Actieplan geluid 2024-2029

Gemeente Stichtse Vecht

Actieplan volgens EU Richtlijn

Omgevingslawaai 4e tranche 2024

Omgevingsdienst regio Utrecht
April 2024
D2024-00042495

opgesteld door	W. Cats
beoordeeld door	J. Ruijer J. Niessink

Samenvatting

Langdurige blootstelling aan hoge geluidniveaus kan schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheid. Vanuit de Europese Unie is de aanpak van geluidhinder vastgelegd in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (nr. 2002/49/EG). In Nederland is deze richtlijn geïmplementeerd in de Omgevingswet. Conform deze richtlijn moeten we vijfjaarlijks een actieplan geluid opstellen, waarin we knelpunten identificeren en maatregelen vaststellen om schadelijke gevolgen van omgevingsgeluid te verminderen. In 2022 hebben we een inventarisatie uitgevoerd van de geluidbelasting veroorzaakt door wegverkeer op woningen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in geluidbelastingkaarten die aan het (toenmalig) ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn aangeboden.

Volgens de richtlijn moeten we een plandrempel vaststellen voor het actieplan. Deze plandrempel geeft aan boven welke waarde wij maatregelen overwegen om ongewenste situaties op te lossen, rekening houdend 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 beleid uit de voorgaande actieplannen gecontinueerd.

Dit actieplan geluid betreft de periode 2024-2029. 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 om knelpunten waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Dit zijn wegverkeer van gemeentelijke wegen en industrielawaai. 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 en het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat het geluid van vliegverkeer van Schiphol. Indien nodig voeren we richting andere bronbeheerders een lobby om geluidhinder van hun bronnen te beperken.

Vooral langs gebiedsontsluitingswegen zijn knelpunten geconstateerd. Tijdens de planperiode ondernemen we de volgende acties:

- Onderzoek naar maatregelen (geluidsreducerend asfalt of schermen) bij knelpunten, voornamelijk in Maarssenbroek (Vogelweg en Burgemeester Waverijnweg).
- Bij nieuwbouw worden bij de bouw al maatregelen getroffen in het kader van de Wet geluidhinder (nu Omgevingswet). We zullen nagaan welke maatregelen zijn genomen bij recente bouwprojecten en deze knelpunten mogelijk van de lijst verwijderen.
- Een deel van de woningen valt onder de geluidssanering op basis van de Wet geluidhinder. Deze sanering wordt vervolgd en ten behoeve van de volgende planperiode inventariseren we welke van de knelpunten gesaneerd zijn.
- Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen nieuwe knelpunten proactief voorkomen.

[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.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting

1. Inleiding 5

2. Wettelijk kader 7

2.1 Richtlijn omgevingslawaai 7
2.2 Implementatie in landelijke wetgeving 7

3. Evaluatie voorgaande actieplannen 8

3.1 Evaluatie 1e en 2e tranche 8
3.2 Evaluatie 3e tranche 8
3.2.1 Wijziging voorrangsregeling kruising Herenweg/Maarsseveense Poort 8
3.2.2 Herinrichting van de kruispunten Burgemeester Waverijnweg-Ruimteweg en Floraweg 8
3.2.3 Verplaatsing aansluiting Floraweg op Zuilense Ring 8
3.2.4 Maatregelen bij bestemmingsplannen 8
3.2.5 Stiltegebieden 9
3.2.6 Geluidssanering 9

4. Geluidsituatie 2019 10

5. Plandrempels 11

6. Knelpuntanalyse 14

6.1 Analyse geluidbelastingkaarten 14
6.2 Knelpunten 14
6.2.1 Breukelen 14
6.2.2 Maarssen 14
6.2.3 Kockengen 14
6.2.4 Nieuwersluis (Loenen aan de Vecht) 15
6.2.5 Stiltegebieden 15

7. Maatregelen 16

7.1 Straatweg (Breukelen en Maarssen) 16
7.2 Maarssenbroek 16
7.3 Maarseveensevaart 17
7.4 Kockengen 17
7.5 Solitaire woningen 17
7.6 Maatregelen bij stiltegebieden 17
7.7 Maatregelen bij Omgevingsplan en buitenplanse omgevingsactiviteit 18
7.8 Geluidsanering Wet geluidhinder 18
7.9 Maatschappelijke kwesties 18

8. Inspraakprocedure 19

8.1 Inleiding 19
8.2 Procedure 19
8.3 Zienswijzen 19

BIJLAGE 1. Geluidbelastingskaarten L_{den} en L_{night} 20
BIJLAGE 1.1 L_{den} en L_{night} geluidscontouren wegverkeerslawaai van gemeentelijke wegen 20
BIJLAGE 1.2 L_{den} en L_{night} geluidscontouren industrielawaai 22
BIJLAGE 2. Tabellen met aantallen gehinderden 24
BIJLAGE 3. Afrondingsregels plandrempels 25
BIJLAGE 4. Kaarten met overschrijdingen van de plandrempel (L_{den}) 26
BIJLAGE 4.1 Dorpskern Maarssen 26
BIJLAGE 4.2 Dorpskern Breukelen 31
BIJLAGE 4.3 Dorpskern Kockengen 34
BIJLAGE 4.4 Dorpskern Loenen aan de Vecht 37
BIJLAGE 4.5 Ligging 50 dB geluidscontour in stilgebieden 38

1. Inleiding

De gemeente Stichtse Vecht is volgens de Europese richtlijn Omgevingslawaai en de Omgevingswet verplicht om elke vijf jaar een geluidbelastingkaart en een actieplan geluid op te stellen. Het actieplan heeft de geluidssituatie in 2021 als uitgangspunt. Hiervoor zijn op 26 september 2023 de geluidbelastingkaarten vastgesteld door het college van B&W (Gemeenteblad 2024, 116624). Met de geluidkaarten als uitgangspunt geeft het actieplan het beleid weer om de overschrijdingen van de plandrempel[2] ongedaan te maken.

Het is de vierde keer dat de geluidbelastingkaarten en het actieplan moeten worden vastgesteld. De eerste keer dat dit is gebeurd was in 2008. Dit actieplan geluid betreft de periode 2024-2029.

Met dit actieplan voldoet de gemeente Stichtse Vecht aan de verplichting op grond van de Europese richtlijn Omgevingslawaai.

Doel van het actieplan
In dit actieplan beschrijven we het beleid en de voorgenomen maatregelen waarmee we nastreven om de overschrijdingen van de vastgestelde plandrempel ongedaan te maken. In de vastgestelde geluidsbelastingkaarten is de geluidsbelasting in de gemeente Stichtse Vecht in kaart gebracht. Als vervolg op deze inventarisatie is dit actieplan opgesteld, waarin wij een plandrempel vaststellen. Voor situaties waar de geluidbelasting bij woningen hoger is dan deze plandrempel, hebben wij onderzocht welke maatregelen we kunnen treffen om deze overschrijdingen op te heffen.

Reikwijdte
Dit actieplan geluid richt zich op de geluidbronnen wegverkeer en industrielawaai. Volgens de wetgeving moet elke bronbeheerder zijn eigen geluidbronnen in kaart brengen en hierover rapporteren. Voor de gemeente Stichtse Vecht zijn dit de lokale wegen en de gezoneerde industrieterreinen. De rijkswegen, provinciale wegen, hoofdspoorwegen en luchtvaartverkeer vallen dus buiten de wettelijke reikwijdte van dit actieplan. Het Rijk en de Provincie stellen hiervoor actieplannen op.. Andere veelvoorkomende geluidshinder, zoals die van evenementen, horeca en bouwwerkzaamheden, valt buiten de richtlijn Omgevingslawaai en dus ook buiten de reikwijdte van het actieplan.

Uit de geluidsbelastingskaarten blijkt dat wegverkeer veruit de meest maatgevende geluidbron is van omgevingslawaai waar de gemeente verantwoordelijk voor is. Binnen de gemeente vindt geen overschrijding van de plandrempel als gevolg van industrielawaai plaats. Om deze reden wordt in dit actieplan alleen geluidsbelasting van wegverkeer beschreven.

Het actieplan heeft uitsluitend betrekking op bestaande situaties. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vindt de afweging over het al dan niet treffen van geluidsmaatregelen plaats in het kader van de ruimtelijke procedure.

[2] Een plandrempel is een geluidniveau waarboven het bestuursorgaan maatregelen overweegt om de geluidbelasting te beperken.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het wettelijk kader. Hierin is omschreven wat de achtergrond is van de Richtlijn omgevingslawaai en hoe dit is geïmplementeerd is in de Nederlandse wetgeving. Dit actieplan betreft de derde tranche. Daarom wordt in hoofdstuk 3 teruggekeken naar de voorgaande actieplannen en de resultaten die zijn behaald. Hoofdstuk 4 schetst kort de uitkomsten van de inventarisatie van vorig 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[3] 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.

[3] Een knelpunt is een woning waar de geluidsbelasting de plandrempel overschrijdt.

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 vastlegging, 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 blootstellingniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens; ook moeten ze een goede geluidkwaliteit 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. Bij de opstelling van het actieplan is inspraak mogelijk.

Het toepassingsgebied van de Europese richtlijn 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 de Omgevingswet[4]. In de Nederlandse wetgeving is hiervoor een systeem van geluidbelastingkaarten en programma's opgenomen voor belangrijke geluidbronnen zoals wegen, spoorwegen, industrie en burgerluchthavens.

Een meer gedetailleerde uitwerking is gegeven in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierin zijn de eisen opgenomen waaraan het actieplan inhoudelijk moet voldoen.

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.

[4] De vaststelling van de geluidsbelastingkaarten in artikel 20.17, de vaststelling van het actieplan in artikel 3.6.

3. Evaluatie voorgaande actieplannen

3.1 Evaluatie 1e en 2e tranche

Dit is de vierde keer dat het actieplan wordt opgesteld. In de vorige tranches zijn bij een aantal knelpunten al maatregelen getroffen om de geluidsbelasting te verminderen. Er is toen steeds voor gekozen om maatregelen te onderzoeken in combinatie met (grootschalig) onderhoud aan de weg. In de eerste twee tranches zijn onder andere de volgende maatregelen getroffen:

- Aanleggen van geluidsarme klinkers op de Westbroekse Binnenweg;
- Verlagen van de maximum snelheid op de Dr. Plesmanlaan, Dr. Ariënslaan en de Nassaustraat in Maarssen;
- Bij de reconstructie van de Brugoprit in Breukelen is gedeeltelijk geluidsreducerend asfalt toegepast en gedeeltelijk een geluidsscherm geplaatst;
- Door de aanleg van de rondweg rond Loenen aan de Vecht is de geluidssituatie in de kern verbeterd.

Door een wijziging in de rekenmethodiek en de modellering is het meten van geluid verbeterd. Tegelijkertijd zorgt dit er voor dat de geluidkaarten van voorgaande jaren slecht te vergelijken zijn met deze geluidkaarten.

3.2 Evaluatie 3e tranche

In het actieplan 2018-2023 zijn een aantal maatregelen benoemd.

3.2.1 Wijziging voorrangsregeling kruising Herenweg/Maarsseveense Poort

Het doel van wijzigen van de voorrangsregeling was om de feitelijk gereden snelheid te verlagen en de doorstroming te verbeteren. Hierdoor zou mogelijk ook het verkeersaanbod op de Herenweg, tussen de Maarsseveense Vaart en de Maarsseveense Poort, worden verlaagd. Ondanks dat de wijzigingen in het meetjaar 2019 nog niet gereed waren zien we dat de knelpunten wel zijn opgelost. Dit komt mogelijk door de nieuwe rekenmethodiek.

3.2.2 Herinrichting van de kruispunten Burgemeester Waverijnweg-Ruimteweg en Floraweg

Het was de bedoeling om de kruispunten bij de Burgemeester Waverijnweg met de Ruimteweg/Safariweg en Floraweg/Vogelweg te wijzigen naar rotondes. In combinatie daarmee zou worden gekeken naar mogelijkheden om de knelpunten op te lossen. Hierbij zou worden overwogen om geluidsschermen te plaatsen. Tijdens het proces is echter gebleken dat het aanleggen van rotondes niet haalbaar was. Daarom is er voor gekozen om de verkeersregelinstallatie te vervangen. Aangezien inmiddels ook het project Ruimtekwartier was opgestart, is er voor gekozen om de realisatie van de geluidsschermen in dat project mee te wegen. Meer hierover in hoofdstuk 7.

3.2.3 Verplaatsing aansluiting Floraweg op Zuilense Ring

In het kader van de aanleg van Haagstede zou de aansluiting op de Zuilense Ring worden verlegd richting de Zuilense Ring. Dit bleek echter niet mogelijk. Bij de realisatie van Haagstede wordt gekeken welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden om geluidshinder tegen te gaan. Hierover worden afspraken gemaakt met de projectontwikkelaars.

3.2.4 Maatregelen bij bestemmingsplannen

In het voorgaande actieplan is aangegeven dat er verschillende ontwikkelingen waren, ook langs drukke wegen met een hoge geluidbelasting. Specifiek benoemd zijn de ontwikkelingen Haagstede en Ruimtekwartier. Er is aangegeven dat om nieuwe knelpunten te voorkomen, er rekening wordt gehouden met de plandrempels uit het actieplan. Projectontwikkelaars nemen daarom bijvoorbeeld aanvullende maatregelen ten opzicht van de N230 door geluidsschermen te verhogen. Als een overschrijding van de plandrempel niet kan worden voorkomen, dan worden compenserende

maatregelen getroffen om een voldoende laag binnenniveau te realiseren. Daarbij is aangegeven dat altijd het wettelijk kader van de Wet geluidhinder geldt. Eventuele hogere waarden worden daarbij getoetst aan het gemeentelijk beleid.

3.2.5 Stiltegebieden

Wij hebben in het vorig actieplan aangegeven dat er geen maatregelen worden genomen omdat de overschrijdingen in de stiltegebieden worden veroorzaakt door bestemmingsverkeer.

3.2.6 Geluidssanering

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 worden 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. Er is aangegeven dat ernaar gestreefd wordt om in de planperiode met deze subsidie alle saneringssituaties oplossen. De sanering is nog niet afgerond en wordt voortgezet (zie hoofdstuk 7).

4. Geluidsituatie 2019

Het actieplan is gebaseerd op de geluidsituatie in 2019. Er is voor basisjaar 2019 gekozen, omdat de jaren 2020 en 2021 niet representatief waren door de corona-lockdowns die in die jaren hebben plaatsgevonden. Gedurende die jaren waren de verkeersintensiteiten lager. Deze jaren gebruiken als basisjaar voor de geluidsbelastingkaarten zou een onderschatting betekenen van de feitelijke situatie. De geluidbelastingkaarten zijn vastgesteld in het college in het najaar van 2023. Aan de hand van de geluidbelastingkaarten is voor de diverse lawaaibronnen het aantal (ernstig) geluidgehinderden bepaald. Voor wegverkeerslawaai 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 uitkomsten ten aanzien van de gemeentelijke wegen worden in dit hoofdstuk kort besproken. In bijlage 1 en bijlage 2 zijn uitgebreidere resultaten weergegeven, met daarbij ook de andere geluidbronnen. De nieuwe uitkomsten zijn ook door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

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

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

De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande tabel. In bijlage 1 en 2 is de geluidsbelasting op een kaart weergegeven.

Tabel 1: resultaten wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen

Wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen					
L_{den} [dB]					
	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	5.452	2.638	935	28	0
aantal bewoners	11.668	5.646	2001	59	0
aantal ernstig gehinderden	1.496	1.003	488	19	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	23	12	2	0	0
L_{night} [dB]					
	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	2.847	1.028	163	0	0
aantal bewoners	6.094	2.200	349	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	314	163	36	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	12	3	0	0	0

5. Plandrempels

Centraal in het actieplan staan de zogenaamde plandrempels. Als de geluidbelasting hoger is dan de plandrempel, wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de overschrijdingen ongedaan te maken. Een plandrempel 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 zijn de volgende plandrempels in het kader van het actieplan 2024-2029 vastgesteld:

- Plandrempel voor doorgaande gemeentelijke wegen en gebiedsontsluitingswegen: 60 dB L_{den}
- Plandrempel voor overige gemeentelijke wegen: 65 dB L_{den}

Deze plandrempels waren al opgenomen in de voorgaande actieplannen geluid. Het beleid wordt daarmee gecontinueerd. Wij zien geen reden om de plandrempel te wijzigen.

De wegen die als doorgaande gemeentelijke wegen respectievelijk gebiedsontsluitingswegen worden opgemerkt zijn weergegeven in Figuur 1: Weergave gemeentelijke doorgaande wegen en gebiedsontsluitingswegen Figuur 1. In vervolg op het voorgaand actieplan wordt er geen plandrempel voor L_{night} vastgesteld.

We hanteren twee plandrempels omdat de beleving bij drukkere wegen anders is. Bij drukke wegen is er een meer constante verkeerstroom, waardoor het geluid langere tijd aanwezig is en ook verder van de weg hinderlijk aanwezig kan zijn. Bij rustiger wegen kunnen ook hoge geluidsbelastingen voorkomen. Dit wordt dan vaak veroorzaakt doordat woningen relatief dicht bij de weg liggen en de wegen vaker klinkerwegen zijn. Een passerende auto zorgt dan voor een korte piek. Dit wordt (bij normaal weggedrag)[5] in het algemeen als minder hinderlijk ervaren. Klachtenpatronen in de gemeente en de rest van Nederland geven dit ook aan.

