

ONTWERP

Programma geluid
2025-2029
Actieplan Omgevingslawaaï 4^e Tranche
Gemeente IJsselstein

Omgevingsdienst regio Utrecht
Augustus 2025
kenmerk

opgesteld door	W. Cats
beoordeeld door	J. Ruijter / J. Niessink

INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting	3
2.	Inleiding	4
3.	Plandrempels: wat zijn het en waar worden ze toegepast	6
4.	Evaluatie	7
4.1	De in het vorige programma benoemde knelpunten en maatregelen	7
4.1.1	Noord IJsseldijk	7
4.1.2	Utrechtseweg (Oranjelaan - Beneluxweg).....	7
4.1.3	Utrechtseweg (Beneluxlaan – Weg der Verenigde Naties)	8
4.2	Saneringswoningen.....	8
5.	Knelpuntenanalyse en maatregelen	9
5.1	In dit programma gekozen plandrempeel.....	9
5.2	Toelichting knelpuntanalyse	9
5.3	Analyse geluidsbelastingkaarten	9
5.3.1	Noord IJsseldijk	10
5.3.2	Utrechtseweg.....	10
5.3.3	Oranje Nassaulaan.....	10
5.4	Maatregelen bij Omgevingsplan en Buitenplanse omgevingsactiviteit (BOPA)	10
5.5	Geluidsanering Wet geluidhinder	11
6.	Inspraakprocedure	12
6.1	Inleiding	12
6.2	Procedure	12
6.3	Zienswijzen.....	12
BIJLAGE 1.	KAARTEN MET OVERSCHRIJDINGEN VAN DE PLANDREMPEL 65 DB (L _{DEN})	13
BIJLAGE 2.	LIJST MET SANERINGSWONINGEN	17

1. 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. Het actieplan is daarmee een verplicht Omgevingsprogramma geworden. Volgens de richtlijn moeten we vijfjaarlijks een Programma Geluid opstellen, waarin we knelpunten identificeren en maatregelen vaststellen om schadelijke gevolgen van omgevingsgeluid te verminderen. Dit Omgevingsprogramma geluid betreft de periode 2025-2029.

Het doel van het Programma Geluid volgt uit de Europese richtlijn en is:

- het omgevingslawaai zo mogelijk te voorkomen en te beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid van de mens.
- het handhaven van de milieukwaliteit van het omgevingslawaai als deze goed is.

Om dit te objectiveren schrijft de richtlijn voor dat het (gemeente) bestuur plandrempels vaststelt. Deze plandrempels geven aan welke waarde maximaal gewenst is en waarboven maatregelen worden overwogen om bestaande ongewenste situaties op te lossen. De in het vorige Programma Geluid (toen nog Actieplan Geluid) vastgestelde plandrempels van 65 decibel (dB) L_{den} en 55 dB L_{night} worden gehandhaafd.

Binnen de gemeente is gekeken waar overschrijdingen van de plandrempels zijn. Vervolgens is gekeken welke (geluid)maatregelen getroffen kunnen worden om deze knelpunten op te heffen. Het gaat hierbij om knelpunten door geluidbronnen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Dit zijn:

- wegverkeer van gemeentelijke wegen;
- industrielawaai.

De gevonden knelpunten in IJsselstein hebben enkel betrekking op het verkeerslawaai van de Utrechtseweg. In de afgelopen periode is het aantal geluidbelaste woningen met 12 woningen afgenomen door toepassing van stil asfalt.

Als knelpunt blijven over, zeven woningen aan de Italiëlaan. In deze planperiode zullen deze worden gesaneerd (opgelost) als onderdeel van de lopende langjarige sanering op basis van de Wet geluidhinder. In het totaal gaat de sanering in het kader van de Wet Geluidhinder nog om zo'n 40 woningen. De hiervoor benodigde rijkssubsidie en toestemming is binnen, waardoor de sanering in deze planperiode kan worden afgerond. Daarmee worden alle knelpunten opgelost.

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen worden nieuwe knelpunten voorkomen door rekening te houden met de plandrempeel. Bij (dreigende) overschrijding daarvan kunnen nog extra maatregelen worden getroffen aan de woningen zelf, gericht op een goed binnenklimaat.

