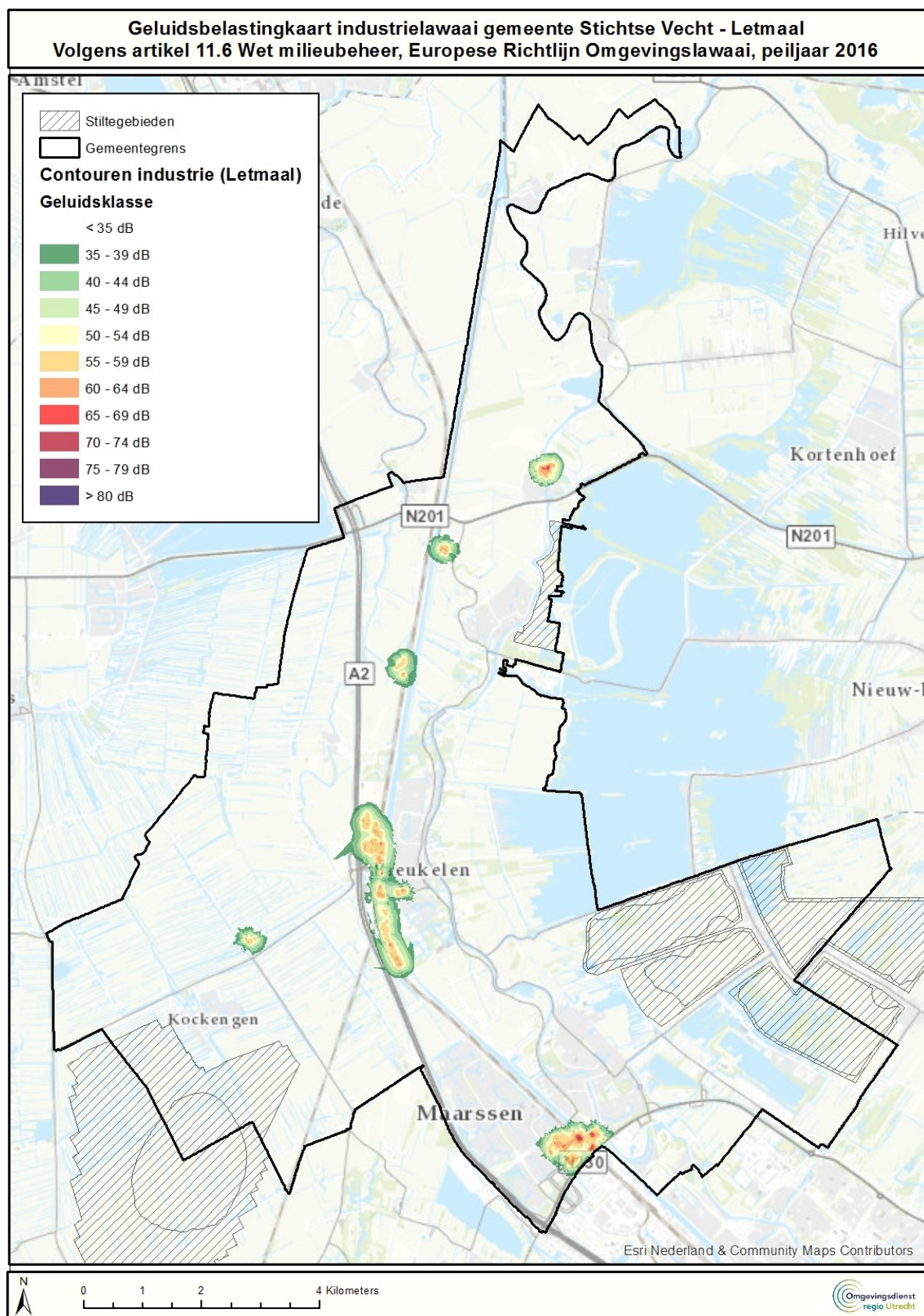


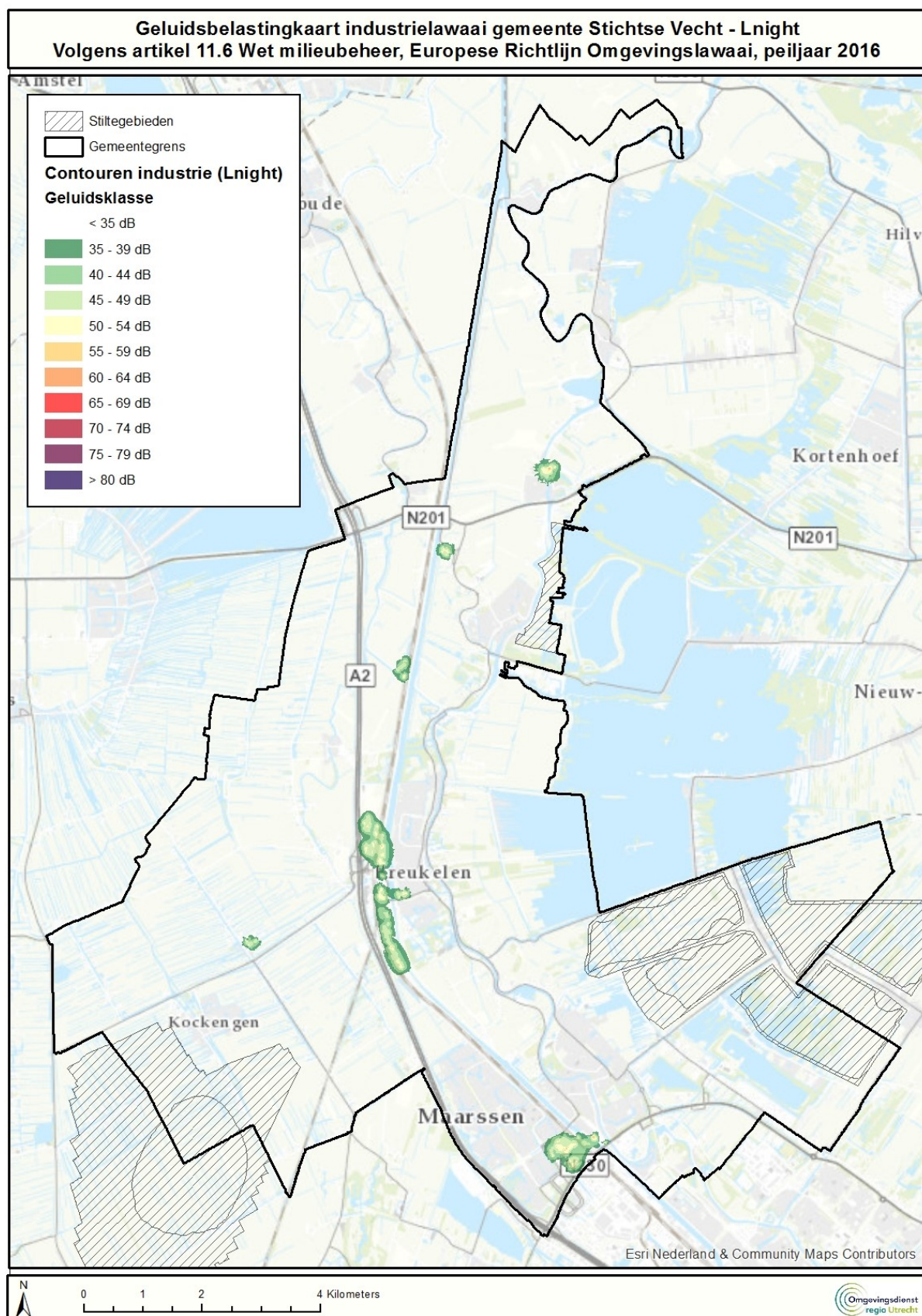
BIJLAGE 1.5 L_{den} en L_{night} vanwege spoorweglawaai