Plandrempels overige geluidbronnen
Voor provinciale wegen, Rijkswegen en spoorwegen stelt het bevoegd gezag (provincie respectievelijk Rijkswaterstaat en Prorail) zelf een actieplan op. De gemeente neemt deze bronnen daarom niet mee in haar actieplan en neemt hiervoor geen plandrempels op.

We zetten ons wel in om hinder van snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen en vliegverkeer te voorkomen en voeren daarvoor gesprekken met het bevoegd gezag (Rijkswaterstaat, provincie, Prorail en Schiphol).

Omdat er binnen de gemeente geen knelpunten voor industrielawaai zijn, wordt in dit actieplan geen plandrempel voor industrielawaai benoemd.

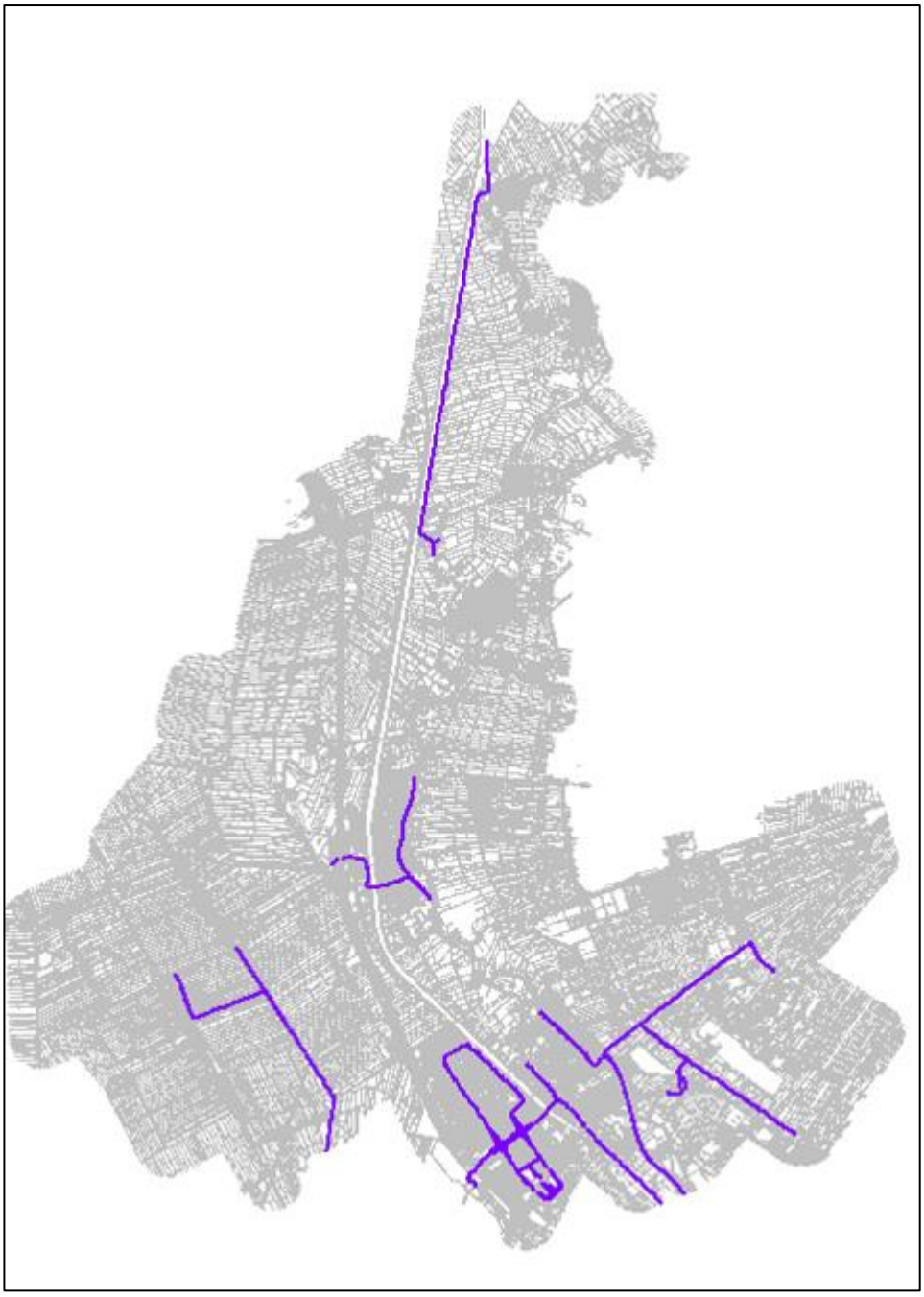
Plandrempel voor stille en stiltegebieden
In de eerste actieplannen zijn geen stille gebieden aangewezen. In het kader van de Omgevingswet moeten kwaliteiten van gebieden worden beschreven. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan wordt de geluidskwaliteit ook meegenomen. Hierbij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

[5] Snel optrekken in een lage versnelling of getunede auto's leiden nog wel eens tot klachten.

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 plandrempel opgenomen van 50 dB L_{den}. Deze plandrempel is opgenomen ter bescherming van het stiltegebied (dus niet ter bescherming van de woningen aan de weg). Bovendien heeft de provincie in de Omgevingsverordening provincie Utrecht maatregelen omschreven om geluidproducerende activiteiten in stiltegebieden te beperken.

Afronding

Bij alle plandrempels hanteren we de afrondingsregels zoals die in artikel 3.4 van de Omgevingsregeling is opgenomen. Deze afrondingsregels zijn ook opgenomen in bijlage 3.



Figuur 1: Weergave gemeentelijke doorgaande wegen en gebiedsontsluitingswegen

6. Knelpuntanalyse

6.1 Analyse geluidbelastingkaarten

De basis voor dit actieplan is de aangepaste geluidbelastingkaart en tabellen met geluidgehinderden (zie ook hoofdstuk 4). Uit de tabellen blijkt dat voor Stichtse Vecht wegverkeerslawaai de belangrijkste geluidbron is. Uit de analyse blijkt dat de geluidsbelastingen in veel gevallen lager uitvallen dan in de vorige tranche. De geluidsbelastingen zijn niet goed te vergelijken omdat ook de wettelijke rekenmethodiek gewijzigd is. Daarnaast is het model nauwkeuriger gemaakt. De consequentie is dat het aantal knelpunten lager is dan in de vorige tranche.

6.2 Knelpunten

In bijlage 4 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]

6.2.1 Breukelen

In Breukelen wordt met name langs de Straatweg de plandrempel overschreden. Voor de Straatweg geldt een plandrempel van 60 dB. De overschrijdingen bij de Straatweg zijn maximaal 3 dB. Daarnaast wordt er bij een woning aan de Stationsweg de plandrempel overschreden.

6.2.2 Maarssen

In Maarssen is sprake van overschrijdingen van de plandrempel voor doorgaande en gebiedsontsluitingswegen, met een plandrempel van 60 dB. Het betreft overschrijdingen ten gevolge van de Straatweg en de Dr. Plesmanlaan. Langs de Straatweg richting Utrecht is sprake van overschrijdingen tot 3 dB. Aan de Dr. Plesmanlaan wordt op het complex Merenhoef de plandrempel overschreden met maximaal 2 dB.

In Maarssenbroek is enkel sprake van overschrijdingen langs de doorgaande routes en gebiedsontsluitingswegen. De overschrijdingen vinden met name plaats langs de Vogelweg en de Burg. Waverijnweg. De overschrijdingen zijn maximaal 2 dB. Daarnaast is er een overschrijding bij de Ruimteweg.

Tot slot wordt op twee woningen langs de Maarsseveensevaart de plandrempel overschreden.

6.2.3 Kockengen

Langs de Portengen en Gieltjesdorp, tussen de Provincialeweg en de gemeente Utrecht, is een aantal woningen waar de plandrempel voor doorgaande wegen van 60 dB wordt overschreden. De overschrijding is ten hoogste 3 dB.

[6] Belangrijk om op te merken is dat de cijfers in tabel 1 (pagina 10) gebaseerd zijn op berekeningen met de Europese rekenmethode Cnossos. Deze rekenmethode is verplicht vanuit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai, om vanuit heel Europa eenduidige geluidskaarten en tabellen met gehinderden op te leveren. De kaarten in bijlage 4 zijn gegenereerd met de AREG rekenmethode, waarmee in Nederland wordt gerekend en waarmee ook ruimtelijke plannen getoetst worden. Door de verschillende methodes ontstaan er verschillen in aantallen objecten boven de plandrempel. Met de AREG rekenmethodes zijn deze aantallen lager dan met de Cnossos rekenmethode. Ons beleid is gebaseerd op de Nederlandse rekenmethodes, en hiervoor zijn dus de kaarten in bijlage 4 leidend.

6.2.4 Loenen aan de Vecht

In het buitengebied is één locatie waar de plandrempel voor doorgaande wegen van 60 dB wordt overschreden. Het gaat om een locatie langs de Oostkanaaldijk in Loenen aan de Vecht, waar bij twee woningen een overschrijding optreedt van 2 dB. Deze woningen staan op de saneringslijst.

6.2.5 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 bijlage 4.5.

7. Maatregelen

Om de geluidsituatie 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. Hieronder wordt per groep knelpunten beschreven welke acties er in de planperiode worden uitgevoerd.

Een kanttekening bij de analyse is dat er op basis van de EU richtlijn wordt gekeken op een hoogte van 4 meter (op de gevel vanaf maaiveld). In sommige gevallen kan dit tot een onder- of overschatting van de daadwerkelijke gevelbelasting op de begane grond of hogere verdiepingen leiden. Bij het beoordelen van de maatregelen wordt op verschillende hoogten gekeken naar de geluidsbelasting en het effect van de maatregel.

Voor de komende planperiode zijn er in de basis vier verschillende acties:

- Het onderzoeken van maatregelen (geluidsreducerend asfalt of schermen). Dit betreft vooral de knelpunten in Maarssenbroek.
- Bij nieuwbouw worden in het kader van de Wet geluidhinder (nu Omgevingswet) al maatregelen getroffen. Een aantal knelpunten is relatief nieuw. Hierbij kunnen we nagaan wat er bij de bouw aan maatregelen is getroffen. Deze knelpunten kunnen dan waarschijnlijk afgevoerd van de lijst met knelpunten.
- Een deel van de woningen valt onder de geluidssanering op basis van de Wet geluidhinder. Deze wordt vervolgd en ten behoeve van de volgende planperiode inventariseren we welke van de knelpunten gesaneerd zijn.
- Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen nieuwe knelpunten voorkomen.

Hieronder wordt per groep knelpunten beschreven welke actie wordt gevolgd. In het algemeen geldt daarbij dat de prioriteit ligt bij groepen van meerdere woningen. Bij solitaire woningen nemen we in het kader van dit actieplan geen acties op.

7.1 Straatweg (Breukelen en Maarssen)

Een deel van de woningen die ten gevolge van de Straatweg in Breukelen en Maarssen een overschrijding van de plandrempel ondervinden vallen onder de geluidssanering, welke nog loopt. Van de 123 woningen op de Straatweg die oorspronkelijk op de saneringslijst stonden moeten er nog 51 gesaneerd worden. De overige huizen zijn al gesaneerd, of hoeven niet meer gesaneerd te worden omdat de snelheid voor de huizen verlaagd is naar 30 km/u.

Tijdens de planperiode wordt de geluidssanering vervolgd. Daarbij wordt gedocumenteerd welke woningen worden gesaneerd. Bij het opstellen van het volgende actieplan wordt geïnventariseerd welke woningen nog resteren als knelpunt. De verwachting is dat met het lopende saneringstraject het grootste deel van de knelpunten zal zijn opgelost.

Een deel van de knelpunten gaat om relatief nieuwe woningen (bijvoorbeeld bij de knelpunten bij de rotonde Burg. Waverijnweg-Straatweg). Hiervan wordt tijdens de planperiode nagegaan welke maatregelen bij de bouw getroffen zijn en of dit betekent dat deze in de praktijk geen knelpunt meer zijn.

7.2 Maarssenbroek

Hoewel volgens de huidige analyse langs de Ruimteweg (vrijwel) geen knelpunten zijn, wordt niettemin, mede in het kader van de ontwikkeling van het Ruimtekwartier, hier een scherm

gerealiseerd. Er wordt nog onderzocht welke hoogte dit scherm zal hebben en tot waar het exact zal doorlopen. Hierbij wordt rekening gehouden met de toekomstige (verkeers)situatie.

Voor de knelpunten langs de Vogelweg wordt tijdens de planperiode onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de knelpunten op te lossen. Gezien de beperkte overschrijding van de plandrempel biedt geluidsreducerend asfalt hier mogelijk een oplossing. Er wordt ook gekeken naar het rendement (kosten-baten) van de maatregelen en de onderhoudskosten, ook in relatie tot het onderhoudsprogramma. Het college neemt vervolgens een besluit of en wanneer maatregelen worden getroffen.

Voor de knelpunten langs de Burg. Waverijnweg (Waterstede) geldt dat de overschrijding maximaal 1 dB is. Dit is waarschijnlijk op te lossen met een relatief laag scherm (1 meter) of geluidsreducerend asfalt. Daarnaast zijn dit relatief nieuwe woningen die gebouwd moeten zijn om aan de geluidsnormen te voldoen. Indien als gevolg van het wegverkeer de plandrempel op de buitengevel zou worden overschreden moeten bouwtechnische maatregelen zijn getroffen om een voldoende laag binnenniveau te realiseren. Tijdens de planperiode onderzoeken wij of dit inderdaad het geval is of dat er nog aanvullende maatregelen nodig zijn. In dat laatste geval wordt ook onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn. Net als bij de Vogelweg neemt het college hier vervolgens een besluit over.

Aan de Planetenbaan ligt een pand met een overschrijding van de plandrempel. Dit is een relatief nieuw pand. Bij de bouw zijn hier maatregelen getroffen. Tijdens de planperiode wordt geïnventariseerd welke maatregelen dit zijn. De verwachting is dat dit knelpunt vervolgens kan worden afgevoerd van de lijst met knelpunten.

7.3 Maarseveensevaart

Hier is één woning met een overschrijding van 2 dB van de plandrempel. Daarbij krijgen we ook veel klachten van bewoners. Daarom gaan we binnenkort de Maarsseveense Vaart renoveren, waarbij ook een geluidsreductie wordt gerealiseerd. Ook na de renovatie van de Maarsseveense Vaart blijven we in gesprek met de inwoners over ervaren geluidsoverlast.

7.4 Kockengen

Aan Portengen en Gieltjesdorp zit een reeks overschrijdingen van de plandrempel. Dit is een 60 km/u weg in het buitengebied. Geluidsreducerend asfalt is hier niet goed mogelijk. Er is namelijk veel landbouwverkeer, wat het effect van geluidsreducerend asfalt teniet doet. Geluidsreducerend asfalt werkt namelijk door de open structuur. Landbouwverkeer zorgt voor vervuiling van het wegdek. De open structuur wordt dan opgevuld en het asfalt verliest het geluidsreducerend effect. Ook overdrachtsmaatregelen zijn niet mogelijk. In de planperiode worden hier geen acties voorzien.

7.5 Solitaire woningen

Er is een aantal solitaire woningen met een overschrijding van de plandrempel, zoals bijvoorbeeld de Oostkanaaldijk in Nieuwersluis en de Stationsweg in Breukelen. De woningen aan de Oostkanaaldijk vallen ook onder de geluidssanering. Voor het knelpunt aan de Stationsweg worden geen maatregelen voorzien in het kader van dit actieplan.

7.6 Maatregelen bij stiltegebieden

De maatregelen bij stiltegebieden richten zich op het feitelijk stiltegebied. In het vorige actieplan was opgenomen dat hier geen maatregelen werden voorzien omdat de overschrijding worden veroorzaakt door het bestemmingsverkeer. Wij zien geen reden om dit beleid te wijzigen.

7.7 Maatregelen bij Omgevingsplan en buitenplanse omgevingsactiviteit

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.

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 Omgevingswet. Binnen de Omgevingswet kan gemotiveerd worden afgeweken van de standaardwaarde tot de grenswaarde. Afwijking aan de standaardwaarde wordt getoetst aan het gemeentelijke beleid.

7.8 Geluidsanering Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder was opgenomen dat de gemeente verplicht is situaties met een hoge geluidbelasting te saneren. Deze situaties vallen onder overgangsrecht in het kader van de Omgevingswet. Dit staat los van de maatregelen die in het kader van dit Actieplan genomen worden, maar er is wel overlap, omdat een deel van de knelpunten woningen betreft die ook een saneringswoning zijn. De saneringssituaties betreft situaties (woningen) 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 grotendeels uitgevoerd. Dit betrof de meest urgente saneringssituaties. In de gemeente zijn echter meer saneringssituaties (de B- en C-lijsten). Van de 975 huizen op de oorspronkelijke saneringslijst moeten er nog 212 gesaneerd worden. Een relatief groot cluster (77) hiervan ligt langs de Rijksstraatweg in Loenen aan de Vecht, Loenersloot, en Nieuwersluis. Een ander cluster (55) ligt aan de Straatweg in Maarssen of Breukelen.

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.