2. Inleiding

De gemeente IJsselstein is op grond van de EU richtlijn Omgevingslawaaï verplicht om een Programma Geluid (voorheen "Actieplan Geluid") op te stellen.

De EU richtlijn was tot 2024 geïmplementeerd in het Besluit Omgevingslawaaï, maar met ingang van 1 januari 2024 in de Omgevingswet. In de Omgevingswet zijn agglomeraties benoemd die verplicht zijn om elke vijf jaar de geluidssituatie in kaart te brengen. Ook het actieplan geluid is onder de Omgevingswet gebracht, en is daarin een verplicht Omgevingsprogramma¹ geworden. De gemeente IJsselstein valt onder de agglomeratie Utrecht. Tot de agglomeratie Utrecht behoren de gemeenten IJsselstein, Houten, Stichtse Vecht, Nieuwegein en Utrecht. Daarnaast moeten ook de provincies, ProRail en Rijkswaterstaat geluidsbelastingkaarten en programma's opstellen. Het is de vierde keer dat dergelijke kaarten en het omgevingsprogramma moeten worden vastgesteld. De eerste keer dat dit is gebeurd was in 2007-2008. Dit Omgevingsprogramma geluid betreft de periode 2025-2029.

Voorafgaand aan deze rapportage heeft de gemeente geluidkaarten en tabellen met het aantal gehinderden gerapporteerd bij het Rijk. In de geluidsbelastingkaarten zien we dat er veel geluidsbelasting is van verschillende bronnen, zoals wegverkeer, railverkeer, industrielawaai en vliegverkeer. In dit programma wordt alleen voor de bronnen waarvoor de gemeente bevoegd gezag is bepaald welke acties in de planperiode worden genomen. De focus ligt daarbij op het aspect wegverkeer. De reden hiervoor is dat uit de opgestelde geluidsbelastingkaarten blijkt dat dit de enige relevante geluidbron is van het omgevingslawaaï waarvoor de gemeente het bevoegd gezag is. In figuur 1 (volgende pagina) zijn de geluidsbelastingen van de gemeentelijke wegen weergegeven².