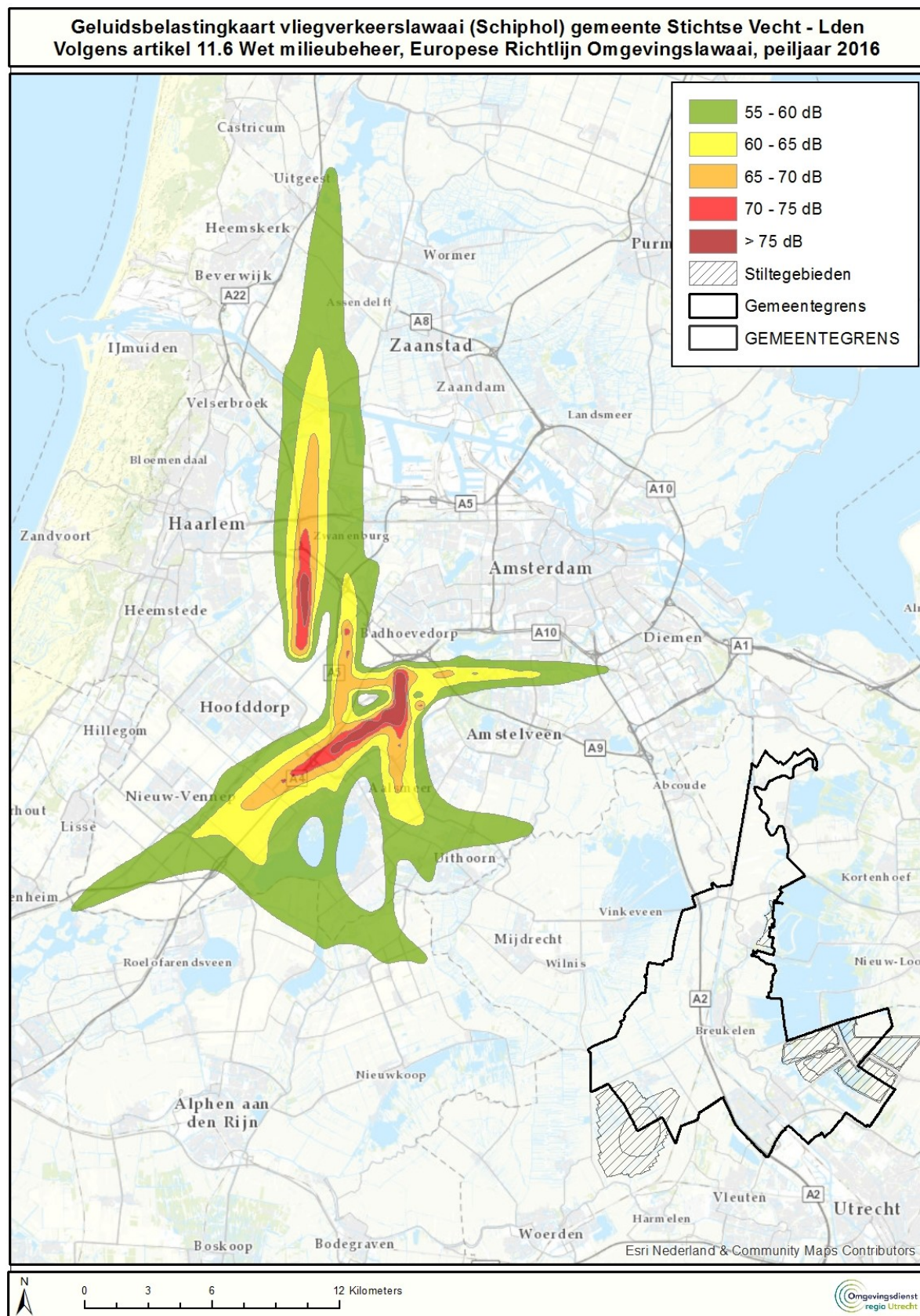


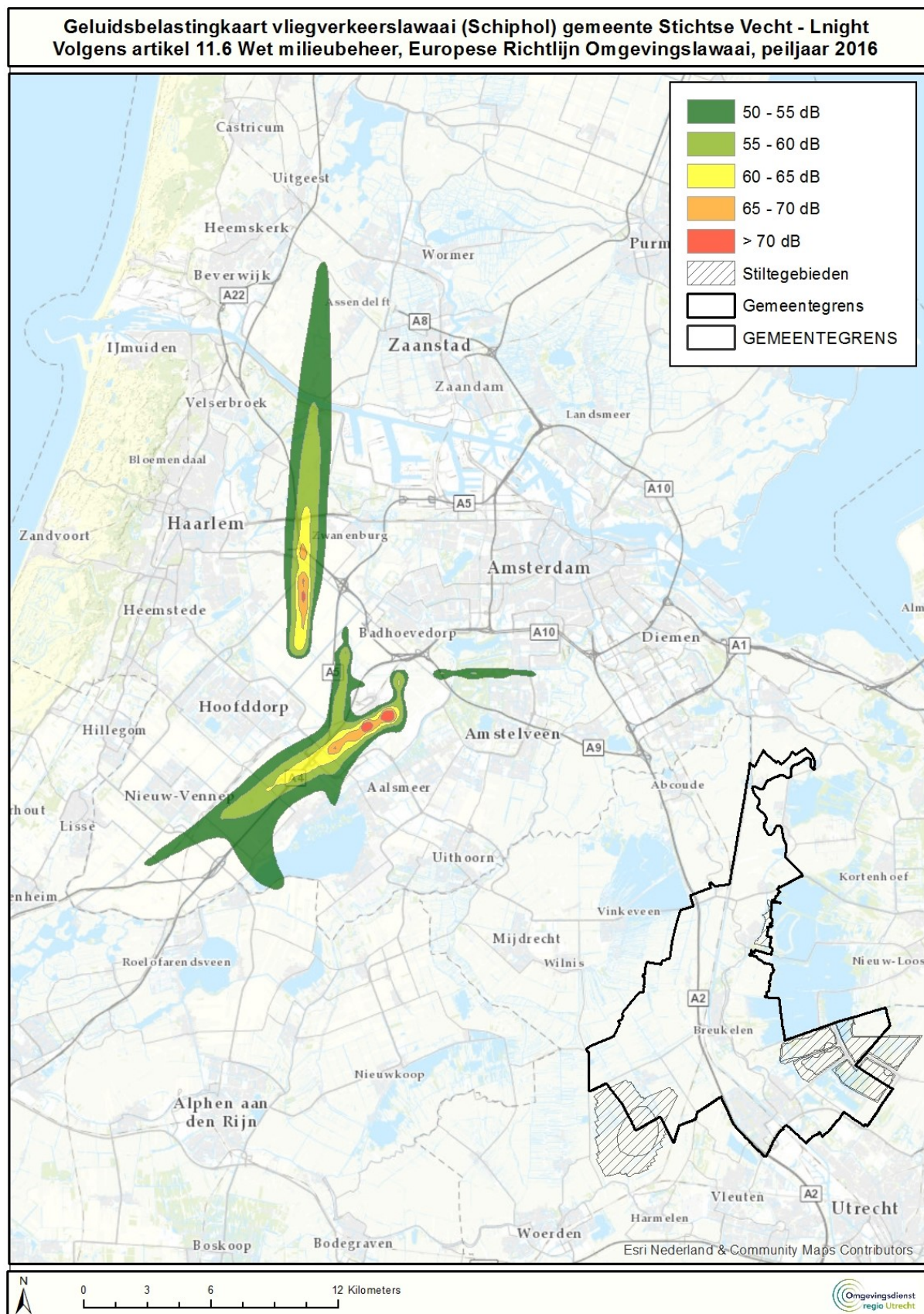
BIJLAGE 2. L_{den} en L_{night} vanwege industrielawaai





BIJLAGE 3. L_{den} en L_{night} luchtvaartlawaai vanwege Schiphol





BIJLAGE 4. Tabellen met aantallen geluidgehinderden

Wegverkeerslawaaï gemeentelijke wegen

L_{den} [dB]

	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	3.759	1.713	97	0	0
aantal bewoners	8.600	3.900	200	0	0
aantal gehinderden	1.816	1.182	91	0	0
aantal ernstig gehinderden	692	512	45	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	1	5	0	0	0

L_{night} [dB]

	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	1.951	135	3	0	0
aantal bewoners	4.500	300	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden ³	314	31	1	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	5	0	0	0	0

Tabel B1.1: aantal (ernstig) gehinderden vanwege wegverkeerslawaaï gemeentelijke wegen

Wegverkeerslawaaï Provinciale wegen

L_{den} [dB]

	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	271	120	51	0	0
aantal bewoners	600	300	100	0	0
aantal gehinderden	131	83	48	0	0
aantal ernstig gehinderden	50	36	23	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	0	0	0

L_{night} [dB]

	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	128	61	0	0	0
aantal bewoners	300	100	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	21	14	0	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	0	0	0

Tabel B1.2: aantal (ernstig) gehinderden vanwege wegverkeerslawaaï provinciale wegen

Wegverkeerslawaaï Rijkswegen

L_{den} [dB]

	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	141	22	5	0	0
aantal bewoners	300	100	0	0	0
aantal gehinderden	68	15	5	0	0
aantal ernstig gehinderden	26	7	2	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	2	0	0	0	0

L_{night} [dB]

	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	42	8	2	0	0
aantal bewoners	100	0	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	7	2	1	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	0	0	0

Tabel B1.3: aantal (ernstig) gehinderden vanwege wegverkeerslawaaï rijkswegen

Railverkeerslawaaï

L_{den} [dB]