7.9 Maatschappelijke kwesties

Naast de plekken waar we geluidsoverlast meten zijn er ook locaties waarover wij veel klachten van bewoners ontvangen met betrekking tot geluid. Een belangrijke locatie hierbij is de wijk Zandweg-Oostwaard in Maarssen waar de N230 voor geluidsoverlast zorgt. De geluidsschermen zijn daar de afgelopen jaren beperkt onderhouden. De provincie start in 2025 met de renovatie van de N230 waarbij er stil asfalt wordt geplaatst en de snelheid wordt verlaagd van 100 km/u naar 80 km/u. tegelijkertijd wordt onderzocht welke maatregelen er nog nodig zijn om de geluidsoverlast voor de wijk Zandweg-Oostwaard te verminderen. Tot die tijd bekijkt de gemeente of met tijdelijke maatregelen de staat van de huidige geluidsschermen kunnen worden verbeterd.
De gemeente ontvangt ook veel klachten over de Huis ten Boschstraat in Maarssen. Ook daar werken we aan een reconstructie van de weg, waarmee ook geluidsreductie wordt gerealiseerd. Aanvullend onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om de Sweserengseweg opnieuw in te richten en daarmee ook mogelijk geluidsreductie te realiseren.

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 op de binnen de gemeente gebruikelijke wijze.
- Verwerking van eventuele zienswijzen en opmerkingen van de commissie in het definitieve actieplan geluid
- Vaststelling van het actieplan geluid en de plandrempels 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 2 juli 2024 goedgekeurd. Het college heeft hierbij besloten het ontwerp-actieplan ter inzage te leggen. Het ontwerp-actieplan heeft van 26 augustus tot en met 21 oktober 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 de lokale krant en op internet.

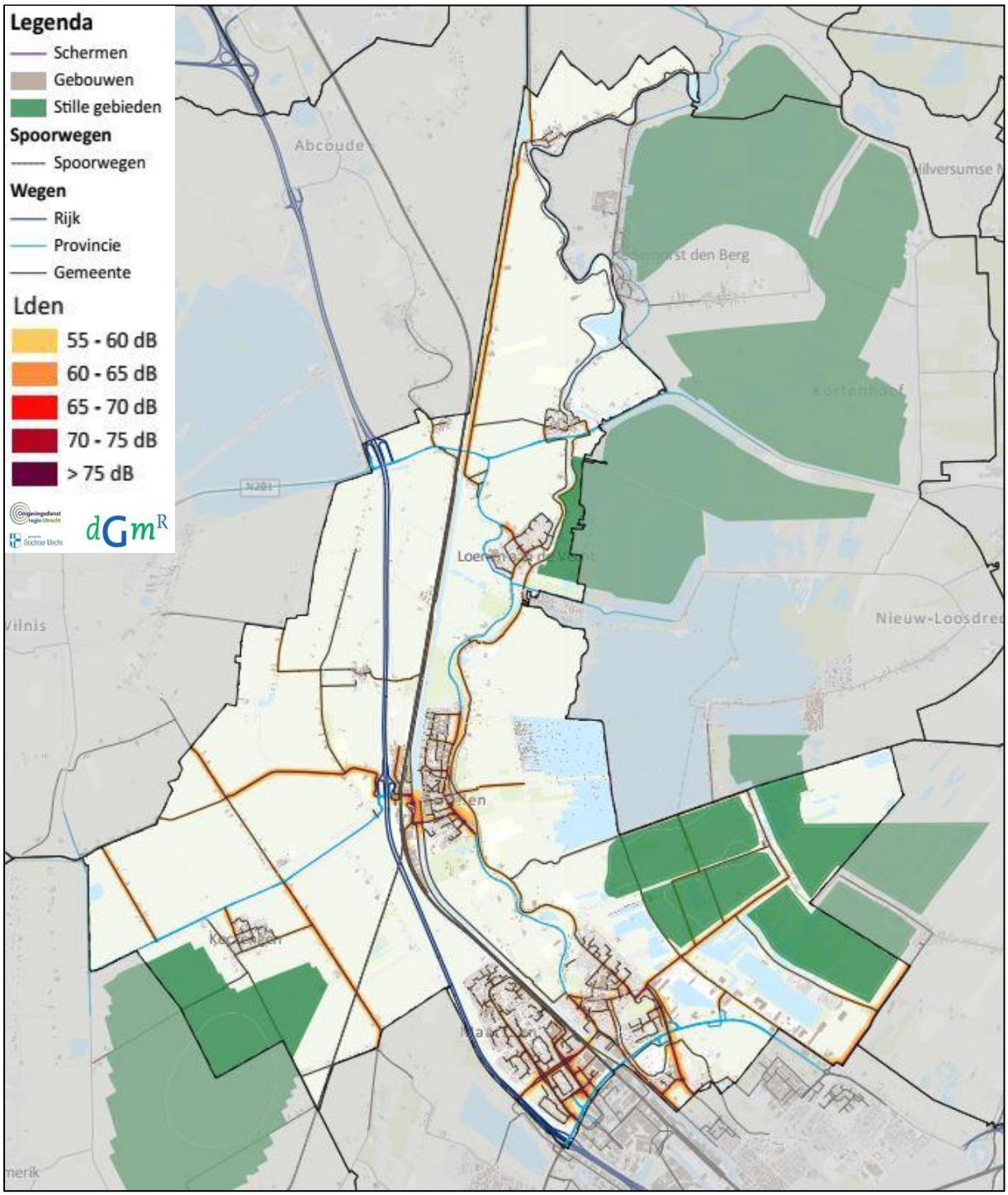
8.3 Zienswijzen

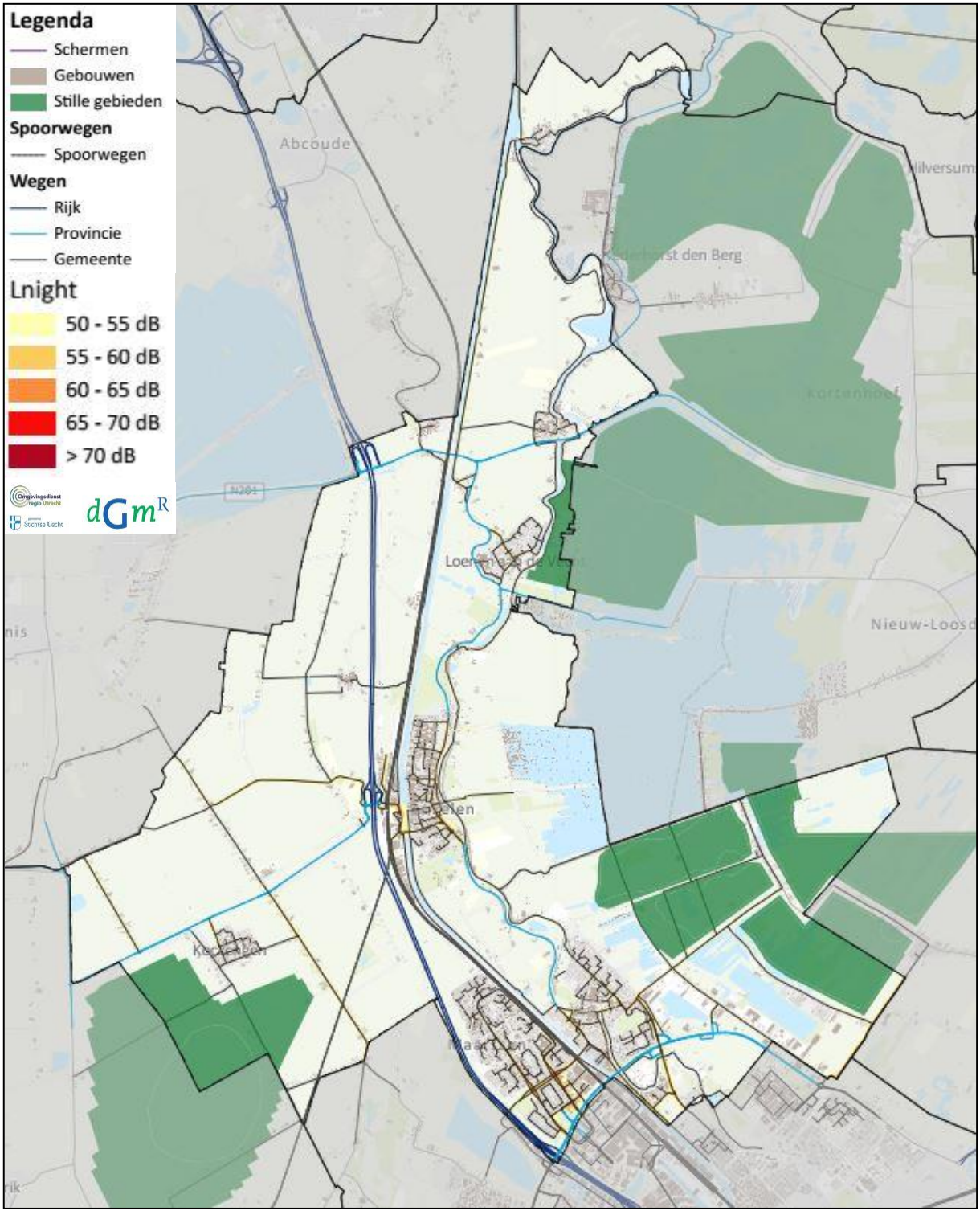
De binnengekomen zienswijzen worden behandeld in bijlage 5, de reactienota. De zienswijzen hebben tot een enkele wijziging geleid in het actieplan. In de samenvatting en de inleiding is de wettelijke reikwijdte van het actieplan verduidelijkt, om nadrukkelijker aan te geven dat vliegverkeer hier buiten valt.

Na de periode van de ter inzage legging zijn nog een tweetal zienswijzen binnengekomen. Wij hebben deze te laat ingediende zienswijzen niet behandeld in de reactienota.

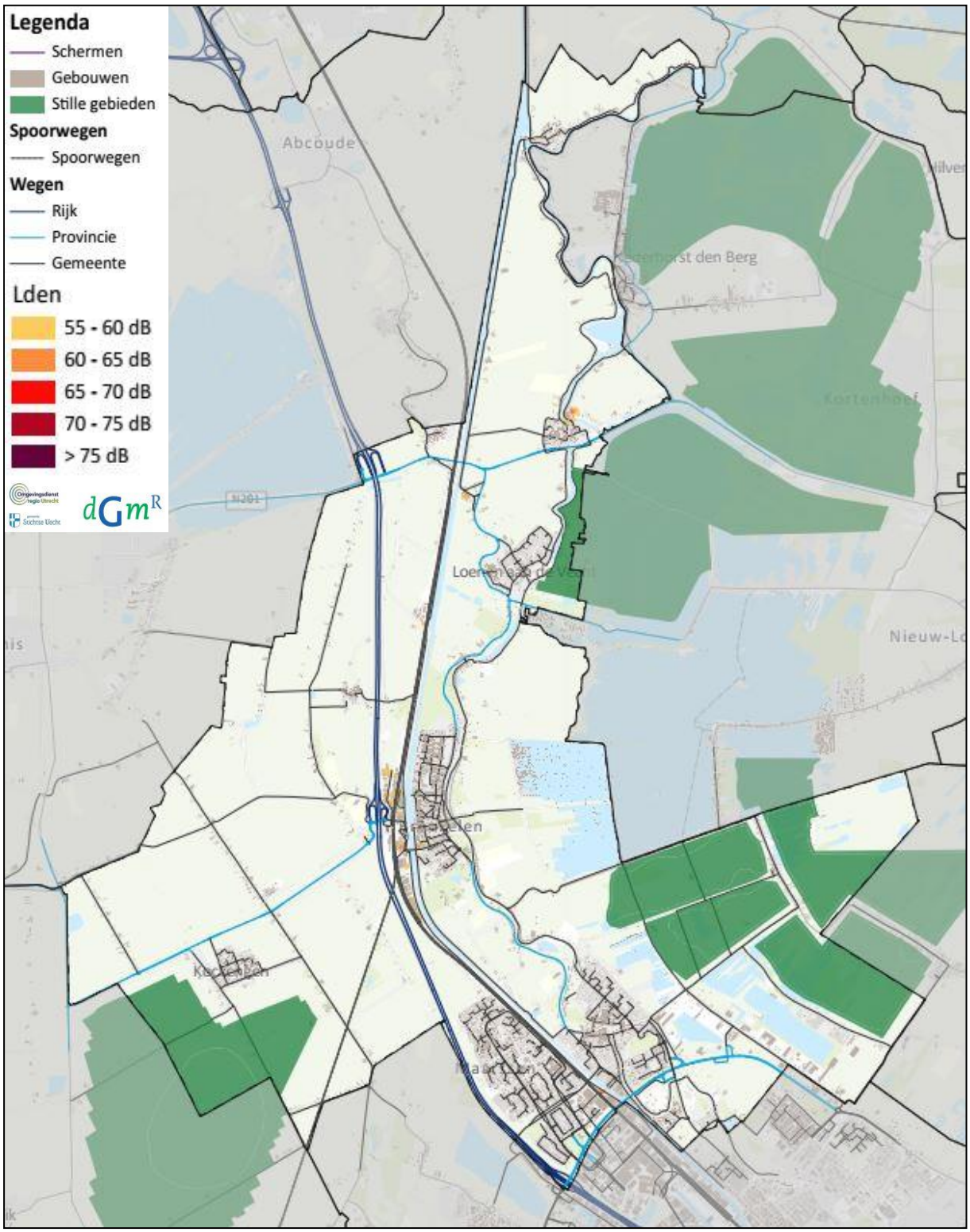
BIJLAGE 1. Geluidbelastingskaarten L_{den} en L_{night}

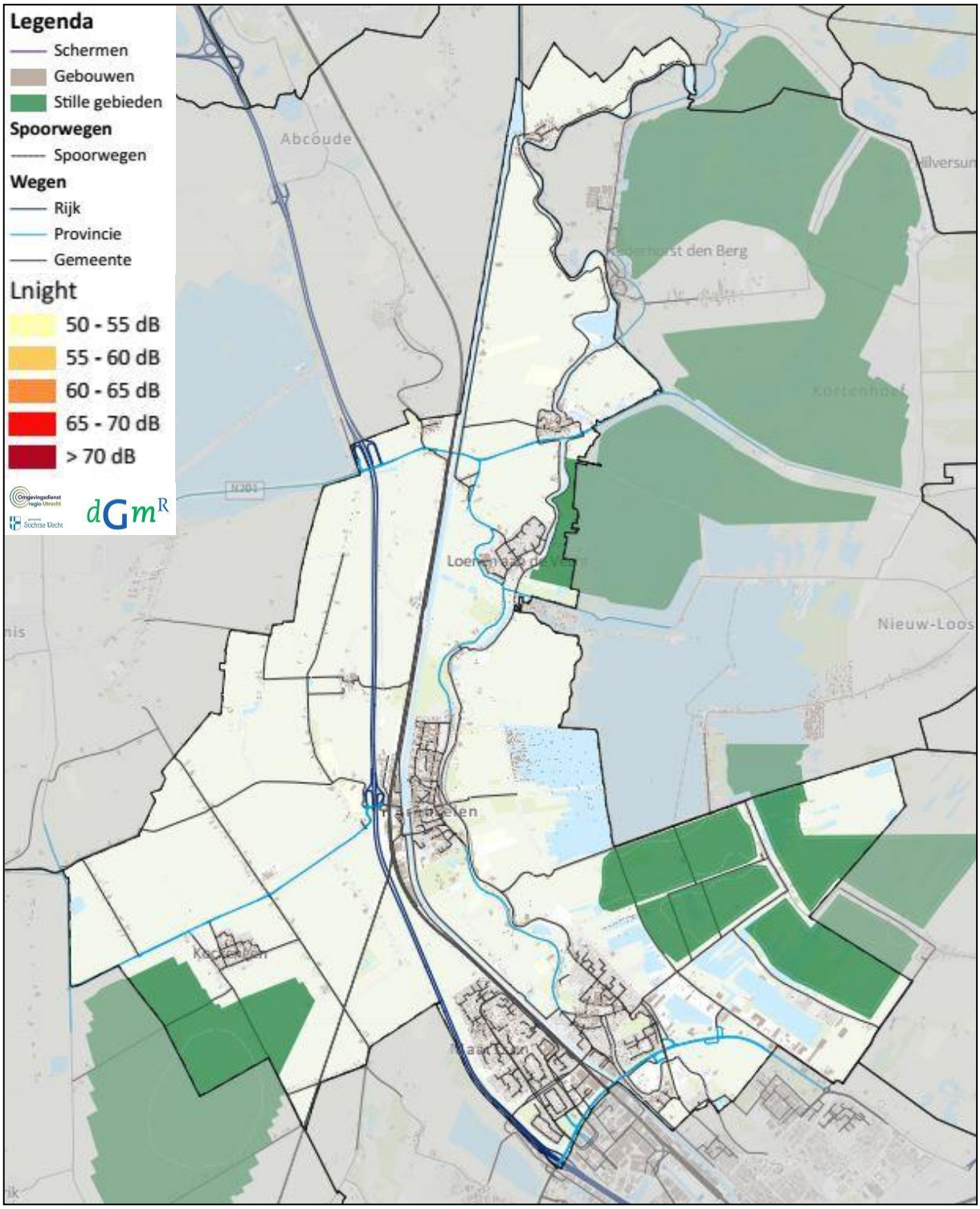
BIJLAGE 1.1 L_{den} en L_{night} geluidscontouren wegverkeerslawaai van gemeentelijke wegen