Doel programma

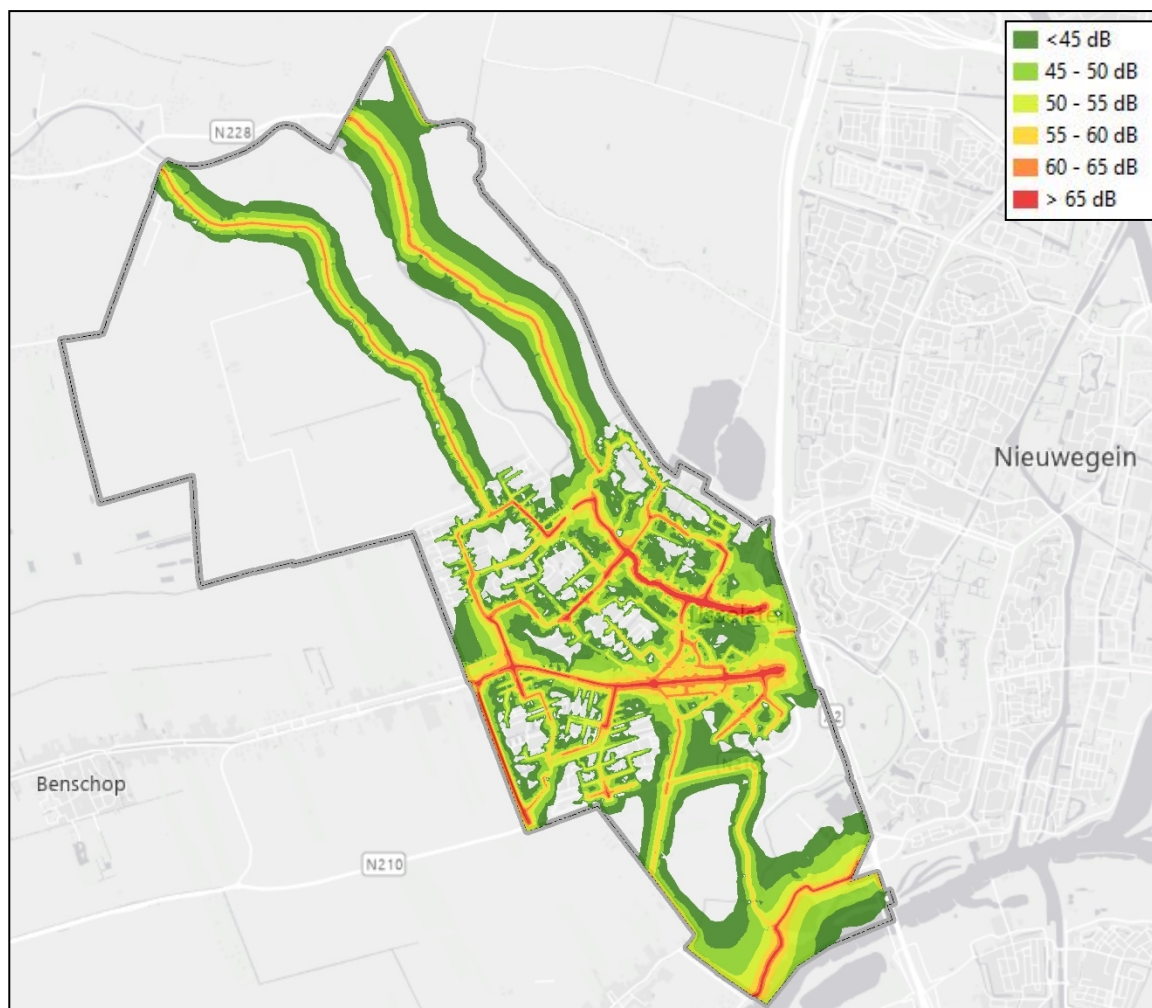
Het doel van het Programma Geluid volgt uit de Europese richtlijn en is:

- het omgevingslawaaï zo nodig te voorkomen en te beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid van de mens.
- het handhaven van de milieukwaliteit van het omgevingslawaaï als deze goed is.

Om dit te objectiveren schrijft de richtlijn voor dat het bestuur plandrempels vaststelt. De plandrempeel geeft de ambitie van de gemeente weer. Het bestuur is vrij om deze zelf te bepalen en de plandrempeel kan verschillen voor verschillende situaties. Voor situaties waar de geluidbelasting bij woningen hoger is dan deze plandrempeel, geldt dat maatregelen moeten worden overwogen om de geluidbelasting te beperken. De gemeente kijkt wat betreft plandrempels en maatregelen alleen naar gemeentelijke wegen. Voor knelpunten langs rijkswegen en provinciale wegen zijn Rijkswaterstaat respectievelijk de provincie verantwoordelijk.

¹ Actieplan en (Omgevings)programma zijn in dit verband ook synoniemen van elkaar. Omdat het volgt uit de Europese richtlijn wordt in dit stuk meestal de term Actieplan gebruikt.

² Situatie 2019. Normaal gesproken zou uitgegaan moeten worden van 2021 als monitoringsjaar. Er is voor 2019 gekozen omdat latere jaren vanwege corona (lockdowns) niet representatief zijn: er was door de lockdowns minder verkeer. Uitgaan van 2021 zou betekenen dat de geluidsbelastingen worden onderschat.



Figuur 1 Geluidcontouren wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen (situatie 2019)

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt het belangrijkste aspect in het programma toegelicht, de plandrempel. Daarna wordt in hoofdstuk 4 teruggekeken naar het voorgaande programma (toen nog actieplan geheten) en de resultaten die zijn behaald. In hoofdstuk **Error! Reference source not found.** wordt de plandrempel benoemd en vervolgens de locaties benoemd waar deze plandrempel wordt overschreden en welke maatregelen worden genomen. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de procedure waarmee dit programma tot stand is gekomen, en de mogelijkheden die zijn geboden voor inspraakreacties.