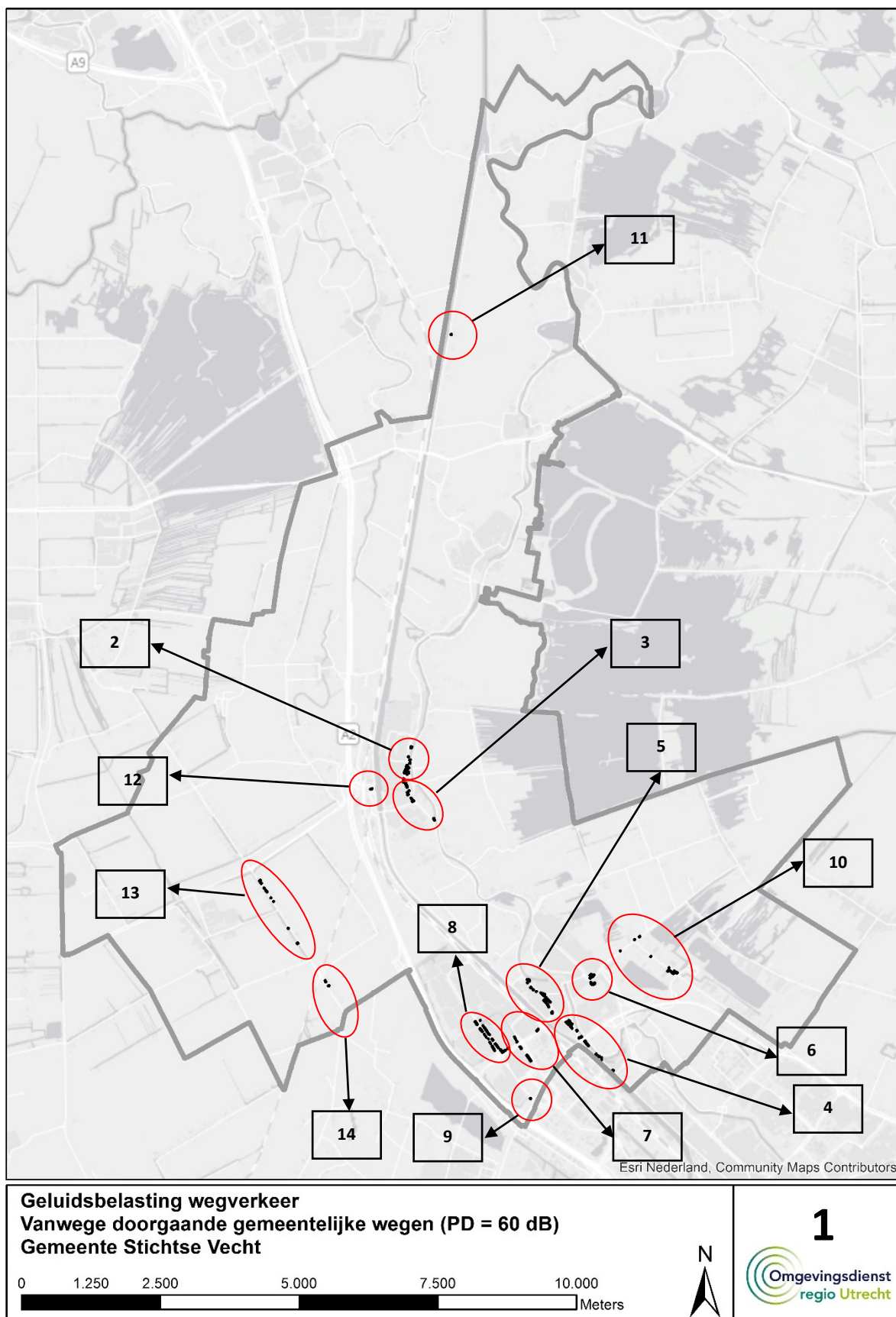
	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	61	15	8	1	0
aantal bewoners	100	0	0	0	0
aantal gehinderden	17	7	5	1	0
aantal ernstig gehinderden	4	2	2	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	0	0	0

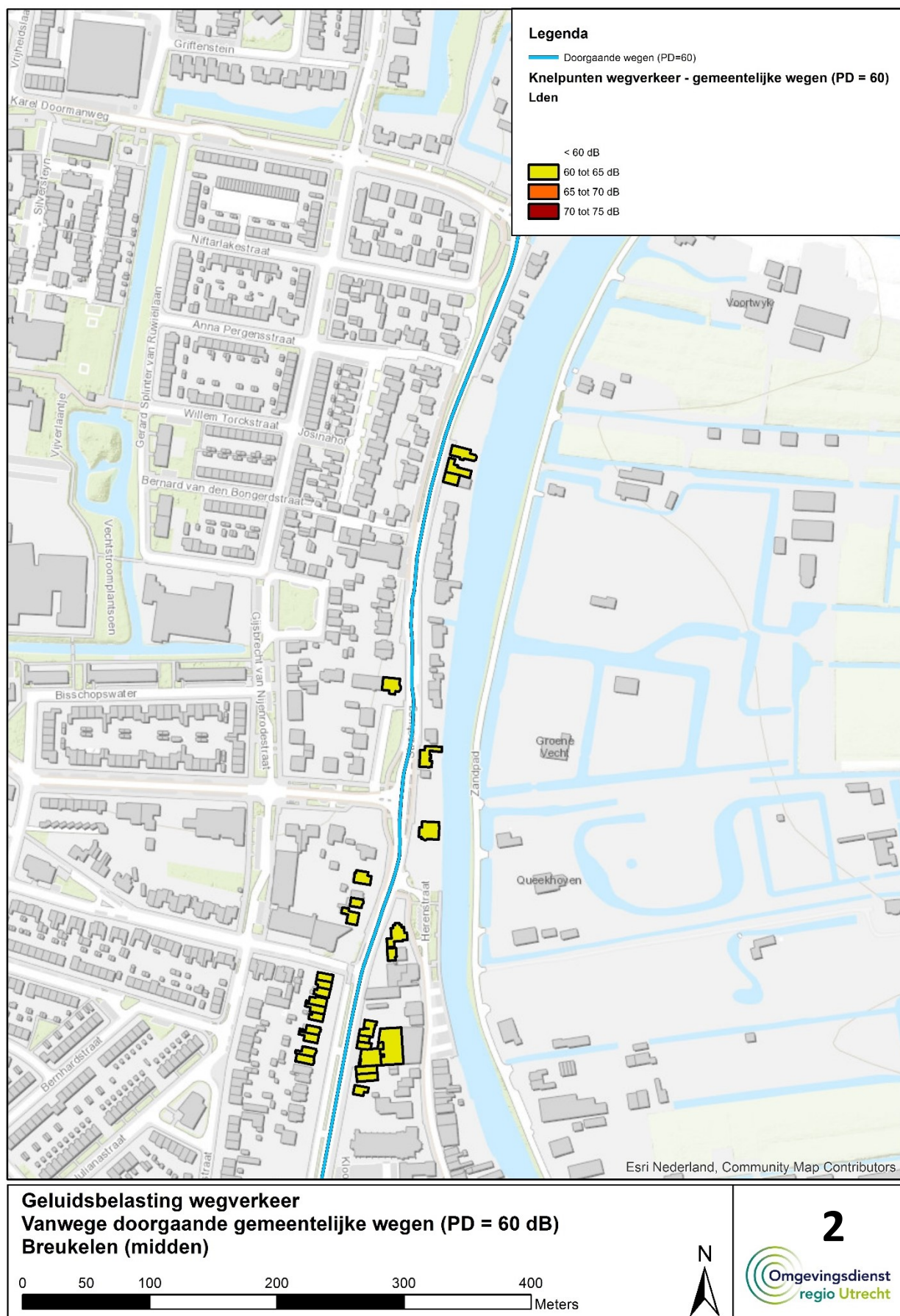
L_{night} [dB]