Legenda
Schermen
Gebouwen
Stille gebieden
Spoorwegen
Spoorwegen
Wegen
Rijk
Provincie
Gemeente
Lnight
50 - 55 dB
55 - 60 dB
60 - 65 dB
65 - 70 dB
> 70 dB
dGmR
Abcoude
Nieuw-Loosd

BIJLAGE 1.2 L_{den} en L_{night} geluidscontouren industrielawaai




Legenda
Schermen
Gebouwen
Stille gebieden
Spoorwegen
Spoorwegen
Wegen
Rijk
Provincie
Gemeente
Lnight
50 - 55 dB
55 - 60 dB
60 - 65 dB
65 - 70 dB
> 70 dB
dGmR
Abcoude
Nieuw-Loos

BIJLAGE 2. Tabellen met aantallen gehinderden

Wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen

L_{den} [dB]

	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	5.452	2.638	935	28	0
aantal bewoners	11.668	5.646	2001	59	0
aantal ernstig gehinderden	1.496	1.003	488	19	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	23	12	2	0	0

L_{night} [dB]

	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	2.847	1.028	163	0	0
aantal bewoners	6.094	2.200	349	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	314	163	36	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	12	3	0	0	0

Tabel B1.1: aantal ernstig gehinderden vanwege wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen

Industrielawaai

L_{den} [dB]

	55-59	60-64	65-69	70-74	75>
aantal woningen	30	3	1	0	0
aantal bewoners	64	7	2	0	0
aantal ernstig gehinderden	0	0	0	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	0	1	0	0

L_{night} [dB]

	50-54	55-59	60-64	65-69	70>
aantal woningen	4	0	0	0	0
aantal bewoners	9	0	0	0	0
aantal ernstig slaapgestoorden	0	0	0	0	0
aantal andere geluidgevoelige gebouwen	0	1	0	0	0

Tabel B1.2: aantal ernstig gehinderden vanwege industrielawaai

BIJLAGE 3. Afrondingsregels plandrempels

Omgevingsregeling

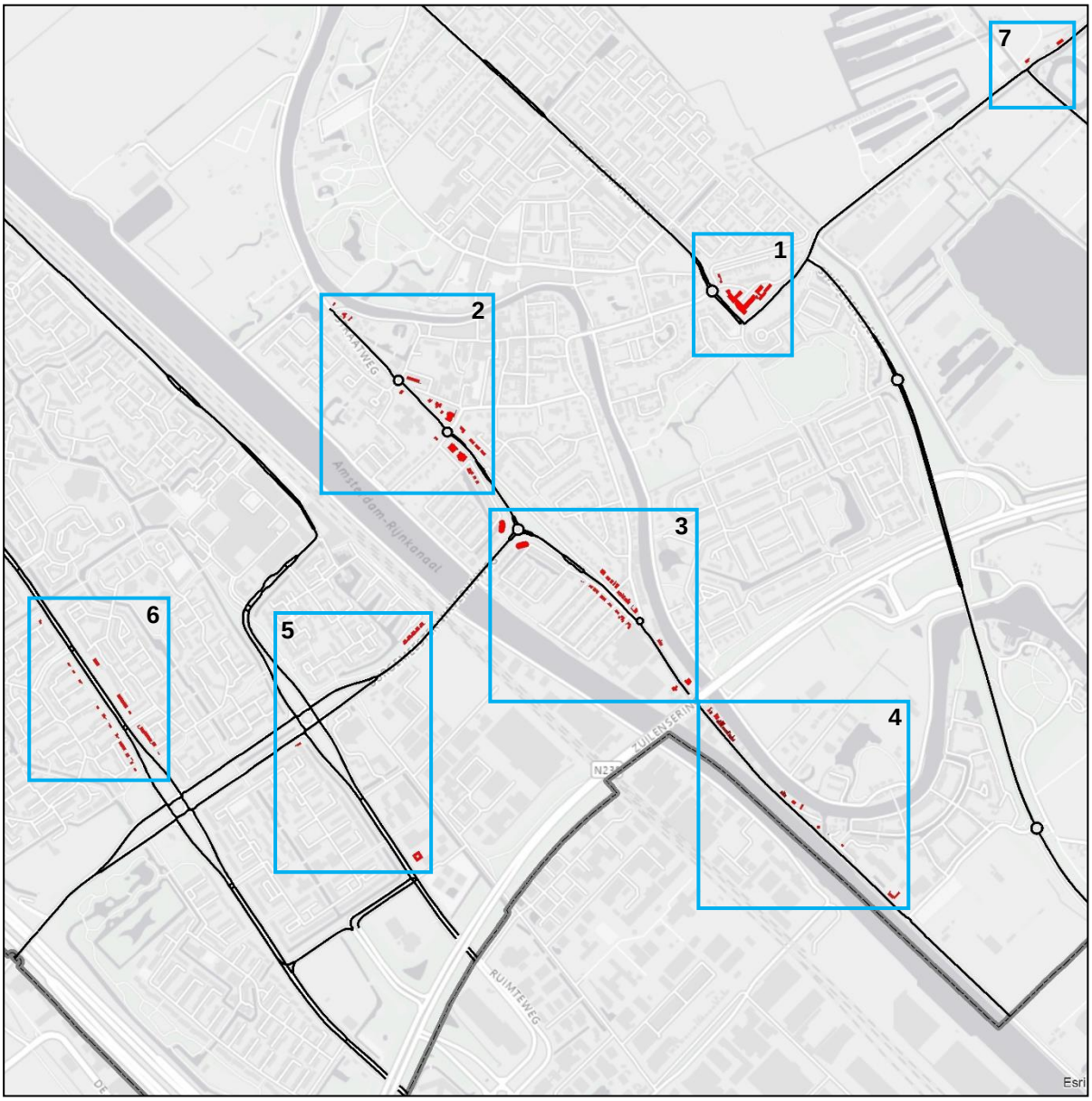
Artikel 3.4. (bepalen: geluid op een geluidgevoelig gebouw)

Bij het bepalen van het geluid op een geluidgevoelig gebouw:

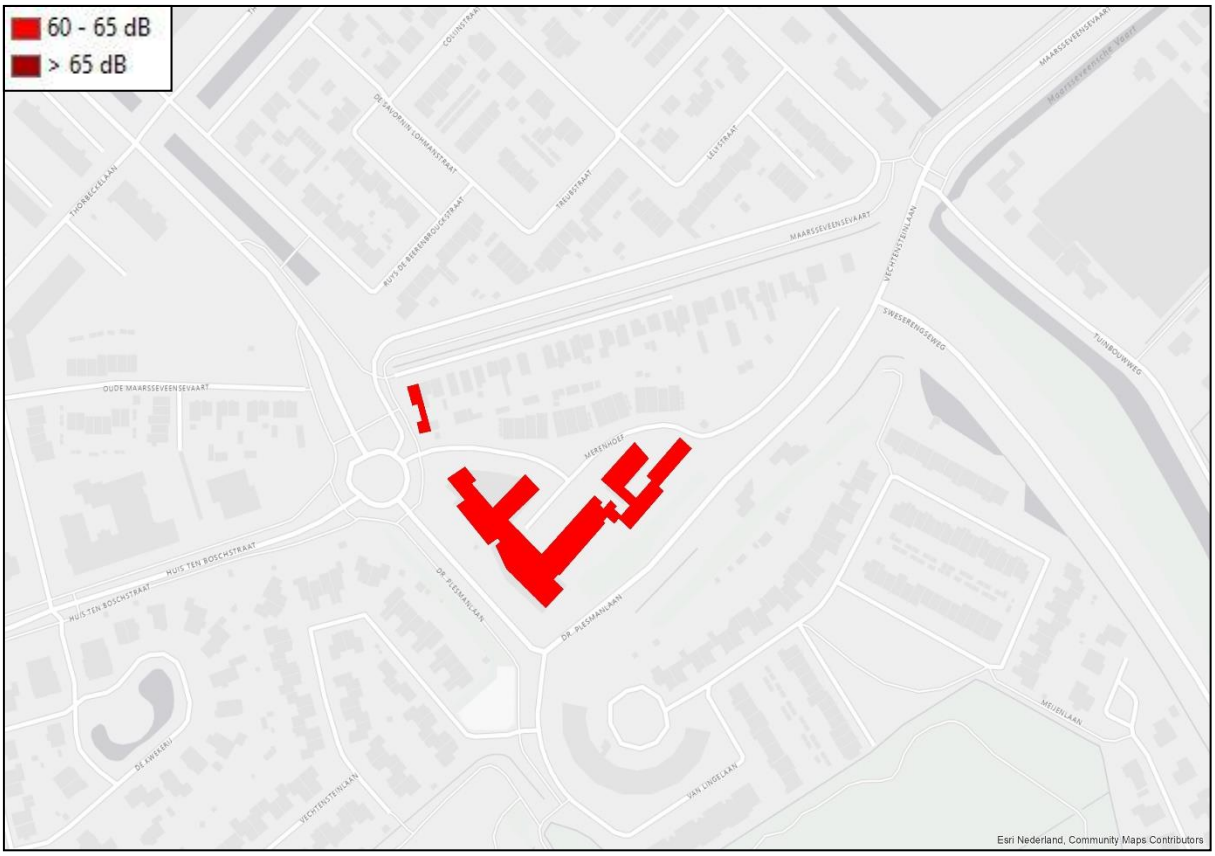
a. wordt het geluid dat wordt gereflecteerd door de gevel waarop het geluid wordt bepaald buiten beschouwing gelaten; en
b. worden de waarden afgerond op hele getallen, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het meest dichtbijgelegen even getal.

BIJLAGE 4. Kaarten met overschrijdingen van de plandrempel (L_{den})