3. Plandrempels: wat zijn het en waar worden ze toegepast

Centraal in het programma staan de zogenaamde plandrempels. Als de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempe, wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de overschrijdingen ongedaan te maken. Een plandrempe heeft betrekking op de geluidsbelasting zoals deze is opgenomen in de geluidsbelastingkaarten en heeft alleen betrekking op wegen waarvan de gemeente IJsselstein beheerder is. Het vaststellen van de plandrempels is een formele vereiste in het proces om tot een programma te komen en is de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Plandrempels gemeentelijke wegen

De belangrijkste geluidbron, waar de gemeente voor verantwoordelijk is, zijn de gemeentelijke wegen.

Geen plandrempels overige geluidbronnen

Voor provinciale wegen en rijkswegen stelt het bevoegd gezag (de provincie Utrecht resp. Rijkswaterstaat) zelf een programma / actieplan op. De gemeente heeft deze bronnen daarom niet meegenomen in haar programma en hiervoor geen plandrempels opgenomen.

De tramlijn valt ook onder het regime van de provincie. Gezien het relatief lage aantal vervoerbewegingen op deze lijn, hoeft de provincie deze lijn niet mee te nemen in haar programma.

Ten aanzien van industriële bronnen geldt alleen de rioolwaterzuivering als een gezonde industrie-terrein. Binnen de vergunde contour liggen echter geen woningen. Er zijn geen verdere gezonde industrie-terrein of andere relevante inrichtingen of clusters van inrichtingen nabij woningen gelegen. Voor industrielawaai wordt daarom geen plandrempe benoemd.

Geen plandrempe voor stille en stiltegebieden

De gemeente heeft geen stille gebieden in een verordening aangewezen. Wel is het provinciale stiltegebied Blokland Broek relevant. In dit gebied zijn geen knelpunten geconstateerd. Bovendien heeft de provincie in haar Omgevingsverordening maatregelen omschreven om geluidproducerende activiteiten in stiltegebieden te beperken. Daarom zijn er geen plandrempels voor stille gebieden benoemd.

4. Evaluatie

4.1 De in het vorige programma benoemde knelpunten en maatregelen

Zoals we in de inleiding hebben aangegeven is het nu de vierde keer dat we een programma (toen nog actieplan) opstellen. Het laatste was het Actieplan 2018-2023. Hierin is voor gemeentelijke wegen een plandrempel gesteld van 65 dB L_{den} en 55 dB L_{night} ^{3,4}. Deze plandrempel kwam overeen met de plandrempel uit het actieplan 2013-2018.

In het vorige programma ("Actieplan 2018-2023") zijn de volgende knelpunten benoemd:

1. Langs de **Noord IJsseldijk** bevond zich één woning waar de plandrempel voor zowel de L_{den} als voor de L_{night} met 1 dB werd overschreden.
2. Langs de **Utrechtseweg (deel tussen Oranje Nassaulaan en Beneluxweg)** lagen 13 (vrijstaande) woningen waar de plandrempel voor de L_{den} werd overschreden. De overschrijding bedroeg maximaal 4 dB. Een aantal van deze woningen is aangemerkt als saneringswoning in het kader van de Wgh. Daarnaast waren er 21 appartementen in de flat op de hoek met de Oranje Nassaulaan waar de plandrempel werd overschreden. De overschrijding bedroeg hier 1 dB. Deze appartementen zijn reeds voorzien van geluidsisolerende voorzieningen. Tot slot werd bij de appartementen in het complex Poortdijk 41-59, die aan de zijde van de Utrechtseweg liggen, de plandrempel ook met 1 dB overschreden.
De plandrempel voor L_{night} werd op dit wegvak bij meer woningen overschreden. We merken hierbij wel op dat bij een aantal woningen de overschrijdingen zijn geconstateerd op kleine uitbouwen, waar zich geen geluidgevoelige ruimten in bevinden.
3. Langs de **Utrechtseweg (deel Beneluxweg en Weg der Verenigde Naties)** werd bij 45 woningen de plandrempel voor L_{den} overschreden. De overschrijding bedroeg in het algemeen 1 tot 3 dB, maar bij één woning is de geluidbelasting hoger dan 70 dB. Ook bij twee flats aan de Italiëlaan wordt de plandrempel overschreden. Appartementen in één van deze flats zijn opgemerkt als saneringswoning. Overschrijdingen van de plandrempel voor L_{night} strekken zich over een iets groter deel uit.