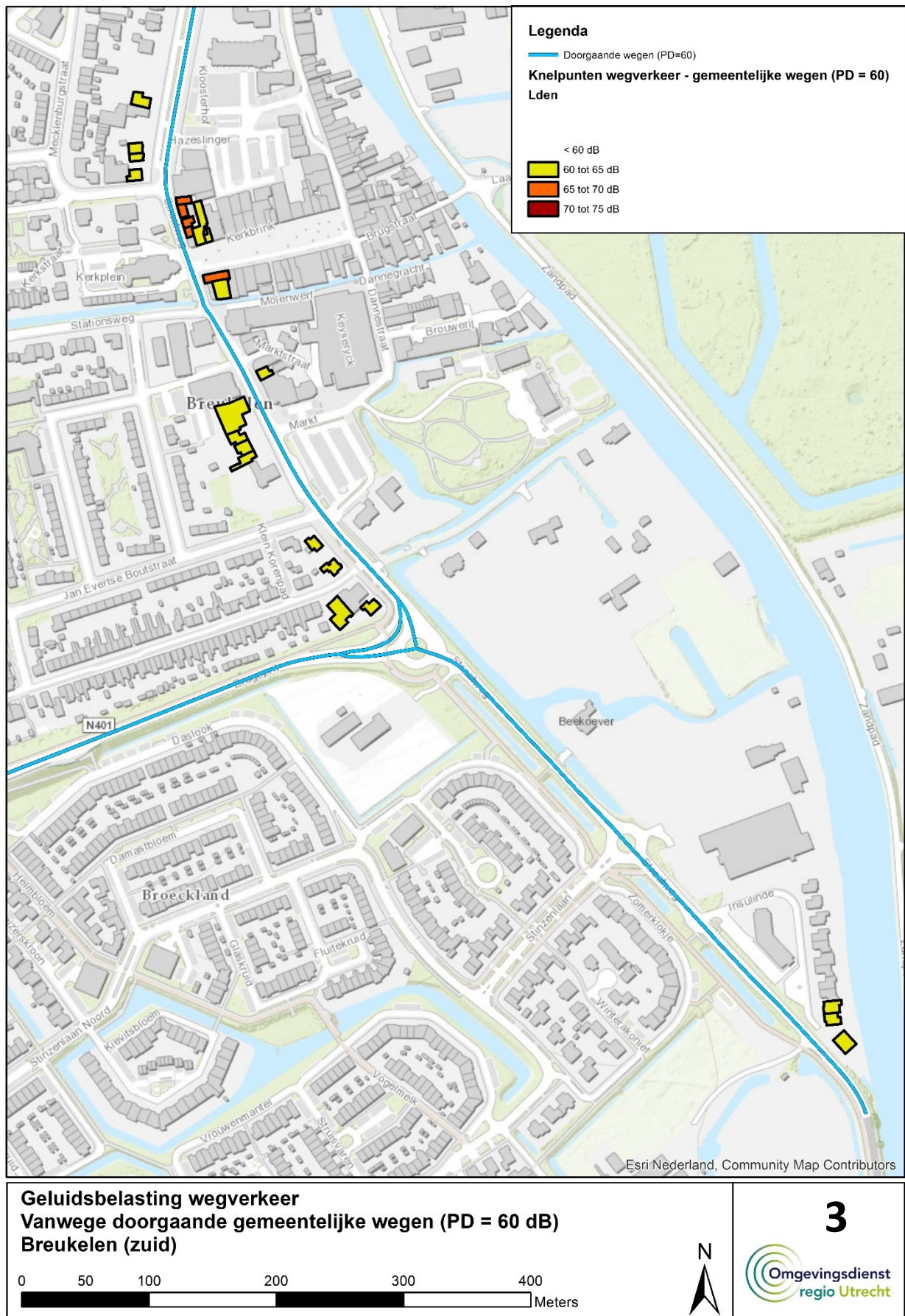
	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	23	12	1	0	0
aantal bewoners	100	0	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	2	1	0	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	0	0	0

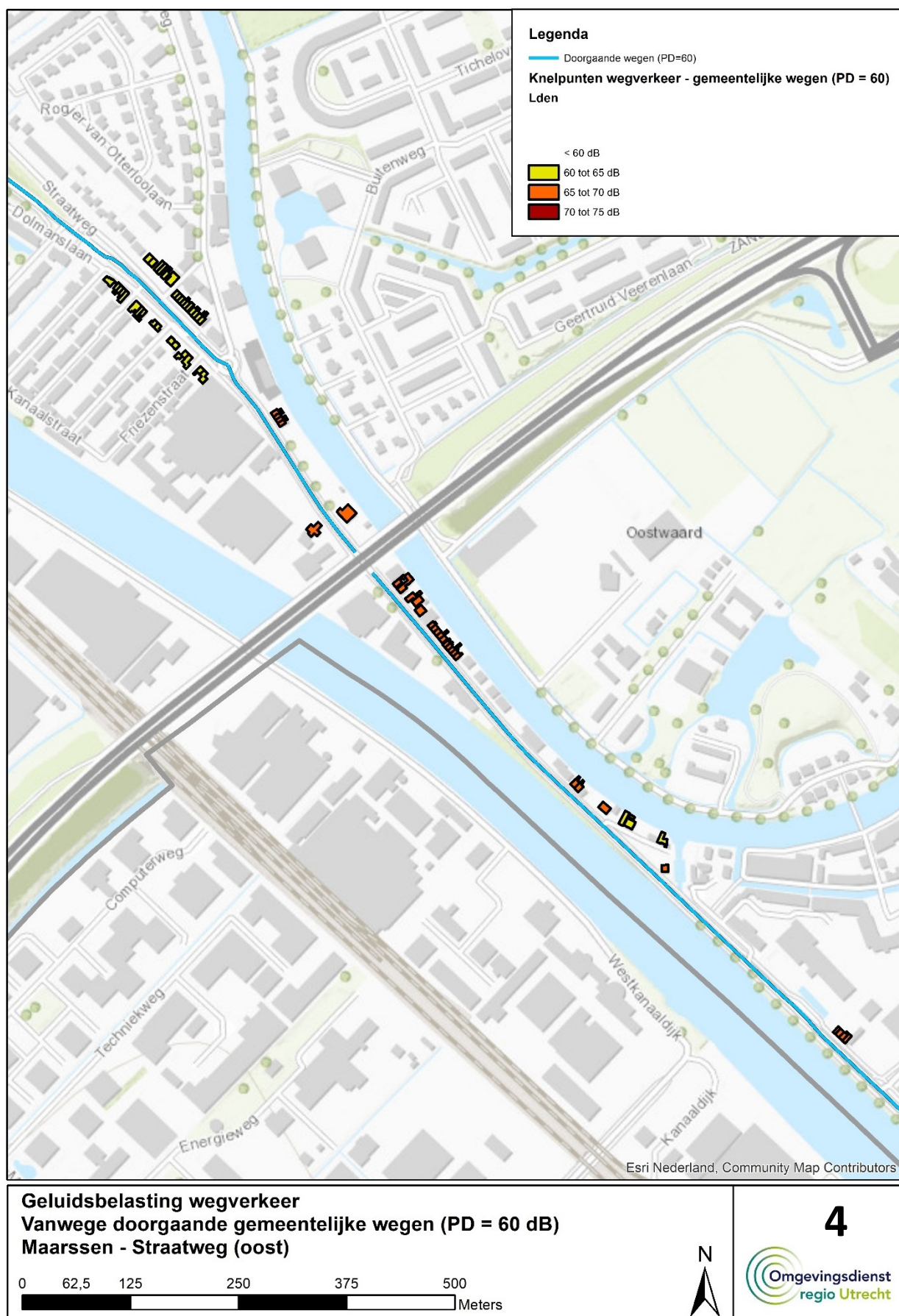
Tabel B1.4: aantal (ernstig) gehinderden vanwege railverkeerslawaaï