BIJLAGE 4.1 Dorpskern Maarssen



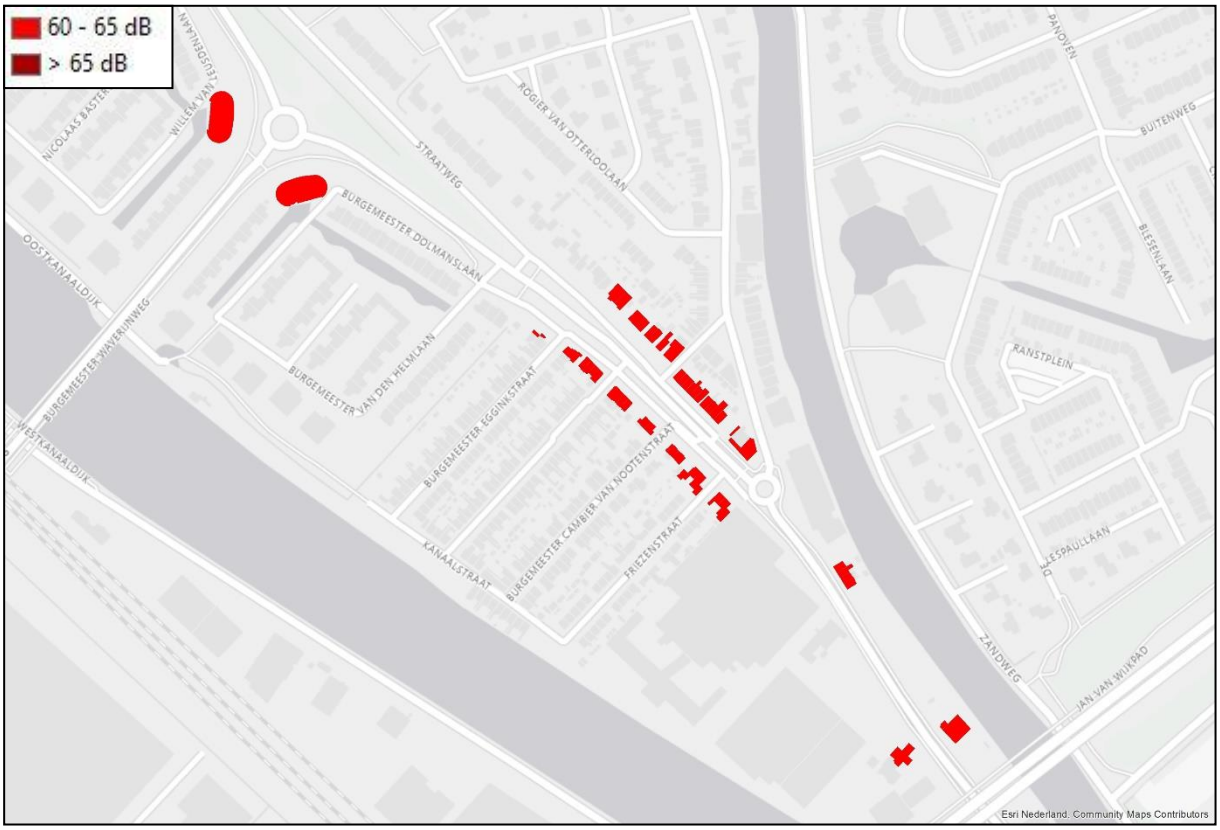
Maarssen - Overzichtskaart



Maarssen – Detailkaart 1 van 7

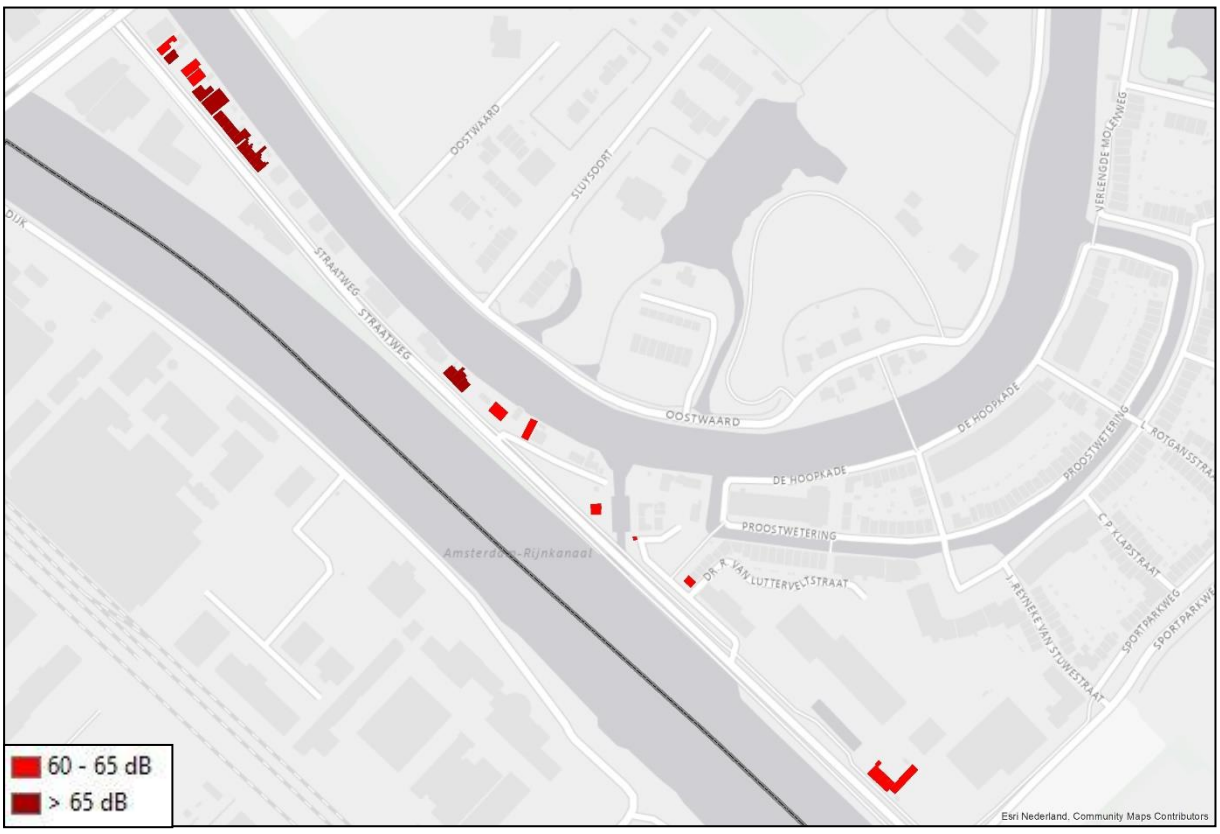
Maarssen – Detailkaart 2 van 7

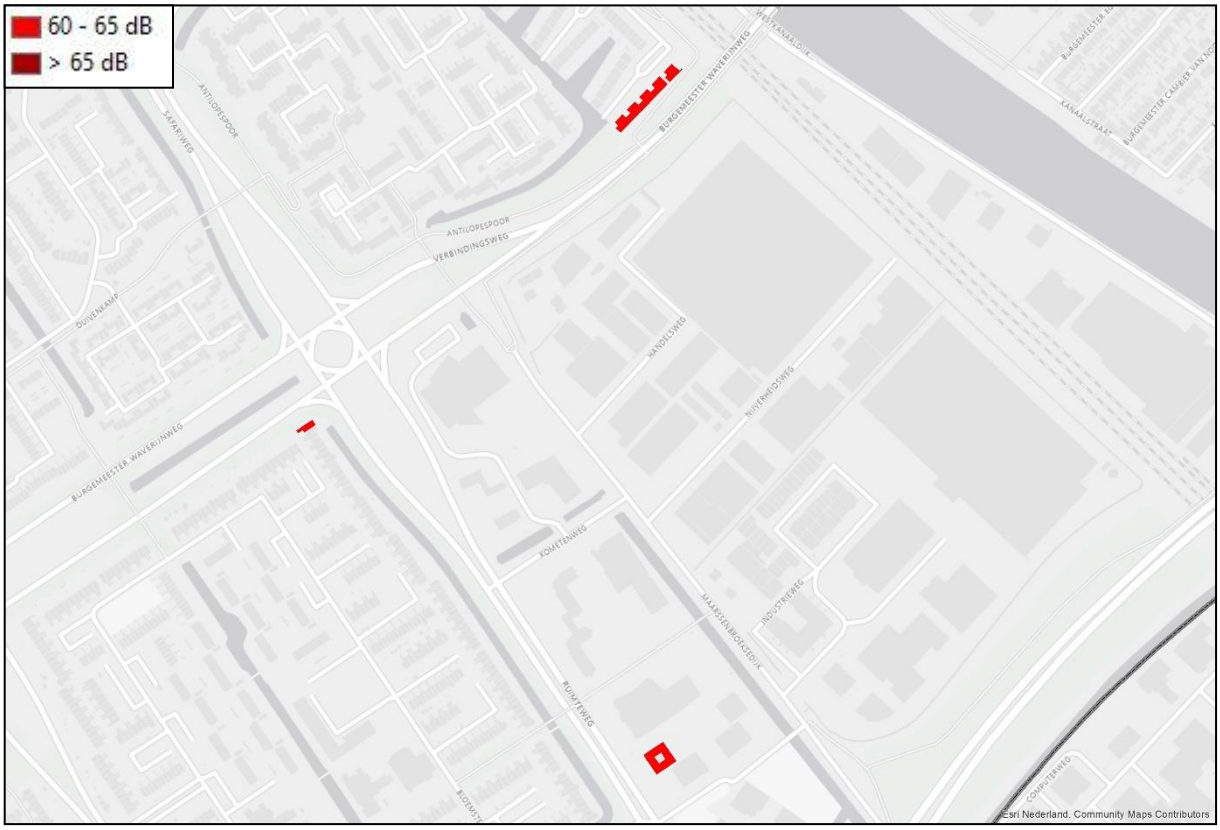




Maarssen – Detailkaart 3 van 7

Maarssen – Detailkaart 4 van 7

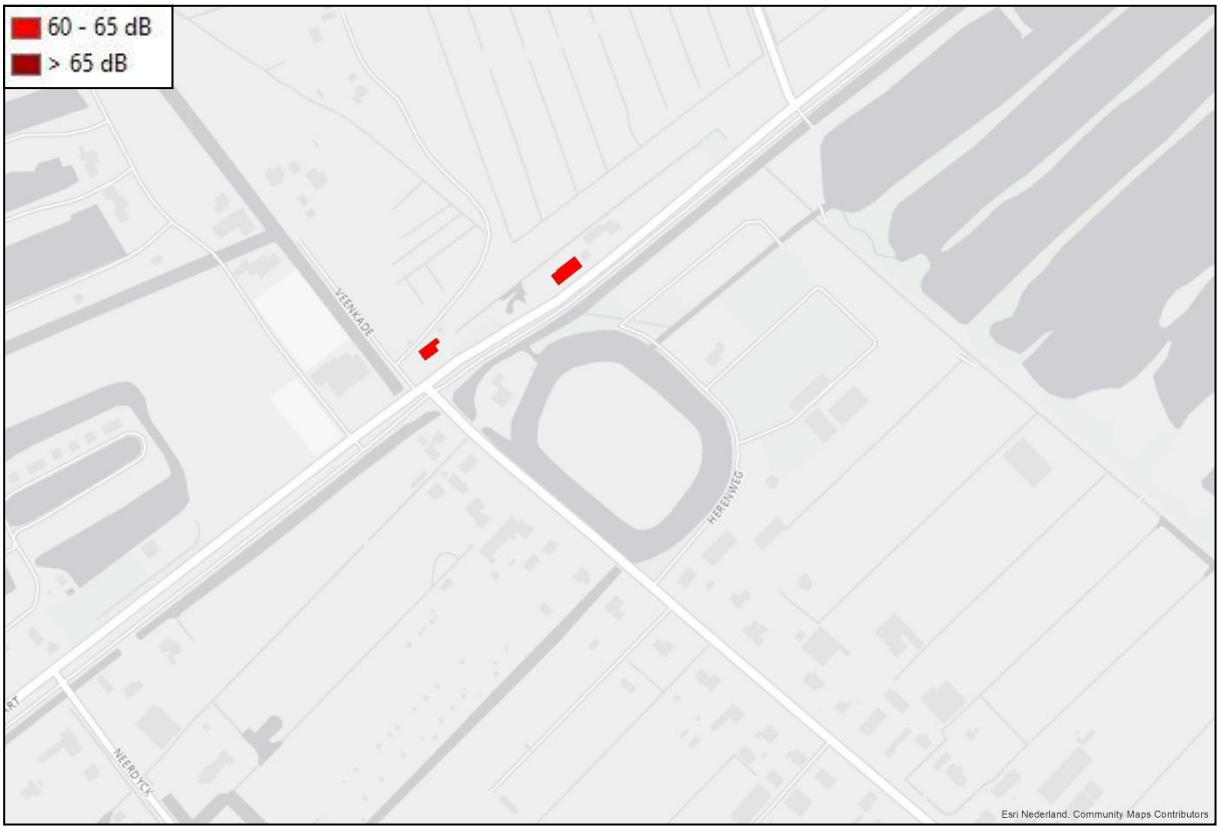




Maarssen – Detailkaart 5 van 7

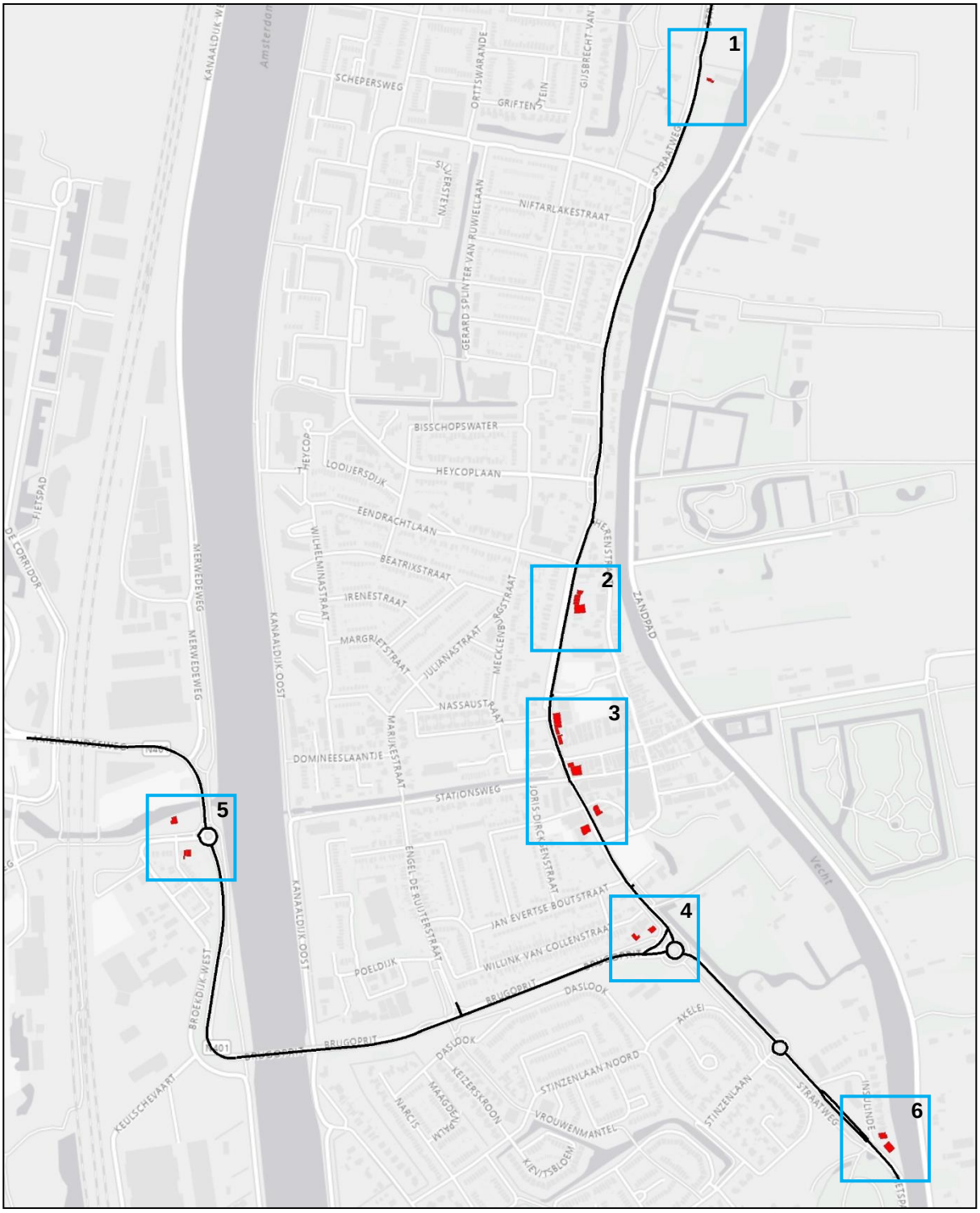
Maarssen – Detailkaart 6 van 7





Maarssen – Detailkaart 7 van 7

BIJLAGE 4.2 Dorpskern Breukelen





Breukelen – Detailkaart 1 van 6

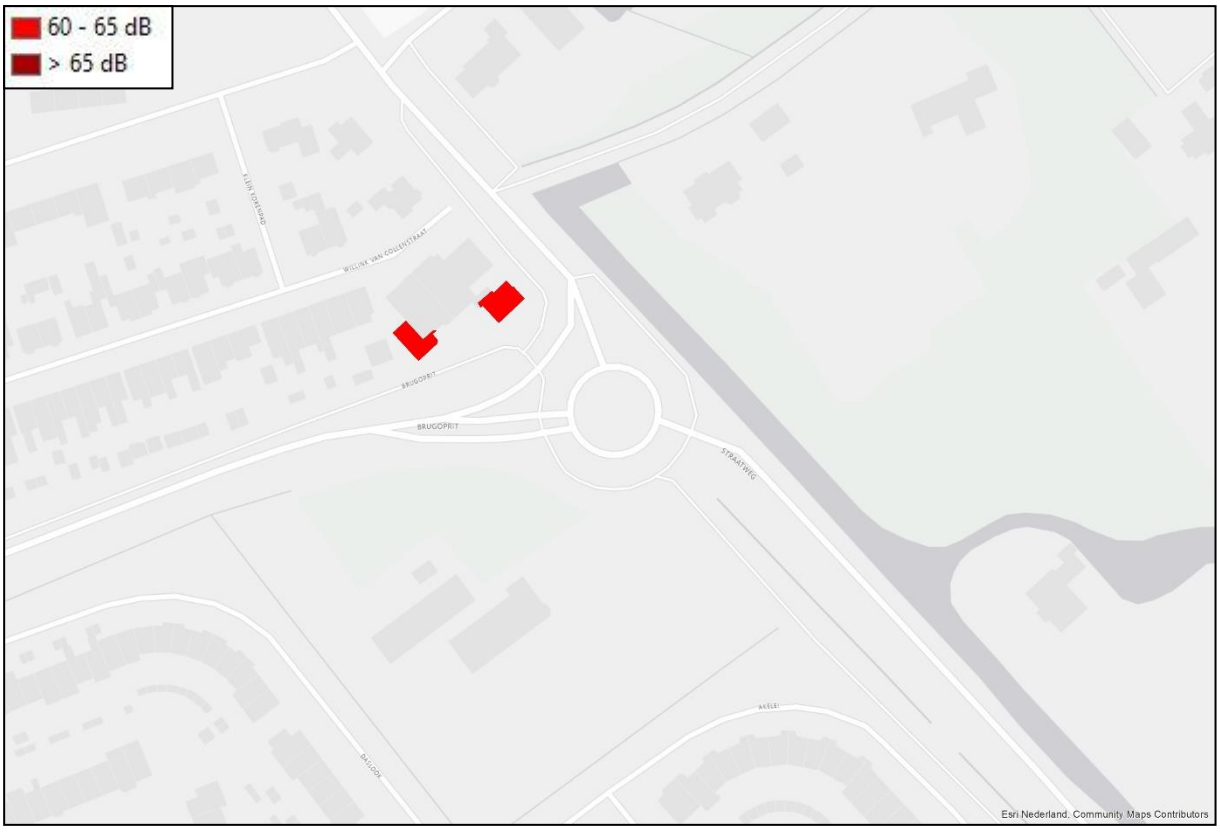
Breukelen – Detailkaart 2 van 6





Breukelen – Detailkaart 3 van 6

Breukelen – Detailkaart 4 van 6





Breukelen – Detailkaart 5 van 6

Breukelen – Detailkaart 6 van 6



BIJLAGE 4.3 Dorpskern Kockengen



Kockengen - Overzichtskaart



Kockengen – Detailkaart 1 van 2

Kockengen – Detailkaart 2 van 2



BIJLAGE 4.4 Dorpskern Loenen aan de Vecht



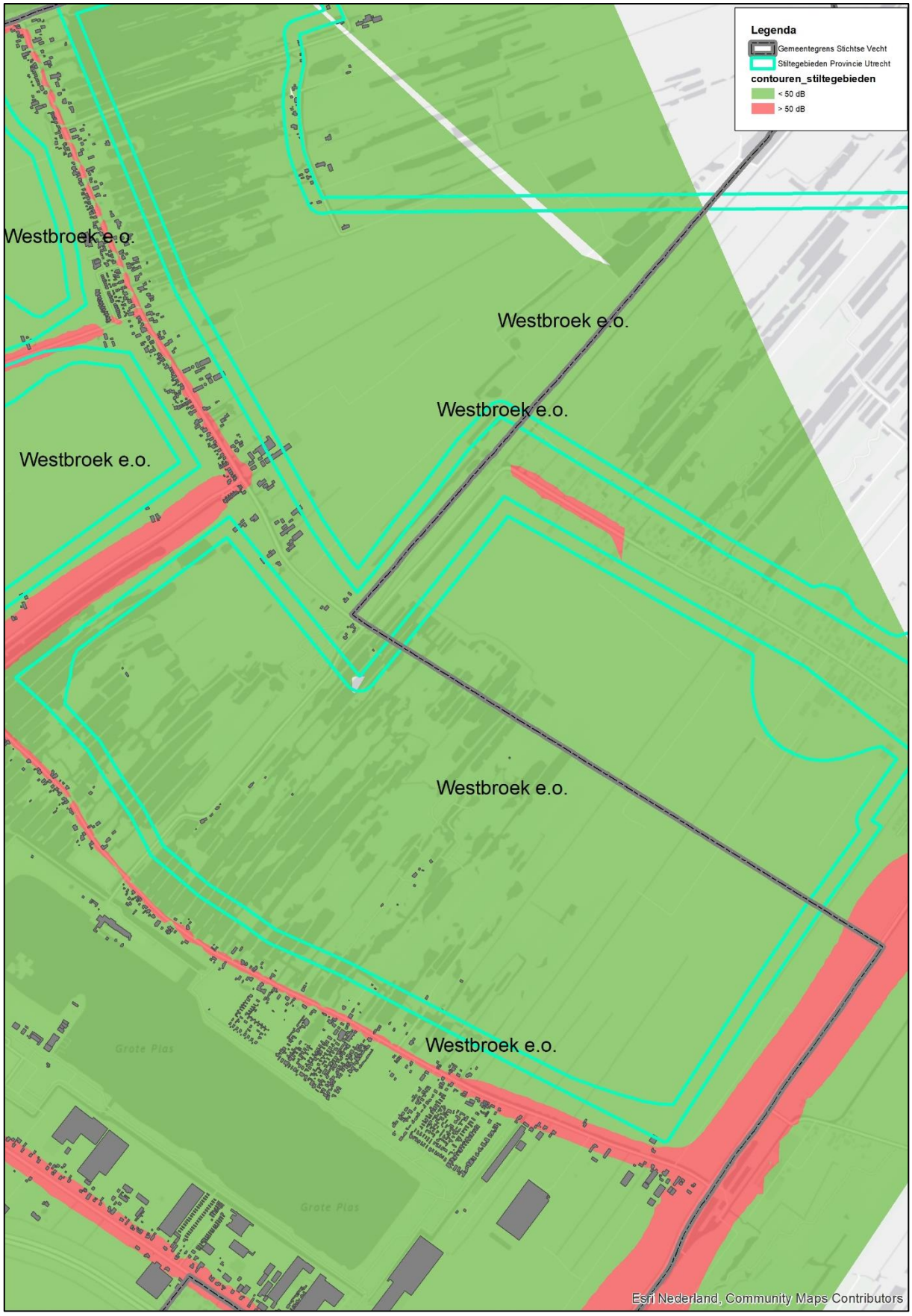
Loenen aan de Vecht – Detailkaart 1 van 1

BIJLAGE 4.5 Ligging 50 dB geluidscontour in stilgebieden




Legenda
Stiltegebieden Provincie Utrecht
Gemeentegrens Stichtse Vecht
contouren_stiltegebieden
< 50 dB
> 50 dB
N201
Terra Nova
Loenderveense Plas
Esri Nederland, Community Maps Contributors


Legenda
Gemeentegrens Stichtse Vecht
Stiltegebieden Provincie Utrecht
contouren_stiltegebieden
< 50 dB
> 50 dB
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Esri Nederland, Community Maps Contributors


Legenda
Gemeentegrens Stichtse Vecht
Stiltegebieden Provincie Utrecht
contouren_stiltegebieden
< 50 dB
> 50 dB
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Westbroek e.o.
Grote Plas
Grote Plas
Esri Nederland, Community Maps Contributors

BIJLAGE 5. Reactienota zienswijzen Actieplan geluid 2024-2029

Beantwoording zienswijzen

Het ontwerp actieplan geluid heeft ter inzage gelegen van 26 augustus 2024 tot 21 oktober 2024. De zienswijzen die in deze periode zijn binnengekomen, worden behandeld in deze reactienota. Inhoudelijk overeenkomstige of bijna identieke zienswijzen zijn geclusterd. Wij hebben de zienswijzen samengevat in concrete vragen of suggesties. Waar nodig zijn zienswijzen geanonimiseerd om te voldoen aan wettelijke privacyvereisten. Zienswijzen die geen samenvatting nodig hadden zijn ongewijzigd opgenomen. Per zienswijze is aangegeven of deze tot wijzigingen van het actieplan geluid heeft geleid.