Hieronder wordt omschreven welke maatregelen de gemeente heeft genomen.

4.1.1 Noord IJsseldijk

De overschrijding aan de Noord IJsseldijk betrof een solitaire woning, die in goede staat was. Daarom waren in het vorige programma / actieplan geen maatregelen voor deze woning benoemd. Wel was aangegeven dat, zodra er een relevant plan was waarin deze woning betrokken moest worden, geluidmaatregelen voor deze woning zouden worden overwogen. Een dergelijk plan heeft zich niet voorgedaan.

4.1.2 Utrechtseweg (Oranjelaan - Beneluxweg)

In de vorige tranche is aangegeven dat de gemeente op termijn de Utrechtseweg tussen de Oranje Nassaulaan en de Beneluxweg opnieuw wil inrichten, maar dat nog niet bekend was of dat binnen de periode van het actieplan ging plaatsvinden. De herinrichting heeft plaatsgevonden in 2022. Dit is nadat de geluidsbelastingskaarten voor 2021 zijn bepaald en was daarom daarin nog niet meegenomen. Voor de analyse hebben we dit alsnog berekend. Hier wordt in hoofdstuk 5 verder op ingegaan.

³ 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.

⁴ Dit betekent dat een geluidbelasting vanaf 66 dB resp. 56 dB als knelpunt wordt beschouwd.

4.1.3 Utrechtseweg (Beneluxlaan – Weg der Verenigde Naties)

Hierover werd aangegeven dat dit deel al enkele jaren voor het vaststellen van het actieplan (in 2018) opnieuw is ingericht. De gemeente hoefde hier wettelijk geen maatregelen te treffen. Er is wel overwogen om geluidsreducerend asfalt of schermen toe te passen. Dit bleek niet mogelijk. De herinrichting heeft nog niet plaatsgevonden.

4.2 Saneringswoningen

Voor de jaren tachtig van de vorige eeuw bestond er geen milieu- of bouwregelgeving om geluidhinder om en in woningen te voorkomen of tegen te gaan. Bij de bouw van woningen is daarom destijds niet aan geluidnormen getoetst en zijn er geen eisen gesteld aan de geluidisolatiewaarde van de gevels. Woningen die voor of in het begin van de jaren tachtig zijn gebouwd krijgen dan ook vaker te maken met geluidhindersituaties als gevolg van wegverkeerslawaai. Om een beter woon- en leefklimaat in deze woningen te realiseren is door het toenmalige Ministerie van VROM in de jaren negentig het geluidsaneringsprogramma opgesteld. Het programma houdt in dat er onderzoek wordt verricht naar het geluidniveau op en in de woningen als gevolg van wegverkeerslawaai van nabijgelegen wegen. Als het geluidniveau hoger is dan de wettelijk norm, worden er maatregelen getroffen om het geluidniveau te verminderen.

In IJsselstein zijn 66 woningen aanwezig die vallen onder de geluidssanering van de Wet geluidhinder. Een deel is al gesaneerd in de eerdere tranches. De sanering is nog niet volledig afgerond. De uitvoering ligt grotendeels bij de ODRU. Die werkt nu aan een saneringsprogramma voor de laatste 40 woningen. Voor de uitvoering zijn we mede afhankelijk van subsidie vanuit het Rijk, die ook de maatregelen moet goedkeuren. Het Rijk heeft in 2024 de maatregelen goedgekeurd en subsidie verstrekt. De uitvoering van de maatregelen zal dan ook in deze planperiode plaatsvinden.

5. Knelpuntenanalyse en maatregelen

5.1 In dit programma gekozen plandrempel

In het vorige actieplan is voor de gemeentelijke wegen een plandrempel gesteld van 65 dB L_{den} en 55 dB L_{night} ⁵. Deze plandrempel kwam overeen met de plandrempel uit het actieplan 2013-2018. Deze plandrempels worden ook gehanteerd in dit programma dat loopt tot 2029. In onderstaand kader wordt dit kort toegelicht.