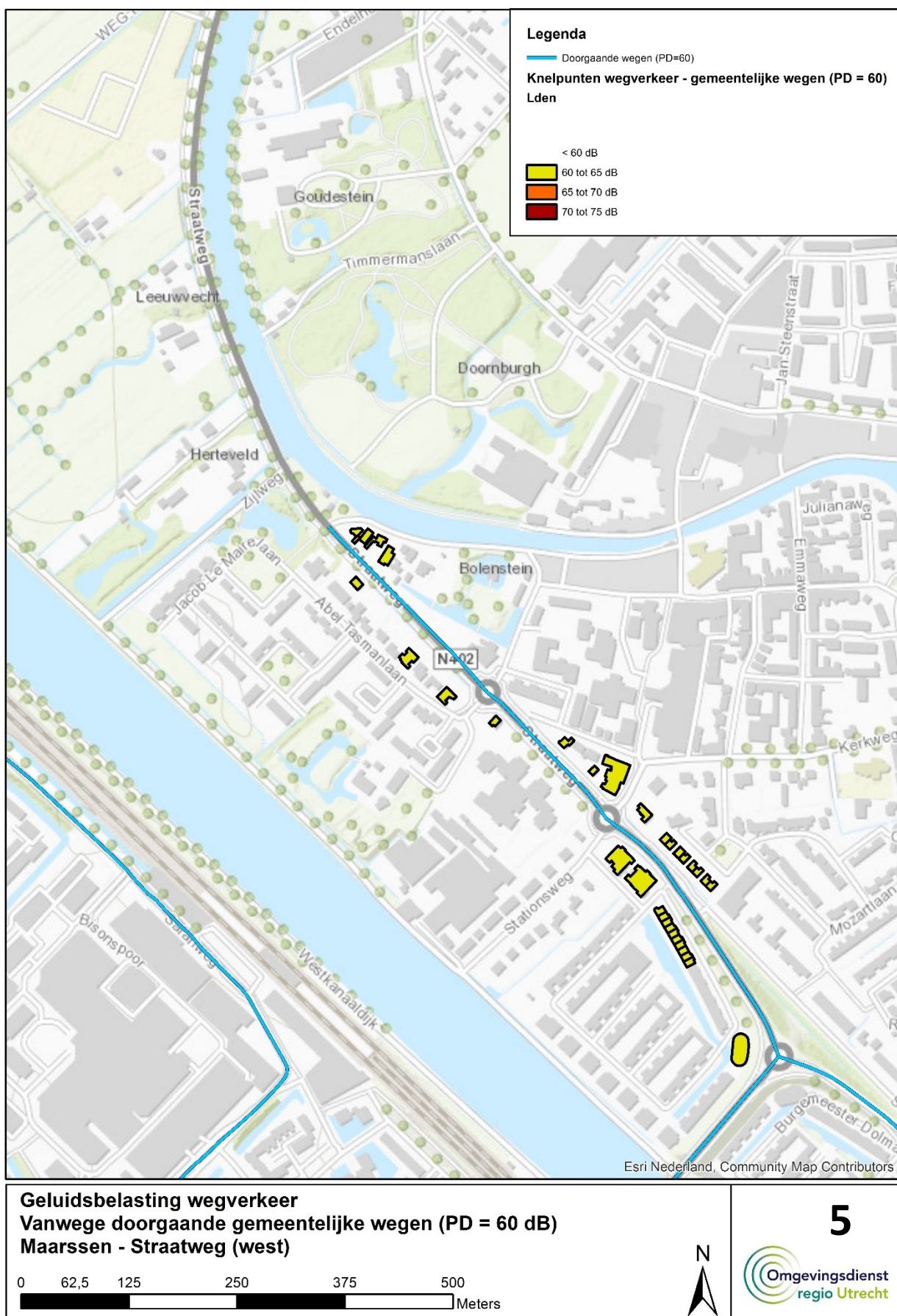
BIJLAGE 5. Kaarten met overschrijdingen plandrempel L_{den} voor doorgaande en wijkontsluitingswegen