Na de periode van de ter inzage legging zijn nog een tweetal zienswijzen binnengekomen, onder andere van de GGD Utrecht. Omdat deze te laat zijn ingediend zijn ze niet behandeld in deze reactienota.

Zienswijze 1: Vliegverkeer Schiphol

Notitie
Deze zienswijze is in identieke vorm, of met kleine aanpassingen, door meerdere inwoners ingediend. Wij hebben de zienswijze hieronder samengevat. De kleine aanpassingen die sommige indieners hebben toegevoegd hebben niet geleid tot een andere vraagstelling.

Zienswijze samengevat
Vraag 1:
De plandrempels uit het actieplan geluid van de gemeente Stichtse Vecht worden regelmatig overschreden door het geluid veroorzaakt door vliegverkeer van Schiphol.

Vraag 2:
Kunt u voor vlieglawaai ook een plan opstellen. Betrek hierbij alle verantwoordelijken - andere gemeenten, provincies en BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) - in een gezamenlijke aanpak tegen gezondheidsrisico's door vliegtuiglawaai. Als gemeente kunt u ook de GGD vragen uw inwoners te beschermen tegen overlast (uitstoot en lawaai) van de luchtvaart.

Vraag 3:
Kunt u meetstations in de stiltegebieden van de gemeente Stichtse Vecht installeren om vlieglawaai te meten, omdat 'meten is weten' in het actieplan geluid staat.

Reactie
Antwoord 1:
De plandrempels die de gemeente vaststelt gelden voor gemeentelijke bronnen, zoals het wegverkeerslawaai op gemeentelijke wegen. Er wordt door de gemeente niet beoordeeld of deze plandrempels ten gevolge van andere bronnen wordt overschreden. Iedere bronbeheerder zal plandrempels voor haar bronnen vaststellen. Schiphol heeft in haar actieplan geluid plandrempels opgenomen voor vlieglawaai.

Antwoord 2:
Het geluid veroorzaakt door vliegverkeer valt buiten de wettelijke vastgestelde reikwijdte van dit actieplan. Schiphol heeft op 27 juni 2024 een actieplan geluid vastgesteld voor het vlieglawaai veroorzaakt door Schiphol. Dit plan heet "Actieplan omgevingslawaai Schiphol, periode 2024-2029" en heeft ter inzage gelegen van 20-12-2023 tot 30-01-2024. Iedereen heeft daarbij de kans gehad een zienswijze in te dienen op dit actieplan.

Antwoord 3:
Het actieplan geluid van de gemeente Stichtse Vecht baseert zich op de geluidkaarten van de gemeentelijke wegen, gepubliceerd op 14-03-2024 en te vinden op officielebekendmakingen.nl. Wij zijn van mening dat wij in het actieplan geluid geen handvatten bieden om geluid ten gevolge van vliegverkeer te meten in stiltegebieden binnen de gemeente Stichtse Vecht, en zullen dat ook niet gaan doen.

Schiphol baseert haar actieplan op de geluidkaarten van 21 en 24 juni 2022, te vinden op officielebekendmakingen.nl. Rondom Schiphol wordt constant het geluid gemeten, deze metingen zijn te raadplegen op de website NOMOS online *https://noiselab.casper.aero/ams/#page=actual.*

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft geleid tot verduidelijken van de reikwijdte in het actieplan geluid.

Zienswijze 2: Geluidoverlast N230

Zienswijze samengevat

Vraag 1:
Neem in het actieplan op om het bestaande scherm zo snel mogelijk te vervangen voor een nieuw scherm dat beter werkt en hoger is.

Vraag 2:
Verplicht de gemeente om het huidige asfalt op de N230 te vervangen, aangezien dit versleten is.

Vraag 3:
Zorg dat de provincie het asfalt jaarlijks monitort op geluidreductie, en verplicht de provincie de deklaag te vervangen wanneer deze onvoldoende reduceert.

Reactie
Antwoord 1 & 2:
Het geluid van de N230 valt buiten de scope van het actieplan. Desondanks bekijkt, zoals in paragraaf 7.9 van het actieplan staat, de gemeente of ze met tijdelijke maatregelen de werking van het scherm kan verbeteren. In de zomer van 2024 is het scherm gerepareerd, er zijn platen tegen het geluidscherm aangebracht om de gaten dicht te maken.

Ook start de provincie in 2025 met de renovatie van de N230. Dit bestaat uit het vernieuwen en verhogen van de bestaande geluidschermen, het verlagen van de snelheid en het aanbrengen van een nieuwe geluidreducerende deklaag.

Antwoord 3:
Het is de verantwoordelijkheid van de provincie de staat en werking van deklagen van provinciale wegen te monitoren, en actie te ondernemen wanneer noodzakelijk. Wanneer wij het idee hebben dat de provincie deze taak niet voldoende uitvoert, zullen wij de provincie hierop aanspreken.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 3: Commissie voor de Vecht en het Oostelijk en Westelijk Plassengebied

Zienswijze

Vraag 1:
Om te beginnen zijn we verheugd dat er aandacht wordt besteed aan geluid en geluidsoverlast. Terecht stelt u dat dit kan leiden tot gezondheidsschade. Wij voegen eraan toe dat het niet alleen de fysieke of mentale gezondheid van bewoners negatief kan bepalen, maar ook de biodiversiteit negatief kan beïnvloeden omdat er soorten zijn die overmatig geluid mijden.

Vraag 2:
Toch ademt de notitie niet de ambitie die we van dit college zouden verwachten. Conform deze richtlijn moeten we een vijfjarig actieplan opstellen, zo lezen wij. En dat is ook de geur die uit het hele stuk opstijgt: het met tegenzin uitvoeren van huiswerk voor een ander. Dat is jammer, want geluidsoverlast is een belangrijk thema en is van grote invloed op woongenot en leefbaarheid.

Vraag 3:
Het hele stuk leunt op een geluidsinventarisatie volgens de Cnossos-methode, waarvan wij begrijpen dat dit een wettelijke vereiste is. Wij konden niet achterhalen hoe deze methode werkt, en het actieplan zwijgt er ook over. Dat maakt een beoordeling door burgers eigenlijk ondoenlijk. Wij zouden in ieder geval graag willen weten of hier pieken worden gemeten of een gemiddelde het aantal decibellen gedurende de dag of nacht. In het geval het om gemiddelden zou gaan wordt het onzes inziens irrelevant. Het doet denken aan het bordje: de rivier is gemiddeld dertig centimeter diep, u kunt rustig oversteken.

Vraag 4:
Het stuk beperkt zich tot geluidsoverlast van verkeer. Uitgelegd wordt dat met andere overheden en publieke organisaties overlegd wordt als de geluidsoverlast tot hun verantwoordelijkheid gerekend kan worden. Dat valt formeel gezien te begrijpen. Echter, in het licht van het toenemend vliegverkeer en Schiphols onzalige plannen voor de vierde vliegroute mist het plan echter de olifant in de kamer. Met grenzen als 60-65 dB en 50 dB voor stiltegebieden is een overlast van 70 dB niet iets dat kan worden genegeerd.

Vraag 5:
Niet wordt uitgelegd waarom overlast als gevolg van evenementen, horeca en bouwwerkzaamheden ook zijn uitgezonderd. En al helemaal niet wordt gesproken over geluidsoverlast door bijvoorbeeld partyschepen en het toenemend aantal particuliere boten op de Vecht en elders die zich als partyschip gedragen, met vérdragende bassen en andere herrie. Juist de relatie tot evenementen en horeca lijken ons relevant in de afweging geluidsoverlast voor velen en plezier voor de aanvragers. Misschien is er wat te leren van het beleid van de buurgemeente Amsterdam met een strenge APV en intensieve handhaving?

Vraag 6:
De overlast door horeca is voor bewoners soms een punt van ergernis, niet alleen vanwege de geluiden van de terrassen (tot hoe laat toegestaan?), maar ook bij de vertrekkende bezoekers. Dit geldt bijvoorbeeld rond de Straatweg in Loenen.

Vraag 7:
Waar we ook niet over lezen is over wat zowel verkeer is als mogelijk als een evenement aangemerkt kan worden. Hordes Solexen, buggies, motoren, old timers (al dan niet gesorteerd per merk) passeren met name op zomerse dagen de wegen langs de Vecht. Het gaat hier om georganiseerd toerisme waarvan bij ons niet duidelijk is of er evenementenvergunningen voor worden afgegeven en evenmin of daarop wordt gehandhaafd. Met name bij sommige motoren lijken ons de decibels ver boven de norm. Geluidsoverlast voor bewoners is in ieder geval gegarandeerd.

Vraag 8:
Bij de evaluatie van de 3de tranche valt ons op dat voorgenomen maatregelen als puntje bij paaltje komt, toch niet kunnen of effectief zijn. De nota denkt in knelpunten (het woord komt negen keer voor) en niet in patronen. Dit laatste lijkt ons een patroon. Misschien is het goed hierover te denken in termen van regelmaat in plaats van incident.

Vraag 9:
Bij stiltegebieden overweegt u geen maatregelen omdat de overschrijdingen van de normen komt door bestemmingsverkeer. Elders lezen wij dat overschrijdingen ontstaan omdat zoals in Kockengen landbouwverkeer de open asfaltstructuur dicht plamuurt met grond. Maatregelen hiertegen blijven achterwege. Feitelijk betekent dit dat u bestemmings- en landbouwverkeer als natuurverschijnselen behandelt waartegen geen beleid gewassen is. U maakt uw eigen geluidsnormen hieraan ondergeschikt. Het doet de vraag rijzen wat de functie van normen is.

Vraag 10:
Iets soortgelijks veronderstellen wij als u spreekt over sanering van woningen zoals op de Oostkanaaldijk. Uit de tekst is niet op te maken of de sanering plaatsvindt vanwege de geluidsoverlast (als gegeven), of dat er een andere reden op van toepassing is. Dit geldt ook voor de Straatweg. Daar krijgen we de indruk dat sanering niet nodig is als een 30 km-grens wordt ingevoerd. Helderheid hierover lijkt ons wenselijk.

Vraag 11:
Wij eindigen bij waar we begonnen, het stuk heet een actieplan te zijn, maar de energie en ambitie die bij actie hoort konden we niet ontwaren.

Reactie
Antwoord 1, 2
Wij nemen dit ter kennisgeving aan.

Antwoord 3:
Cnossos is een Europese rekenstandaard die gebruikt wordt voor het berekenen van geluid. Het actieplan geluid baseert zich op geluidskaarten die opgesteld zijn conform de Europese rekenmethode Cnossos. Deze rekenmethode berekent, net als de rekenmethode die is omschreven in bijlage IVe in de Omgevingsregeling, langtijdgemiddelde niveaus.

Meer informatie over de rekenmethode Cnossos staat op de website van het Informatiepunt Leefomgeving, iplo.nl.

Antwoord 4:
De plandrempels die de gemeente vaststelt gelden voor het wegverkeerslawaai op gemeentelijke wegen. Er wordt door de gemeente niet beoordeeld of deze plandrempels ten gevolge van andere bronnen wordt overschreden. Iedere bronbeheerder zal plandrempels voor haar bronnen vaststellen. Schiphol heeft op 27 juni 2024 een actieplan geluid vastgesteld voor het vlieglawaai veroorzaakt door Schiphol, en heet “Actieplan omgevingslawaai Schiphol, periode 2024-2029”. Hierin heeft Schiphol plandrempels opgenomen voor vlieglawaai.

Antwoord 5:
Het actieplan heeft enkel betrekking op de bronnen die beheerd worden door de gemeente Stichtse Vecht, in dit geval gemeentelijke wegen en de gezoneerde industrieterreinen. Dit is wettelijk zo afgekaderd. In de inleiding van het actieplan wordt aangegeven dat het actieplan niet gaat over andere veelvoorkomende bronnen van geluidshinder, zoals evenementen, horeca en bouwwerkzaamheden. Ook boten vallen buiten de reikwijdte van het actieplan geluid. In de

omgevingswet en de Europese Richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG zijn voor vaarwegen geen normen opgenomen.

Antwoord 6:
Zie antwoord 5.

Antwoord 7:
Het rijden met voertuigen op gemeentelijke wegen valt onder wegverkeerslawaai, het maakt daarbij geen verschil of het een georganiseerde tocht is of niet. De geluiduitstraling die dit met zich meebrengt is inzichtelijk gemaakt met de geluidkaarten die de gemeente Stichtse Vecht heeft vastgesteld, en waar de knelpunten van dit actieplan op zijn gebaseerd.

Antwoord 8:
Wij nemen dit ter kennisgeving aan.

Antwoord 9:
Voor stiltegebieden wordt in hoofdstuk 5 een plandrempel vastgesteld, en in paragraaf 6.2.5 bestempeld als knelpunt. Er wordt daarbij geconstateerd dat dit knelpunt een weg betreft die in het stiltegebied ligt. Vervolgens wordt in paragraaf 7.6 gesteld dat er geen maatregelen worden voorzien omdat in paragraaf 3.2.5 wordt gesteld dat deze worden veroorzaakt door bestemmingsverkeer.

In paragraaf 7.4 van het actieplan geluid wordt toegelicht dat het toepassen van stil asfalt geen goede maatregel is, omdat de landbouwvoertuigen het wegdek vervuilen, en de werking van stil asfalt teniet doen. Aangezien het knelpunt wordt veroorzaakt door een weg in het stiltegebied, is het niet mogelijk het knelpunt volledig weg te nemen.

Antwoord 10:
In het kader van de Wet geluidhinder heeft het toenmalig ministerie van VROM besloten om bij alle woningen (en andere geluidsgevoelige bestemmingen) waarbij de geluidbelasting in 1986 hoger was dan 60 dB(A) maatregelen te treffen om de geluidbelasting in de woning te verkleinen. Dit is het zogenoemde geluidssaneringsprogramma. Het doel van dit programma is om de geluidbelasting ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige objecten terug te dringen tot de voorkeurswaarde. Indien dit niet mogelijk is, wordt getoetst aan een binnenwaarde in geluidgevoelige ruimten. Als daaraan niet wordt voldaan, wordt met maatregelen aan de gevel het binnenniveau in alle geluidgevoelige ruimten teruggebracht.

Het rijk is verantwoordelijk voor de geluidsanering van woningen die hinder ondervinden van een rijksweg of spoorweg. Volgens de Wet geluidhinder moet de gemeente zorgdragen voor de geluidsanering van woningen die liggen aan alle overige wegen.
Afhankelijk van het geluidniveau in de binnenruimten van de saneringswoningen zijn er wel of geen maatregelen noodzakelijk. Daar is nu nog geen zicht op, en kan dat niet met zekerheid worden gesteld.

Bij een aantal wegen is de snelheid verlaagd naar 30 km/u (in het verleden was de snelheid daar hoger). Deze snelheidsverlaging is een saneringsmaatregel, waardoor de geluidbelasting op de woningen lager is geworden. Met andere woorden: die woningen zijn gesaneerd.

Antwoord 11:
Wij nemen dit ter kennisgeving aan.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 4: Algemene zienswijze

Zienswijze samengevat

Vraag 1

De grenswaarden m.n. in stilte-, annex buffergebied alsmede NNN gebieden preventief te reduceren op basis van bovengenoemde argumenten tot max 40 dB, resp. 45 dB en gebruik te maken van gemotiveerde ontheffingen t.a.v. van de provinciale instructieregels indien deze drempel niet voldoet.

Vraag 2

Zo spoedig mogelijk de GPP´s vast te stellen die de basis vormen voor de toekomstige geluidscontouren en dit ontwerp actieplan geluid per direct actualiseren; 2019 data is niet realistisch.

Vraag 3

Herberekeningen & metingen uitvoeren van bestaand omgevingslawaai zonder aftrek artikel 110g Wgh op de te saneren locaties alsmede alle grensgevallen die op basis van oude contouren nog in aanmerking zouden kunnen komen (b.v. de Oostkanaaldijk, rondweg Loenen etc.).

Vraag 4

Afstemming met partners zoeken voor de ontwikkeling van een integrale geluidsvisie in onze gemeente met inbegrip van alle brontypes zoals genoemd onder punt 4. om te komen tot een bruikbaar eindresultaat conform de primaire doelstelling van de Europese Richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG.