Toelichting plandrempels in de Omgevingswet

Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet valt het opstellen van het Programma geluid nu onder de Omgevingswet, als een programma. Dit programma moet worden opgesteld op basis van de ambities in de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie wordt voor geluid gewerkt met het zogenaamde mengpaneel, dat wil zeggen dat er per gebiedstype een andere milieukwaliteit wordt gewenst. We hebben hieraan per gebiedstype een plandrempel aan geprobeerd te koppelen. Voor bijvoorbeeld woonwijken ligt dan een plandrempel van 45 of 50 dB voor de hand. Dit levert veel knelpunten op, omdat er ook in woonwijken veel woningen zijn met een hogere geluidbelasting, zonder mogelijkheden om deze terug te dringen. Denk bijvoorbeeld aan woningen die dicht op een relatief rustige klinkerweg liggen. De plandrempels koppelen aan de ambitie per gebiedstype is daarom niet zinvol gebleken.

5.2 Toelichting knelpuntanalyse

De term knelpuntenanalyse volgt uit de richtlijn. Het is de analyse van de locaties die de plandrempel overschrijden. Vervolgens wordt bij de knelpunten geïnventariseerd wat er aan maatregelen mogelijk is (of al genomen is) om het knelpunt weg te nemen.

Een kanttekening bij de knelpuntenanalyse 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.

5.3 Analyse geluidsbelastingkaarten

De basis voor dit actieplan zijn de geluidsbelastingkaarten voor 2021. De kaarten zijn gebaseerd op de situatie in 2019. Normaal gesproken zou uitgegaan moeten worden van 2021 als monitoringsjaar. Er is voor 2019 gekozen omdat latere jaren vanwege corona (lockdowns) niet representatief zijn, er was door de lockdowns minder verkeer. Uitgaan van 2021 zou betekenen dat de geluidsbelastingen worden onderschat. Wel zijn de kaarten geactualiseerd ten aanzien van het stil wegdek dat op een deel van de Utrechtseweg (tussen de Oranjelaan en de Poortdijk) is aangebracht.

Uit de kaarten blijkt dat voor IJsselstein alleen het wegverkeerslawaaï een relevante geluidbron is. Uit de analyse blijkt dat de geluidsbelastingen in veel gevallen lager uitvallen dan in de vorige tranche en dat het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de 65 dB is verminderd. Er zijn geen woningen meer met een geluidsbelasting van boven de 70 dB. Dit betekent dat de situatie is verbeterd. Er zijn echter nog steeds woningen met een geluidsbelasting boven de 65 dB.

Voor de komende planperiode zijn er in drie acties:

- Bij de herinrichting van de Utrechtseweg tussen de Oranjelaan en de Weg der Verenigde Naties wordt onderzocht of een geluidsscherm mogelijk is.

⁵. Bij alle plandrempels hanteren we de afrondingsregels zoals die in artikel 3.4 van de Omgevingsregeling is opgenomen.

- Een deel van de woningen valt onder de geluidssanering op basis van de Wet geluidhinder. Het lopende saneringsprogramma wordt in deze planperiode afgerond.
- Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen nieuwe knelpunten voorkomen.

In bijlage 1 zijn kaarten opgenomen waarop voor de gehele gemeente de overschrijdingen van de plandrempels voor wegverkeer zijn weergegeven. De woning aan de Noord-IJsseldijk komt nu niet meer naar voren als knelpunt.

Om de geluidssituatie te verbeteren hanteert de gemeente de systematiek van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierbij wordt deze volgorde gehanteerd:

1. Bronmaatregelen zoals het toepassen van stil asfalt of het wijzigen van verkeersstromen;
2. overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen);
3. maatregelen aan de woningen zelf (gevelisolatie).

Hieronder wordt voor de knelpunten beschreven welke actie wordt gevolgd.

5.3.1 Noord IJsseldijk

Hier was in de vorige tranche één knelpunt. Dit komt nu niet meer naar voren. De verkeersintensiteiten zijn nu lager dan in de vorige tranche.