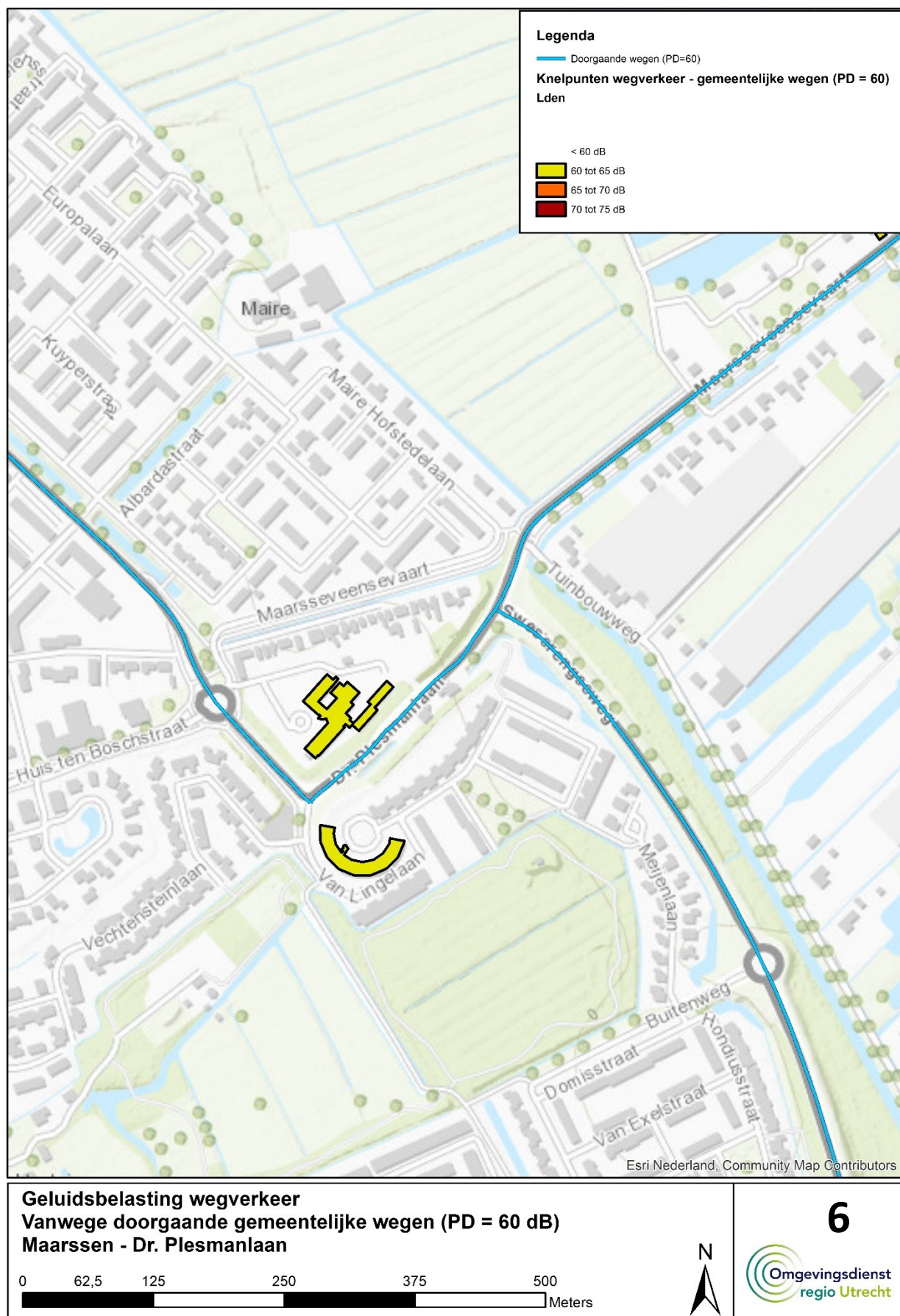


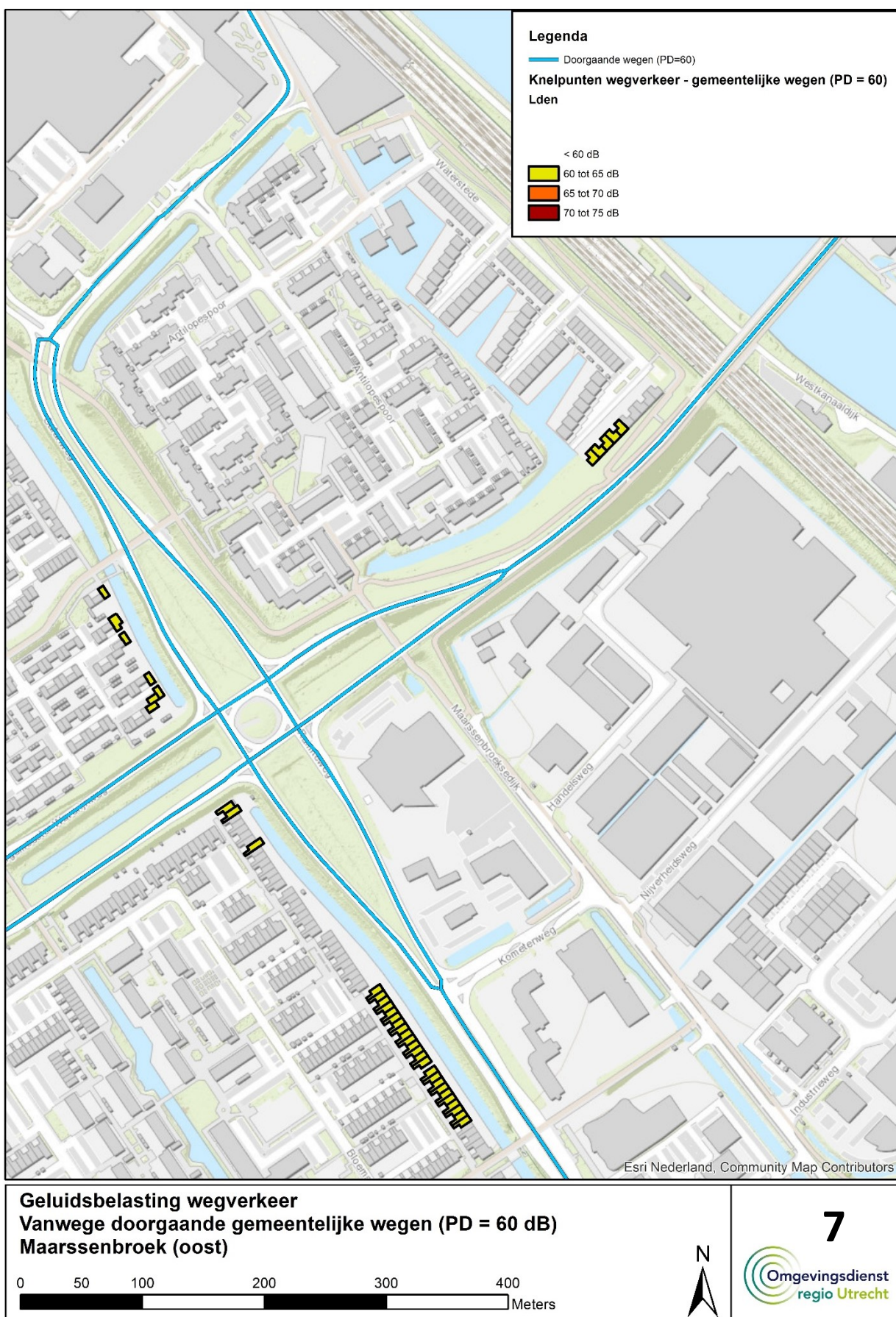


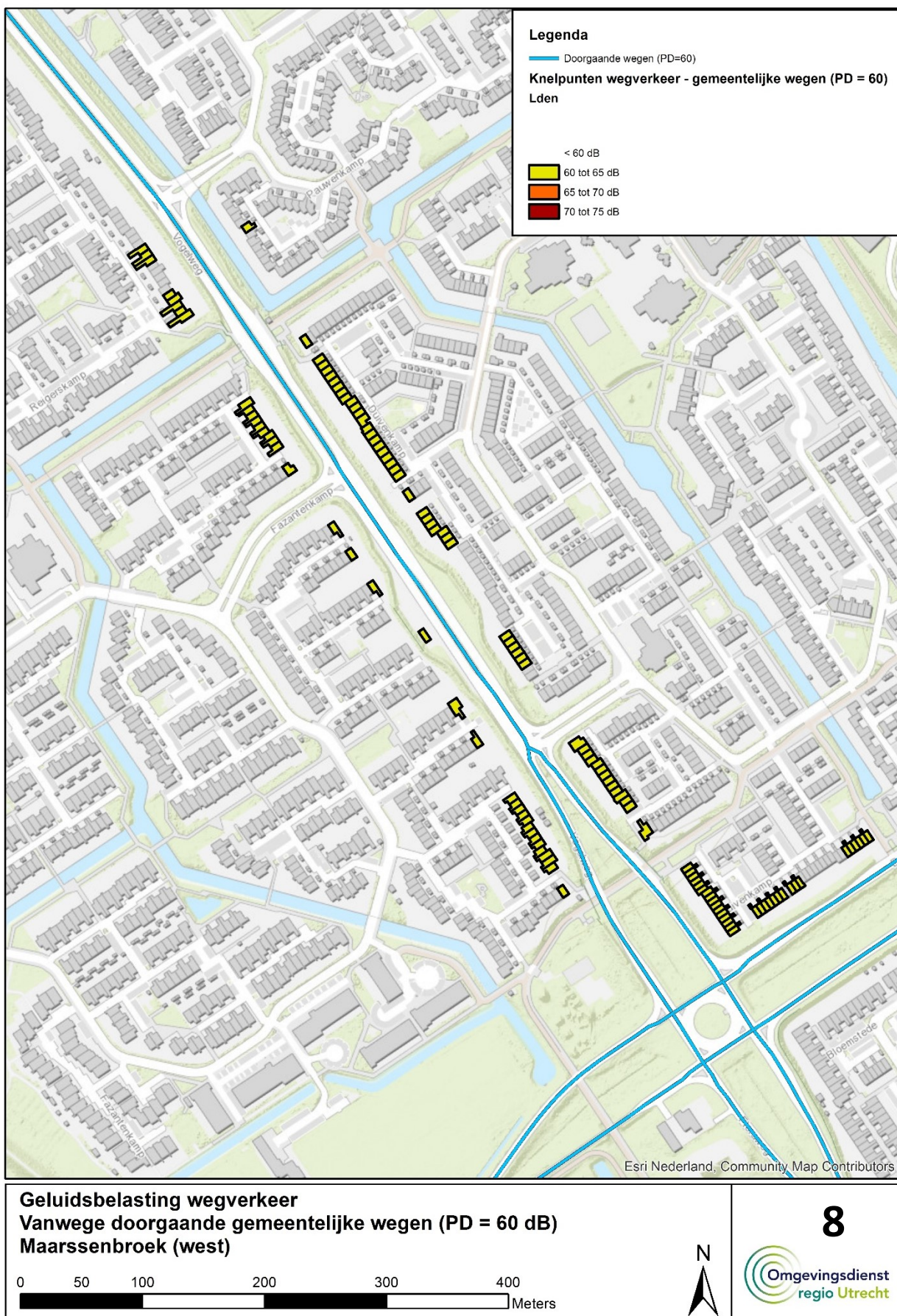


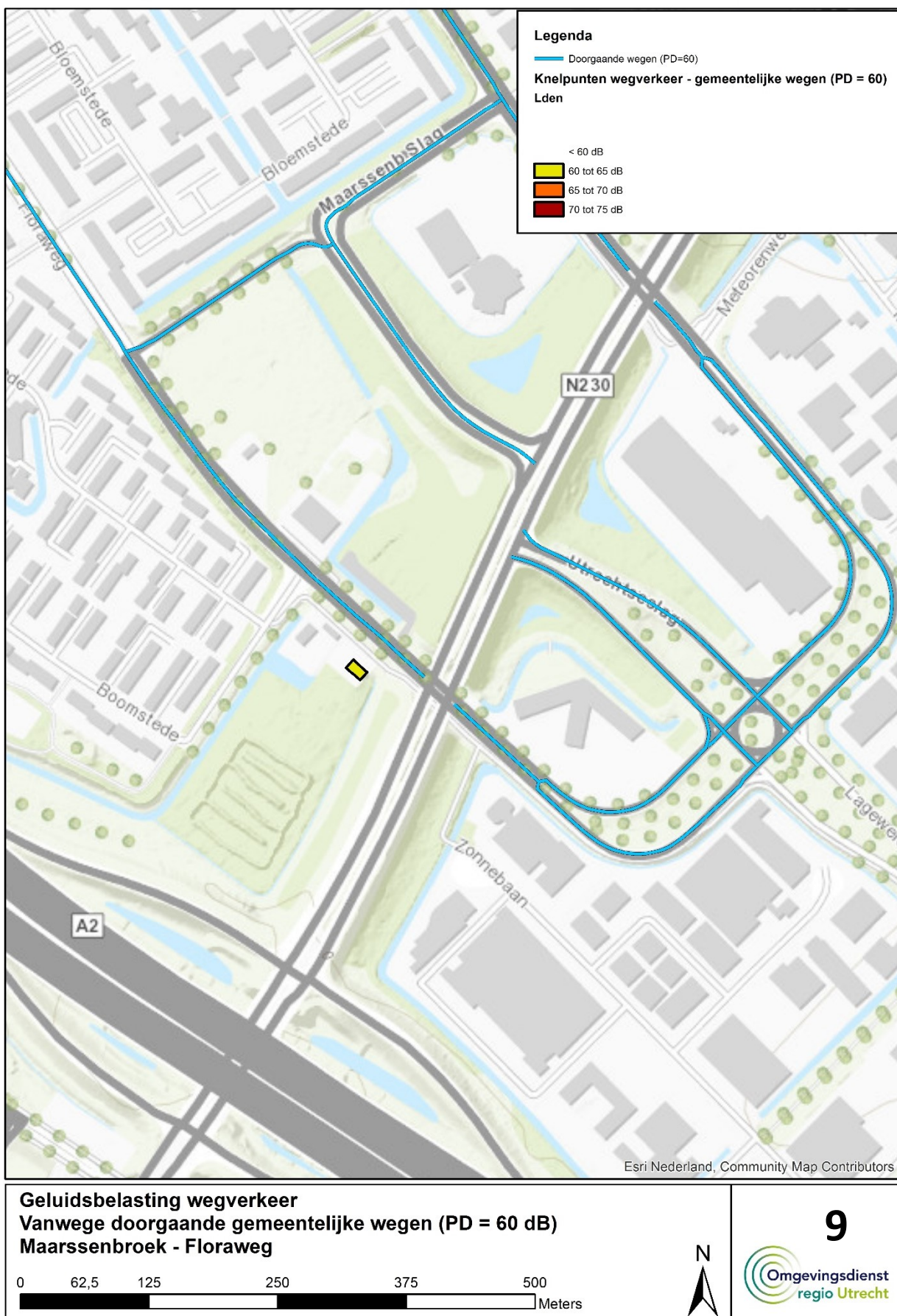