Reactie

Antwoord 1

De provincie stelt inderdaad instructieregels op voor stiltegebieden. De gemeente is vrij om in haar actieplan geluid om plandrempels op te nemen voor de bronnen die bij de gemeente in beheer zijn.

Antwoord 2

Gemeente Stichtse Vecht zal langs wegen geen geluidproductieplafonds gaan vaststellen. Langs gemeentelijke wegen komt een soortgelijke systematiek die net als de geluidproductieplafonds de geluidemissie van de wegen gaat beheersen, dit heet de basisgeluidemissie. Deze gaat in de komende jaren bepaald worden.

Antwoord 3

Dit actieplan geluid is gebaseerd op de geluidkaarten die zijn vastgesteld in 2023 en berekend met de rekenmethode Cnossos en vervolgens zijn de knelpunten bepaald met de rekenmethode die geldt onder de Omgevingswet. Er is dus niet conform het Reken en Meetvoorschrift zoals dat gold onder de Wet geluidhinder. Een aftrek conform artikel 110g is daarom ook niet toegepast.

Antwoord 4

Gemeente Stichtse Vecht heeft reeds een Omgevingsvisie vastgesteld, samen met partners. In deze visie is vanuit verschillende thema’s gekeken naar de toekomst van de gemeente. In de Omgevingsvisie van gemeente Stichtse Vecht staat dat de normen zoveel mogelijk gebaseerd zullen worden op de WHO-Streefwaarden. Dit zal tot een normenstelsel leiden die opgenomen zal worden in het Omgevingsplan. Het actieplan geluid richt zich meer op de bestaande situatie, en niet op de situatie zoals die nog moet worden ontwikkeld en vormgegeven.

Wijzigingen

Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 5: Renovatie Maarsseveensevaart

Zienswijze samengevat

Vraag 1:
Uit het ontwerpplan blijkt dat vanaf 2024 de norm van 60 dB gehanteerd gaat worden door de gemeente voor doorgaande en wijkontsluitingswegen. Dit is in tegenspraak met de Toekomstvisie, die de gemeente 3 jaar geleden heeft vastgesteld voor de gemeente Stichtse Vecht. Daarin is vastgelegd dat de gemeente qua geluid en uitstoot in 2050 zal voldoen aan de normen van de WHO, welke zijn 53 dB overdag en 40 dB in de nacht. We mogen er vanuit gaan dat er bij elke renovatie van wegen naar die normen qua geluid en uitstoot toegewerkt wordt. Uit dit plan blijkt het tegenovergestelde nu de plandrempel wordt opgerekt naar een hoger maximum.

Vraag 2:
Onder de noemer **Maarsseveensevaart** staat vermeld dat er een renovatie van de Maarsseveensevaart in de planning zit. De gemeente heeft dus al acht jaar verzuimd zich aan de destijds geldende norm van 48 dB te houden.
Ook wordt er in dit ontwerp verwezen naar een geluidskaart van 2022 en daaruit zou blijken dat er slechts 1 woning aan de Maarsseveensevaart 2dB boven de norm zit. Er staat niet bij of dan de norm wordt bedoeld die gold in 2022 (48dB) of die van 2024 (60dB).

Vraag 3:
Verder ligt de Maarsseveensevaart precies tussen 2 stiltegebieden, waardoor het onjuist is om de norm van 60 dB te hanteren, waar voor stiltegebieden een maximum van 50 dB geldt.

Vraag 4:
Wij maken bezwaar tegen dit Ontwerpplan voor wat betreft een verhoging van de plandrempel in het algemeen en tegen de toepassing van de verhoging bij de renovatie van de Maarsseveensevaart in het bijzonder. We behouden ons het recht voor om in een later stadium bezwaren toe te voegen.

Reactie

Antwoord 1
Gemeente Stichtse Vecht heeft reeds een Omgevingsvisie vastgesteld, samen met partners. Deze visie is vanuit verschillende thema's gekeken naar de toekomst van de gemeente. In de Omgevingsvisie van gemeente Stichtse Vecht staat dat de normen zoveel mogelijk gebaseerd zullen worden op de WHO-Streefwaarden. Dit zal tot een normenstelsel leiden die opgenomen zal worden in het Omgevingsplan. Het actieplan geluid richt zich op de bestaande situatie, en niet op de situatie zoals die nog moet worden ontwikkeld en vormgegeven.

Deze plandrempels zijn overigens gelijk aan de plandrempels uit het vorige actieplan geluid (2018 – 2023) en het daarvoorgaande actieplan.

Antwoord 2:
Een plandrempel is geen norm. Onder de Wet geluidhinder was een voorkeursgrenswaarde van 48 dB van toepassing voor wegverkeerslawaai, en een maximale grenswaarde van ten hoogste 63 dB. Deze is inmiddels vervangen door de standaardwaarde opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl), onderdeel van de Omgevingswet, en zal gehanteerd worden bij het mogelijk maken van een nieuwe woning of een weg. Voor gemeentelijke wegen is de standaardwaarde 53 dB (Bkl artikel 5.78t) en de grenswaarde is 70 dB (Bkl artikel 5.78u).

Plandrempels worden opgenomen in het actieplan geluid. In het actieplan geluid van gemeente Stichtse Vecht zijn de volgende plandrempels opgenomen:

- 60 dB langs doorgaande wegen en gebiedsontsluitingswegen;
- 65 dB voor overige gemeentelijke wegen.

In hoofdstuk 6 van het actieplan wordt omschreven waar de plandrempel, zoals opgenomen in het actieplan geluid, wordt overschreden. Deze overschrijdingen worden geconstateerd aan de hand van berekeningen. Vervolgens worden in hoofdstuk 7 mogelijke maatregelen besproken om de overschrijdingen van de plandrempel weg te nemen. Voor de volledigheid merken we op dat bij de kaarten van 2022 geen norm van 48 dB is gesteld.

Antwoord 3:
De plandrempel in een stiltegebied geldt in het stiltegebied, en niet in omliggende gebieden. Derhalve geldt in de gebieden rondom stiltegebieden de plandrempel zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van het actieplan geluid.

Antwoord 4:
Zoals bij antwoord 1 is aangegeven wordt er in het actieplan geen norm verhoogd bij de renovatie van een weg. De plandrempels uit het eerdere actieplan worden doorgetrokken.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 6: Wijkcommissie Zogwetering

Zienswijze:
Graag willen we onder de aandacht brengen namens het bestuur Wijkcommissie Zogwetering en de Lanen te Maarssen, de volgende punten na aanleiding van berichten in de nieuwsbrief Stichtse Vecht over de actieplan geluid 2024-2028 en veiligheid (enquéte) 2024.

De gemeente wil geluid en onveiligheid binnen de gemeente aanpakken de speerpunten van burgemeester Reinders.

We willen onder de aandacht brengen de volgende punten. De situatie op de Dr. Plesmanlaan en Dr. Arienslaan. Er wordt te hard gereden. Weginrichting dwingt niet af dat 30 km/u ook gehandhaafd kan worden. Dus je hebt gelijk de samenhang veiligheid en geluidshinder wat ervaren wordt door de directe bewoners. Dit komt door te hoge snelheid van voertuigen en het slechte asfalt met name op de Dr. Ariënslaan. Nieuwe weginrichting in Dr. Plesmanlaan en Dr. Ariënslaan en in relatie tot aanpakken van afwikkeling vanaf Zandpad is door de wethouder Kloms toegezegd en zou in het mobiliteitsplan moeten staan. De samenhang met Mobiliteitsplan en daaraanvolgende actie moet op tafel. Zoeken op de gemeente site heeft niet tot resultaat geleid, is niet te vinden.

Onze voorstellen
Herinrichting Dr. Plesmanlaan.

- Handhaven van snelheid door snelheid controles
- Borden: uw snelheid wordt gecontroleerd
- Op het asfalt duidelijke aanduiding 30 km.

Herinrichting Dr. Ariënslaan.

- Nieuw stil asfalt, het asfalt is nu al in slechte staat wat ook geluidsoverlast veroorzaakt.
- Handhaven van snelheid door snelheids- controles
- Borden: uw snelheid wordt gecontroleerd
- Op het asfalt duidelijke aanduiding 30 km.
- Bij de twee oversteekplaatsen hoek Const. Huygensstraat/Dr. Ariënslaan en hoek Brederodestraat/Dr. Ariënslaan zebrapaden strepen met haaientanden aanleggen dat bevordert de veiligheid voor voetgangers en dwingt het verkeer de snelheid te verminderen.

Graag uw reactie en toelichting over onze voorstellen. Onder motto leefbaarheid en veiligheid voor burgers in Maarssen staan voorop.

Reactie
De meeste voorstellen voor een herinrichting die in de zienswijze worden voorgesteld, vallen niet onder de reikwijdte van het actieplan geluid. Wel onderdeel van het actieplan geluid is het stille asfalt, maar dat wordt niet gerealiseerd omdat de omgeving in het kader van het actieplan geluid geen knelpunt is. De gedane suggesties zullen wij intern naar de desbetreffende afdeling doorsturen.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 7: Vogelweg Maarssen

Notitie
Deze zienswijze is mondeling ingediend. Dit heeft in overleg met de indiener geleid tot de volgende zienswijze.

Zienswijze
Meneer en mevrouw wonen in een woning in Duivenkamp (grenzend aan de Vogelweg) in Maarssen(broek). Een grote ergernis van hen is de buitensporige geluidsoverlast afkomstig van de Vogelweg. Naar hun mening wordt dit veroorzaakt omdat er op de Vogelweg veel te hard wordt gereden, niet alleen door de vele auto's, maar zeker ook (vooral in de zomermaanden) door motoren.

De verkeerslichten vanaf de kruising Burg. Waverijnweg/Vogelweg, afslag Duivenkamp, nodigen uit tot snel optrekken/rijden van het verkeer. De maximum snelheid op de Vogelweg is 50 km/uur. Naar hun mening wordt hier veel harder gereden. Handhaving van de maximum snelheid, c.q. herinrichting van de Vogelweg (bv drempels etc.) zou de geluidsoverlast al kunnen verminderen.

Meneer en mevrouw ergeren zich aan de geluidsoverlast, er is geen enkele geluidswerende voorziening. In Boomstede en Bloemstede, aan de Floraweg (verlengde van de Vogelweg), zijn er bij vergelijkbaar gesitueerde huizenblokken en verkeerssituaties (fietstunnel/bushalte), wel geluidswerende voorzieningen in de vorm van een hoog plexiglas scherm langs de Floraweg. Bovendien zijn daar extra schermen op de aarden wal geplaatst.

Meneer en mevrouw geven aan dat de ligging van hun huis mogelijk leidt tot meer geluidshinder dan bij de andere bewoners aan de Vogelweg die ook aangemerkt zijn als knelpunt. Zij verzoeken ons om extra rekening te houden met de overlast van het geluid ter hoogte van de fietstunnel/bushalte aan de Vogelweg en hier ook passende maatregelen zoals in Boomstede en Bloemstede voor de treffen. Er zijn nu ter plekke geen geluidswerende voorzieningen.

De woning waarin meneer en mevrouw wonen komt terug in de knelpuntanalyse en er zijn ook maatregelen onderzocht in paragraaf 7.2. Daar wordt benoemd dat geluidreducerend asfalt een mogelijke maatregel is. De vraag is waarom in paragraaf 7.2 geen geluidschermen als mogelijke maatregelen worden benoemd. Deze zijn erg effectief en zijn (zoals hiervoor reeds genoemd) wel in Boomstede en Bloemstede toegepast.

Reactie
In het actieplan beschrijven we dat tijdens de planperiode wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om aan de plandrempel te kunnen voldoen. Gezien de beperkte overschrijding is geluidsreducerend asfalt waarschijnlijk voldoende om aan de plandrempels te voldoen. Er wordt in een later stadium een definitieve keuze gemaakt over te nemen maatregelen.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan.

Zienswijze 8: N201 en de Singel in Vreeland

Notitie
Deze zienswijze is mondeling ingediend. Dit heeft in overleg met de indiener geleid tot de volgende zienswijze.

Zienswijze
Meneer en mevrouw wonen vlakbij de kruising van de N201 en de Singel in Vreeland. Ze ervaren geluidsoverlast van de N201 zelf, van het nabijgelegen tankstation en het verkeer op de Singel dat in- en uitvoegt op de N201. Vooral een bron van ergernis zijn optrekkend verkeer en onnodig gassende motoren. Meneer en mevrouw ervaren overlast vooral in de zomer, wanneer zij buiten zitten.

Zij zijn al in contact geweest de Provincie Utrecht. De Provincie is voornemens het kruispunt te herinrichten en de bestaande geluidswal (een Whiswall) door te trekken tot de kruising. Meneer en mevrouw denken dat hiermee de geluidsoverlast niet opgelost is. Met de geplande maatregelen wordt er geen barrière opgetrokken tussen het wachtende verkeer op de Singel en hun huis. Evenmin wordt het tankstation afgeschermd.

Meneer en mevrouw zouden graag zien dat er gekeken wordt naar maatregelen voor het stuk weg van de Singel dat nabij hun huis ligt. Mogelijk zou de geluidswal worden doorgetrokken of kan er begroeiing worden geplaatst op het nieuwe talud.

Reactie
De N201 is een provinciale weg, de provincie is bevoegd gezag. Het actieplan richt zich alleen op bronnen waarvoor de gemeente bevoegd gezag is. Vanuit de Singel wordt de woning niet bestempeld als een knelpunt. Wel zullen wij het doortrekken van de geluidswal of plaatsen van begroeiing bespreken met de Provincie Utrecht en de relevante afdelingen binnen de gemeente.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 9: Zwanenkamp

Notitie
Deze zienswijze is mondeling ingediend. Dit heeft in overleg met de indiener geleid tot de volgende zienswijze.

Zienswijze
Meneer woont op de Zwanenkamp en heeft bijzonder veel last van het verkeer dat van en naar de Vomar supermarkt gaat die open is van 07:30 tot 21:00-22:00. Deze supermarkt trekt veel auto- en vrachtverkeer en de drempel die in de weg ligt versterkt het geluid.

Het doet meneer voorkomen dat deze verkeersstromen niet zijn meegenomen in de analyse. Zwanenkamp staat in de top drie van grootste wijken van Stichtse Vecht en heeft maar één ontsluiting. Over deze ontsluiting gaat het verkeer van de bewoners van de wijk én de bezoekers van de drie basisscholen en het winkelcentrum met daarin een supermarkt, bakker, milieustraat, pinautomaat (enige nog in Maarssenbroek) en KPN steunpunt.

De leefbaarheid van de entree van Zwanenkamp is door het verkeer en geluid ernstig aangetast en de gezondheid van meneer lijdt eronder. Meneer slaapt slecht en kan al niet meer in de tuin zitten vanwege het geluid.

De vragen die meneer wil indienen als zienswijze zijn:
1. In hoofdstuk 6 ‘Knelpuntanalyse’ van het actieplan geluid worden knelpunten omschreven. Klopt het dat de woningen rondom de entree van Zwanenkamp niet zijn aangemerkt als knelpunt? Dit zou betekenen dat de plandrempel hier niet wordt overschreden, is dat zo?
2. Zijn de verkeersbewegingen van en naar de basisscholen,de supermarkt en andere winkels op Zwanenkamp wel meegenomen in het model wat ten grondslag ligt aan het actieplan geluid? De geluidbelastingkaarten Gemeenteblad 2024, 116624 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl) laten een ander beeld zien dan dat ervaren wordt door de omwonenden.

Reactie
Antwoord 1:
De geluidbelastingen, zoals naar voren komt uit de geluidkaarten, komen ter plaatse niet uit boven de plandrempel. Daarom is het niet bestempeld als ‘knelpunt’ en zijn er geen maatregelen overwogen.

Antwoord 2:
Het actieplan geluid is gebaseerd op geluidkaarten die reeds zijn vastgesteld. Het verkeer op de Zwanenkamp is hierin meegenomen, ook het verkeer dat naar de supermarkt gaat. Gesteld wordt dat de uitgangspunten zouden wijzigen en er door de wisseling van winkels meer verkeer wordt afgewikkeld op de wegen in de omgeving. Mocht dit het geval zijn, dan moet dit de komende periode blijken uit verkeerstellingen, die verwerkt gaan worden in het verkeersmodel. Vervolgens zal op basis van dit verkeersmodel geluidkaarten worden opgesteld die als onderlegger gaan dienen voor het actieplan geluid 5^{e} tranche. Dit kan er toe leiden dat de woningen in die omgeving als knelpunt worden bestempeld, en mogelijk in aanmerking komen voor maatregelen.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 10: Zandweg-Oostwaard Maarssen

Zienswijze samengevat

Vraag 1:
Verlagen van geluidsdrempels: Baseer de plandrempels voor omgevingsgeluid op de meest actuele meetgegevens en verlaag deze in lijn met de aanbevelingen van WHO, RIVM en GGD.

Vraag 2:
Implementeren van beheersingsmaatregelen: Neem maatregelen op tegen geluidshinder, zoals het versneld aanpakken van het achterstallige onderhoud aan de N404-Sweserengseweg, het verbeteren van geluidswerende maatregelen, en de aanleg van stil asfalt.

Vraag 3:
Versterken van zorgplicht: Respecteer de zorgplicht voor de gezondheid van bewoners, leefbaarheid en natuurwaarden door ambitie en prioriteit te geven aan deze kernwaarden.