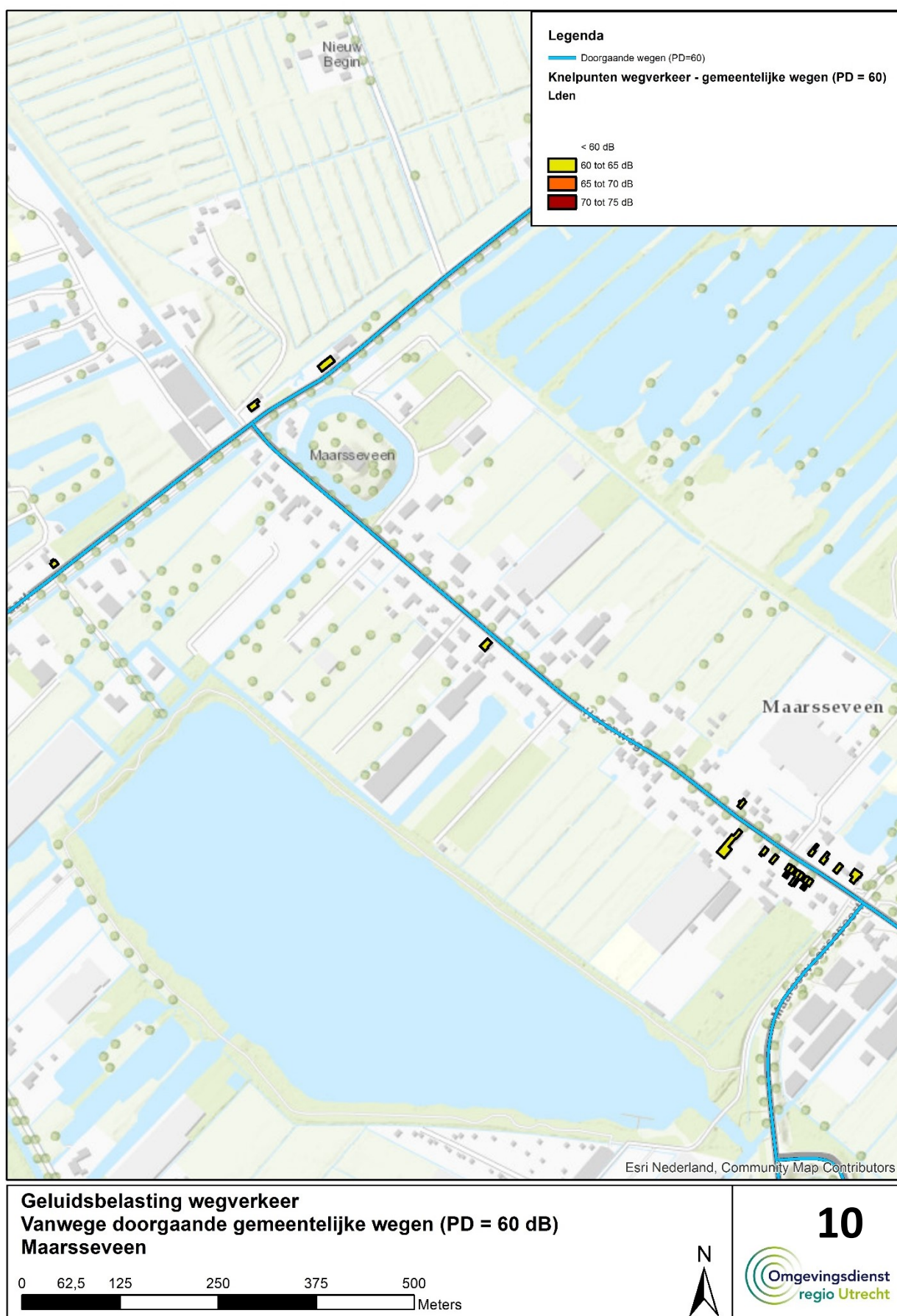




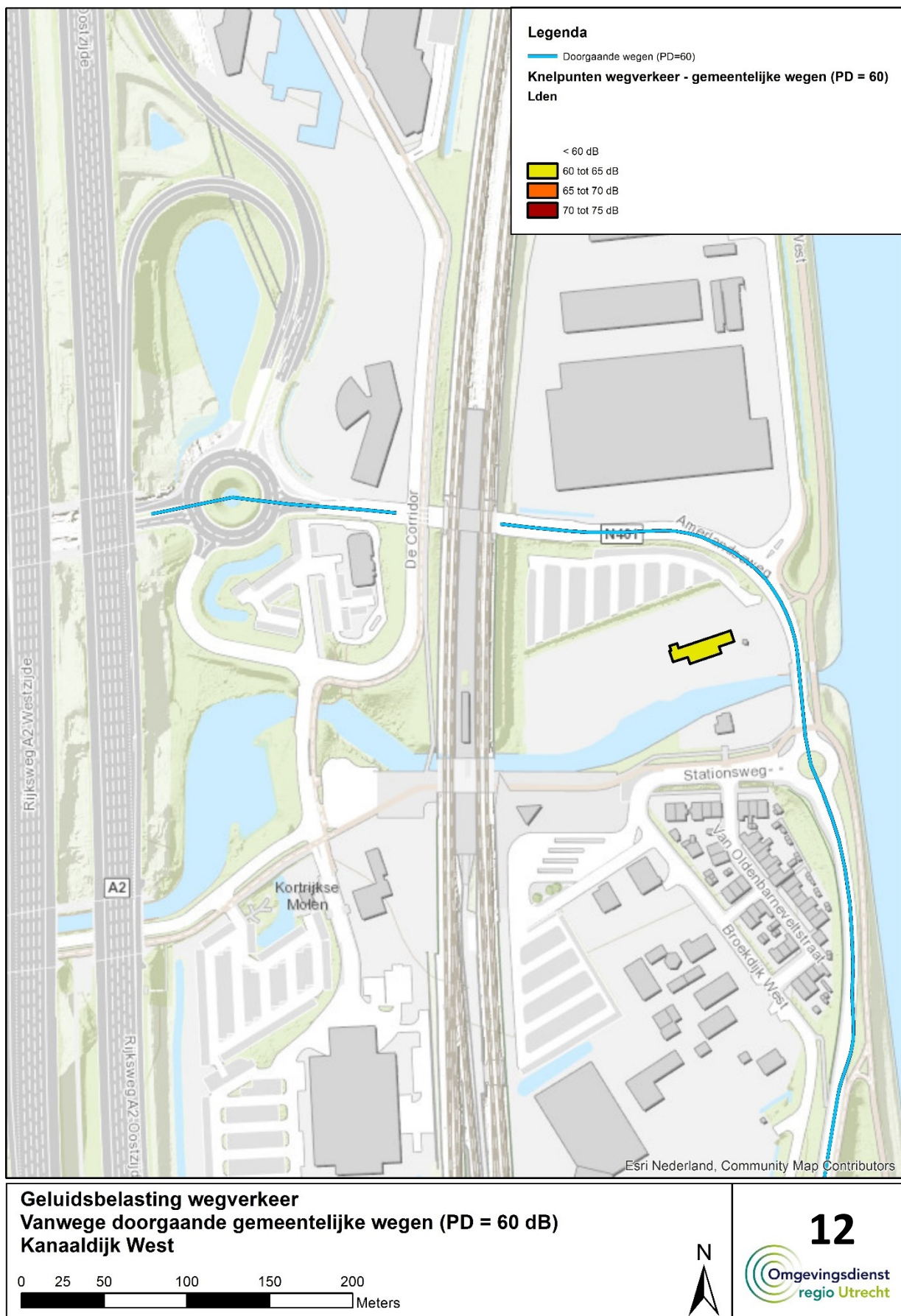


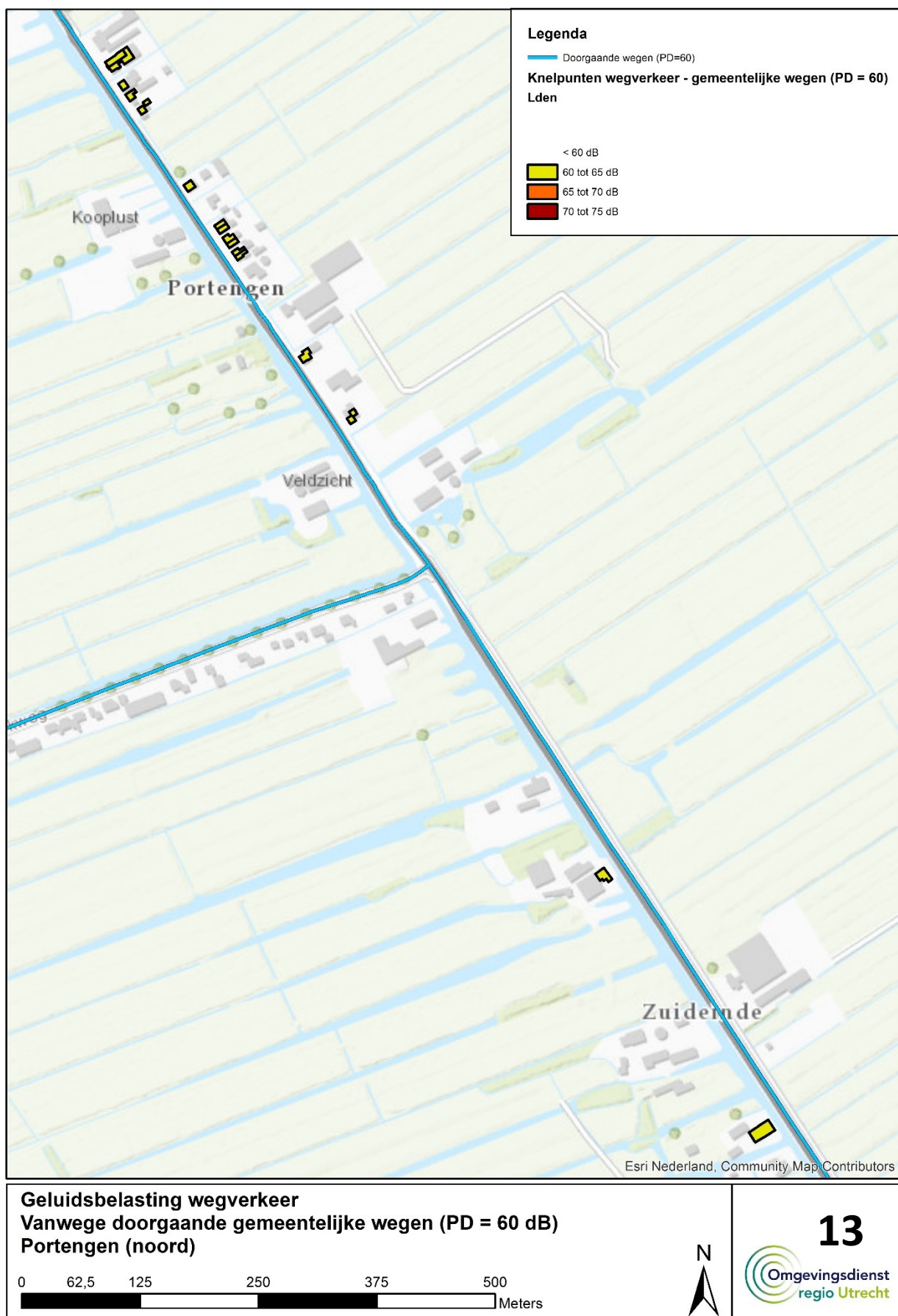


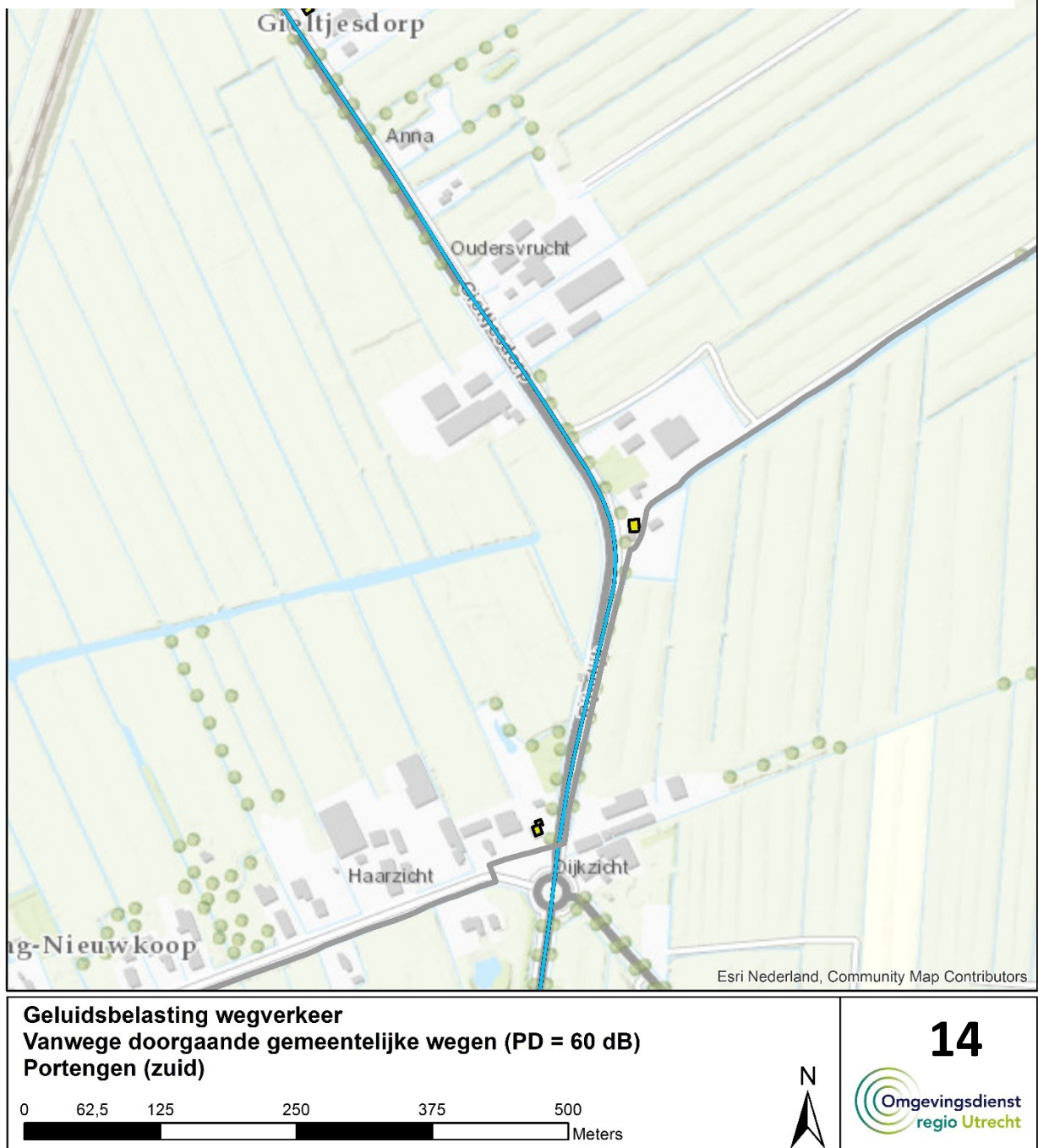