Vraag 4:
Verbeteren van motiveringsplicht: Breng de cumulatieve effecten van bevolkingsgroei en infrastructuurontwikkelingen nauwkeuriger in kaart en adresseer deze adequaat, met betere afstemming en participatie van bewoners en samenwerking met de provincie.

Reactie

Antwoord 1:
Gemeente Stichtse Vecht heeft reeds een Omgevingsvisie vastgesteld, samen met partners. Deze visie is vanuit verschillende thema's gekeken naar de toekomst van de gemeente. In de Omgevingsvisie van gemeente Stichtse Vecht staat dat de normen zoveel mogelijk gebaseerd zullen worden op de WHO-Streefwaarden. Dit zal tot een normenstelsel leiden die opgenomen zal worden in het Omgevingsplan. Het actieplan geluid richt zich op de bestaande situatie, en niet op de situatie zoals die nog moet worden ontwikkeld en vormgegeven.

Antwoord 2:
Op basis van de gekozen plandrempels komt de Sweserengseweg niet naar voren als een knelpunt. Niettemin hebben we in het actieplan opgenomen dat we gaan onderzoeken om de Sweserengseweg opnieuw in te richten en daarmee ook een geluidsreductie te bereiken.

Antwoord 3:
De gemeente is in hoge mate vrij om de ambities voor het actieplan te bepalen. De richtlijn schrijft daarbij geen minimumniveau voor. Ook in de Omgevingswet wordt geen minimumniveau bepaald. De plandrempels in het voorliggende actieplan zijn gebaseerd op het bestaande beleid, zoals dat in het actieplan 2013-2018 is neergelegd. Daarbij is toen aangesloten bij de ambities uit het toenmalige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). Destijds (en in het vorige actieplan) is daarbij aangegeven dat pas op het moment dat er grootschalig onderhoud of reconstructie wordt gedaan er onderzocht wordt of er maatregelen kunnen worden getroffen. Daarbij is ook bij elke planperiode aangegeven voor welke wegen/wegvakken dit van toepassing was. In hoofdstuk 3 van het actieplan is geëvalueerd wat er is gedaan in de vorige planperiodes. Bij het opstellen van het voorliggende actieplan hebben we geconstateerd dat er nog steeds een aantal knelpunten is en dat voor deze knelpunten niet direct onderhoud of reconstructies zijn voorzien. Daarom kiezen we er nu voor om tijdens de planperiode deze knelpunten te inventariseren en te onderzoeken welke maatregelen haalbaar zijn.

Antwoord 4:
De voorgestelde maatregelen passen niet in het kader van het actieplan. Het actieplan gaat in op de huidige knelpunten in de bestaande situatie. Zie ook de reactie bij 1 hierboven.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 11: Bestemming recreatie

Zienswijze samengevat:

Vraag 1:
Uit het ontwerpplan blijkt dat vanaf 2024 de norm van 60 dB gehanteerd gaat worden door de gemeente voor doorgaande en wijkontsluitingswegen. Dit is in tegenspraak met de Omgevingsvisie, die de gemeente op 12 januari 2022 heeft vastgesteld voor de gemeente Stichtse Vecht. Daarin is vastgelegd dat de gemeente qua geluid en uitstoot in 2050 zal voldoen aan de normen van de Wereld Gezondheids Organisatie, welke zijn: overdag max. 53 dB en s nachts max. 40 dB. We mochten en mogen er van uitgaan dat er bij elke renovatie van wegen naar die normen qua geluid en uitstoot toe gewerkt zou worden. Uit dit plan blijkt het tegenovergestelde nu de plandrempel wordt opgerekt naar het hoogst mogelijke maximum. Dat achten wij zeer onverstandig in de huidige tijd, waarin we weten hoeveel gezondheidsschade geluidsoverlast veroorzaakt.

Vraag 2:
De gemeente Stichtse Vecht heeft in 2013 bij een geldend maximum van 48 dB de bestemming Recreatie afgegeven voor een locatie. In 2016 werd door het aanbrengen van luidruchtige asfalt, met een geluidsoverlast van meer dan 60 dB het exploiteren van een camping onmogelijk gemaakt. Wanneer deze geluidsoverlast in plaats van gestopt, nu juist wettelijk wordt vastgelegd als normaal, zult u vast wel begrijpen dat wij graag van u horen welke bestemming u dan aan het land en het campinggebouw kunt geven om zonder al te veel aanpassingen nog enig profijt te hebben van de investeringen die we hebben gedaan. Zonder ons een alternatief te bieden is dit gewoon onbehoorlijk bestuur.

Reactie
Antwoord 1
Gemeente Stichtse Vecht heeft een Omgevingsvisie vastgesteld, samen met partners. In deze visie is vanuit verschillende thema's gekeken naar de toekomst van de gemeente. In de Omgevingsvisie van staat dat de normen zoveel mogelijk gebaseerd zullen worden op de WHO-Streefwaarden. Dit zal tot een normenstelsel leiden die opgenomen zal worden in het Omgevingsplan. Het actieplan geluid richt zich meer op de bestaande situatie, en niet op de situatie zoals die nog moet worden ontwikkeld en vormgegeven. Daarom zal de bestaande situatie niet getoetst worden aan de grenswaarden zoals die gelden in de Omgevingswet, maar aan de plandrempels opgenomen in het Actieplan geluid. Wel is het zo wanneer een wijziging van de weg kan leiden tot een geluidstoename bij omwonenden, dit akoestisch inzichtelijk moet worden gemaakt.

Antwoord 2
Een plandrempel is geen norm. Onder de Wet geluidhinder was een voorkeursgrenswaarde van 48 dB van toepassing voor wegverkeerslawaai, en een maximale grenswaarde van ten hoogste 63 dB. Deze is inmiddels vervangen door de standaardwaarde opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl), onderdeel van de Omgevingswet, en zal gehanteerd worden bij het mogelijk maken van een nieuwe woning of een weg. Voor gemeentelijke wegen is de standaardwaarde 53 dB (Bkl artikel 5.78t) en de grenswaarde is 70 dB (Bkl artikel 5.78u).

Plandrempels worden opgenomen in het actieplan geluid. In het actieplan geluid van gemeente Stichtse Vecht zijn de volgende plandrempels opgenomen:

- 60 dB langs doorgaande wegen en gebiedsontsluitingswegen;
- 65 dB voor overige gemeentelijke wegen.

Deze plandrempels zijn overigens gelijk aan de plandrempels uit het vorige actieplan geluid (2018 – 2023) en het daarvoorgaande actieplan.

Wijzigingen

Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 12: Recreatie in de buitenlucht

Zienswijze
Ik ben inwoner van de gemeente Stichtse Vecht. In de ochtend heb ik online Qi Gong les, en dat doe ik graag buiten in de natuur. De afgelopen weken zijn er zeer regelmatig, vele laagvliegende vliegtuigen over gekomen. Ze vliegen zo laag, en maken zo veel geluid, dat ik niet kan verstaan wat mijn Qi Gong lerares zegt, zelfs niet als ik mijn telefoon op maximaal volume zet.
Vandaag waren er 12 laagvliegende vliegtuigen in 1 uur, die veel geluid produceren.

Ik kan niet buiten Qi Gong training volgen door de laagvliegende vliegtuigen. Dit is een gebied waar vele mensen recreëren. Niet alleen in de vele stacaravans, chaletjes, huisjes, campings in de regio, maar ook mensen uit de omgeving die lekker naar de Maarsseveense Plas komen, Spa Sereen, Gravingen, subben of kanoën over de plassen, en de vele andere recreatie vormen van dit gebied.

Er zijn hier prachtige natuurgebieden, beheerd door Staatsbosbeheer met vele diersoorten. Met rustgebieden, waar vogels ongestoord kunnen broeden. Dit is naast storend voor mensen, ook storend voor dieren.

Dit kan zo niet langer.

Kunt u alstublieft een vuist maken tegen deze extra vliegroute.

Reactie
De plandrempels die de gemeente vaststelt gelden voor gemeentelijke bronnen, zoals het wegverkeerslawaai op gemeentelijke wegen. Er wordt door de gemeente niet beoordeeld of deze plandrempels ten gevolge van andere bronnen wordt overschreden. Iedere bronbeheerder zal plandrempels voor haar bronnen vaststellen. Schiphol heeft in haar actieplan geluid plandrempels opgenomen voor vlieglawaai.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 13: Bloemstede

Zienswijze samengevat

Vraag 1:
In het “Actieplan lawaai 2024-2029" wordt mijn woning wederom aangewezen als een knelpunt. Dit wil zeggen, er is een ruime overschrijding van het lawaai in de tuin. (Zie bijlage 2) Opvallend detail is hier dat de gemeente aangeeft dat dezelfde drempelwaardes gehanteerd worden, maar er zijn opeens in Bloemstede minder knelpunten gevonden. (vergelijk bijlage 1 en 2) Dit is onmogelijk, want er zijn nog steeds geen geluid reducerende maatregelen genomen.

Vraag 2:
Allereerst is het onbegrijpelijk dat de gemeente de drempelwaarde van 60-65 hanteert. Het RIVM adviseert een voorkeursnorm van 48db. Dit is wel een significant verschil (bijlage 3). Zo maakt de gemeente zich er wel erg gemakkelijk vanaf en de bewoners zijn er de dupe van.

Vraag 3:
Ten tweede wil ik stilstaan bij de maatregelen van de gemeente. Op pagina 16 wordt hierover gesproken. Er wordt onderzocht wat de maatregels zouden kunnen zijn, namelijk geluid reducerend asfalt of een geluidscherm. Wederom kiest de gemeente hierin de makkelijke weg. In mijn beleving zouden alle maatregelen ingezet moeten worden om de bewoners te beschermen tegen dit lawaai. Niet of, of. Maar en, en! Op pagina 17 wordt er beschreven dat het reduceren van 1 db waarschijnlijk op te lossen is met een relatief laag scherm. Maar waarom wordt er niet gekeken om 5 a 10db reductie te realiseren. We praten hier wel over het leven van mensen, welke beïnvloed worden op een negatieve manier.

Vraag 4:
Naast deze onontkoombare maatregelen, die genomen moeten worden om de inwoners van Bloemstede te beschermen, is het mijn zienwijze om maatregelen te nemen om het “racende” verkeer aan banden te leggen. Er komen bij de gemeente veel klachten binnen over racende auto's en motoren in de avonduren op de burgemeester Waverijnweg, evenals rondom de MacDonalds. Deze extreme pieken in het geluid gaan makkelijk over de 65db heen. Er worden geen controles uitgevoerd en er worden geen maatregelen genomen. Mijns inziens zouden er drempels in de weg moeten komen om het “racende” verkeer het onmogelijk te maken om dit te blijven doen. En wellicht de snelheid in de bebouwde kom terugbrengen naar 30 km p/u? Dat zou een hoop lawaai, ongelukken en mileuoverlast schelen!

Reactie

Antwoord 1:
In het actieplan geven we aan dat “uit de analyse blijkt dat de geluidsbelastingen in veel gevallen lager uitvallen dan in de vorige tranche. De geluidsbelastingen zijn niet goed te vergelijken omdat ook de wettelijke rekenmethodiek gewijzigd is. Daarnaast is het model nauwkeuriger gemaakt. De consequentie is dat het aantal knelpunten lager is dan in de vorige tranche.” We begrijpen dat dit doet voorkomen alsof het probleem weggerekend wordt. Wij moeten echter uitgaan van de wetgeving.

Antwoord 2:
De gemeente is in hoge mate vrij om de ambities voor het actieplan te bepalen. De richtlijn schrijft daarbij geen minimumniveau voor. Ook in de Omgevingswet wordt geen minimumniveau bepaald. De plandrempels in het voorliggende actieplan zijn gebaseerd op het bestaande beleid, zoals dat in het actieplan 2013-2018 is neergelegd. Daarbij is toen aangesloten bij de ambities uit het toenmalige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). Destijds (en in het vorige actieplan) is daarbij aangegeven dat pas op het moment dat er grootschalig onderhoud of reconstructie wordt gedaan er onderzocht wordt of er maatregelen kunnen worden getroffen. Daarbij is ook bij elke planperiode aangegeven voor welke wegen/wegvakken dit van toepassing was. In hoofdstuk 3 van het actieplan is

geëvalueerd wat er is gedaan in de vorige planperiodes. Bij het opstellen van het voorliggende actieplan hebben we geconstateerd dat er nog steeds een aantal knelpunten is en dat voor deze knelpunten niet direct onderhoud of reconstructies zijn voorzien. Daarom kiezen we er nu voor om tijdens de planperiode deze knelpunten te inventariseren en te onderzoeken welke maatregelen haalbaar zijn.

Antwoord 3:
Voor de woningen in Bloemstede wordt gekeken naar een scherm, dit is beschreven op pagina 16-17. De zinsnede op pagina 17 over de Burg. Waverijnweg waar het knelpunt mogelijk is op te lossen met een laag scherm of geluidsreducerend asfalt betreft de woningen aan Waterstede.

Antwoord 4:
Het te hard rijdende verkeer valt buiten het Actieplan Omgevingsplan. De afdeling verkeer maakt een afweging op welke locatie soms controles op onder andere snelheid worden uitgevoerd.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.

Zienswijze 14: Algemene zienswijze 2

Zienswijze

Geacht College,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in over bovengenoemd plan. Volgens de Omgevingswet is het doel van het plan om 'omgevingslawaai te voorkomen, te beperken en te handhaven als deze goed is' (bron Informatiepunt leefomgeving). Met verwijzing naar deze doelstellingen maken we bezwaar tegen de voorgestelde plandrempels voor doorgaande- en gebieds-, alsmede ontsluiting- en overige gemeentelijke wegen van respectievelijk 60 en 65 dB Lden. Immers, deze waarden zijn aanzienlijk hoger dan de generieke streefwaarde van 53 dB die wordt geadviseerd door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en waar de Gemeente Stichtse Vecht naar streeft volgens de Omgevingsvisie van 2022.
Een bestuurlijke keuze om af te wijken van de WHO-waarde en de Omgevingsvisie, en daarmee het bewust verhogen van het percentage ernstig gehinderden cq. slaapverstoorde bewoners op te nemen, vergt een gedegen motivatie. Echter, in het plan ontbreekt elke motivatie.
We maken daarom tevens bezwaar tegen het ontbreken van een onderbouwing. In zo'n onderbouwing verwachten we een overzicht van mogelijke geluidsreducerende maatregelen voor verschillende wegen (b.v. snelheidsverlagingen, geluidsreducerend wegdek, etc.), de geluidseffecten daarvan en een kosten- baten analyse. Qua kosten gaat het zowel om kosten van geluidsreducerende maatregelen en kosten van afname WOZ-waarden, gezondheid en levenskwaliteit.

Derhalve verzoeken wij u om het plan op de volgende punten aan te passen:

1. Het opnemen van plandrempels van 53 dB en maximaal 55 dB Lden voor wegen waar momenteel deze waarden niet worden overschreden;
2. Inzicht te geven in mogelijke bron- , overdrachts- en ontvanger- maatregelen voor wegen waar de belasting op geluidgevoelige gebouwen de 53 of 55 dB Lden overschrijden;
3. Een kosten- baten analyse toe te voegen waaruit duidelijk wordt wat de doelmatigheid is van bovenstaande maatregelen;
4. Het organiseren van bijeenkomsten met buurtbewoners om inzicht en inspraak te verkrijgen over stappen 1 t/m 3;
5. Op basis van de stappen 2 t/m 4 een motivatie te geven voor gedifferentieerde plandrempels

Voorts sluiten we aan bij de zienswijze van de Bewonersvereniging Maarsseveen Molenpolder, die ook bezwaar maken tegen de generieke verhoging van plandrempels in de gemeente, en in het bijzonder voor de Maarsseveensevaart.

Reactie

Antwoord 1:

De gemeente is in hoge mate vrij om de ambities voor het actieplan te bepalen. De richtlijn schrijft daarbij geen minimumniveau voor. Ook in de Omgevingswet wordt geen minimumniveau bepaald. De plandrempels in het voorliggende actieplan zijn gebaseerd op het bestaande beleid, zoals dat in het actieplan 2013-2018 is neergelegd. Daarbij is toen aangesloten bij de ambities uit het toenmalige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP). Destijds (en in het vorige actieplan) is daarbij aangegeven dat pas op het moment dat er grootschalig onderhoud of reconstructie wordt gedaan er onderzocht wordt of er maatregelen kunnen worden getroffen. Daarbij is ook bij elke planperiode aangegeven voor welke wegen/wegvakken dit van toepassing was. In hoofdstuk 3 van het actieplan is geëvalueerd wat er is gedaan in de vorige planperiodes. Bij het opstellen van het voorliggende actieplan hebben we geconstateerd dat er nog steeds een aantal knelpunten is en dat voor deze knelpunten niet direct onderhoud of reconstructies zijn voorzien. Daarom kiezen we er nu voor om tijdens de planperiode deze knelpunten te inventariseren en te onderzoeken welke maatregelen haalbaar zijn.

Antwoord 2:

Dit wordt tijdens de planperiode gedaan bij een aantal van de knelpunten, voor wegen die de plandrempel van 60 danwel 65 dB overschrijden.

Antwoord 3:
Dit wordt tijdens de planperiode gedaan bij een aantal van de knelpunten.

Antwoord 4:
Dit wordt tijdens de planperiode gedaan bij een aantal van de knelpunten.

Wijzigingen
Deze zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het actieplan geluid.