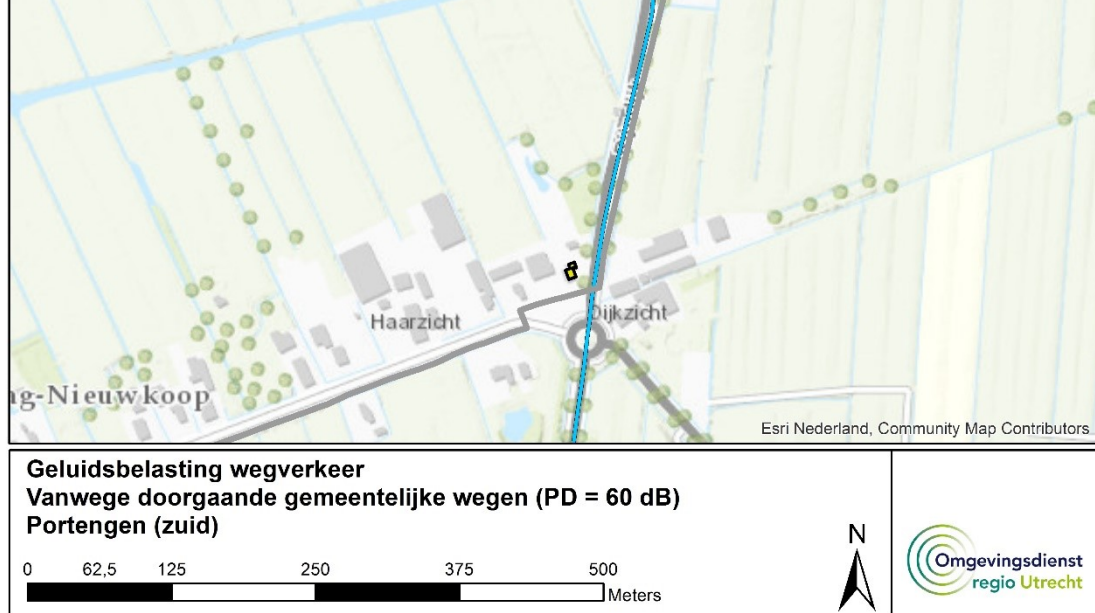












BIJLAGE 6. Kaarten met overschrijdingen plandrempel L_{den} voor overige gemeentelijke wegen