5.3.2 Utrechtseweg

Langs de Utrechtseweg is (mede door de aanleg van het stille asfalt) het grootste deel van de knelpunten opgelost. Het aantal woningen met een hogere geluidbelasting dan de plandrempeel is met 12 afgenomen. Er resteren nog twee locaties met knelpunten. Beide knelpunten liggen aan het wegvak tussen de Oranjelaan en de Weg der Verenigde Naties. In paragraaf 4.1.3 is aangegeven dat op de Utrechtseweg een herinrichting gaat plaatsvinden. Deze herinrichting heeft nog niet plaatsgevonden.

Eén van beide knelpunten betreft de flat aan de Italiëlaan. Deze valt onder de geluidssanering. Dit programma wordt vervolgd (zie paragraaf 5.5), waarmee dit knelpunt wordt opgelost. Het tweede knelpunt is al eerder (in 1997) in een saneringsprogramma opgenomen. Bij deze woningen zijn indertijd maatregelen getroffen. Dit is daarmee geen knelpunt meer.

5.3.3 Oranje Nassaulaan

Langs de Oranje Nassaulaan, een weg met een plandrempeel van 65 dB, ligt één gebouw met een hogere geluidbelasting dan de plandrempeel. Dit is een relatief nieuw appartementsgebouw (Prinses Maximahaven 2-34). Bij de bouw is hier rekening gehouden met de hoge geluidsniveaus en zijn maatregelen getroffen. Hier is dus geen sprake van een knelpunt.

5.4 Maatregelen bij Omgevingsplan en Buitenplanse omgevingsactiviteit (BOPA)

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 programma zijn benoemd. Als een overschrijding van de plandrempeel 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 van de standaardwaarde wordt getoetst aan het gemeentelijke beleid.

5.5 Geluidsanering Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder was opgenomen dat de gemeente verplicht is situaties met een hoge geluidbelasting te saneren en dat valt 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 ook een saneringswoning zijn. De saneringswoningen betreffen bestaande woningen die voor het van kracht worden van de Wet geluidhinder al aanwezig waren en waarbij bij de bouw geen maatregelen voor geluid zijn getroffen. 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). De gemeente heeft dit opgepakt en in 2024 van het Rijk subsidie gekregen om bij de woningen waar dit nodig is de maatregelen aan te brengen. De relatie tussen de saneringswoningen en de knelpunten is in paragraaf 5.3.1 benoemd. Deze planperiode zullen wij de maatregelen aanbrengen en de sanering afronden. In bijlage 2 is een totaal overzicht van de saneringswoningen opgenomen, met daarbij aangegeven welke woningen in het nu lopende en afrondende saneringsprogramma zijn opgenomen.

6. Inspraakprocedure

Dit hoofdstuk beschrijft de besluitvorming over het Programma Geluid door het college van burgemeester en wethouders.

6.1 Inleiding

De vaststelling van het Programma Geluid kent de volgende procedure:

- Besluit over het ontwerp Programma Geluid 2025-2029 door het college van burgemeester en wethouders.
- Ter inzage legging van het ontwerp programma voor een periode van zes weken en bekendmaking van het voornemen tot vaststelling van een programma geluid op de binnen de gemeente gebruikelijke wijze.
- De mogelijkheid om gedurende de periode van de ter inzage legging zienswijzen in te brengen.
- De gemeenteraad in de gelegenheid stellen om te reageren op het ontwerp programma.
- Vaststelling van het "Programma Geluid 2025-2029" door het college van burgemeester en wethouders.

6.2 Procedure

Het college van burgemeester en wethouders heeft het ontwerp "Programma Geluid 2025-2029" op **datum** vastgesteld. Het college heeft hierbij besloten het ontwerp programma ter inzage te leggen en de gemeenteraad aangeboden voor zienswijzen. Het ontwerp programma heeft van **datum** tot en met **datum zes** weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was een ieder in de gelegenheid zienswijzen in te dienen op het ontwerp-actieplan.

Het besluit over het ontwerp "Programma Geluid 2025-2029" en de mogelijkheid hierop zienswijzen in te brengen is bekend gemaakt in **krantje** en op internet. **Pm internetadres opvoeren**

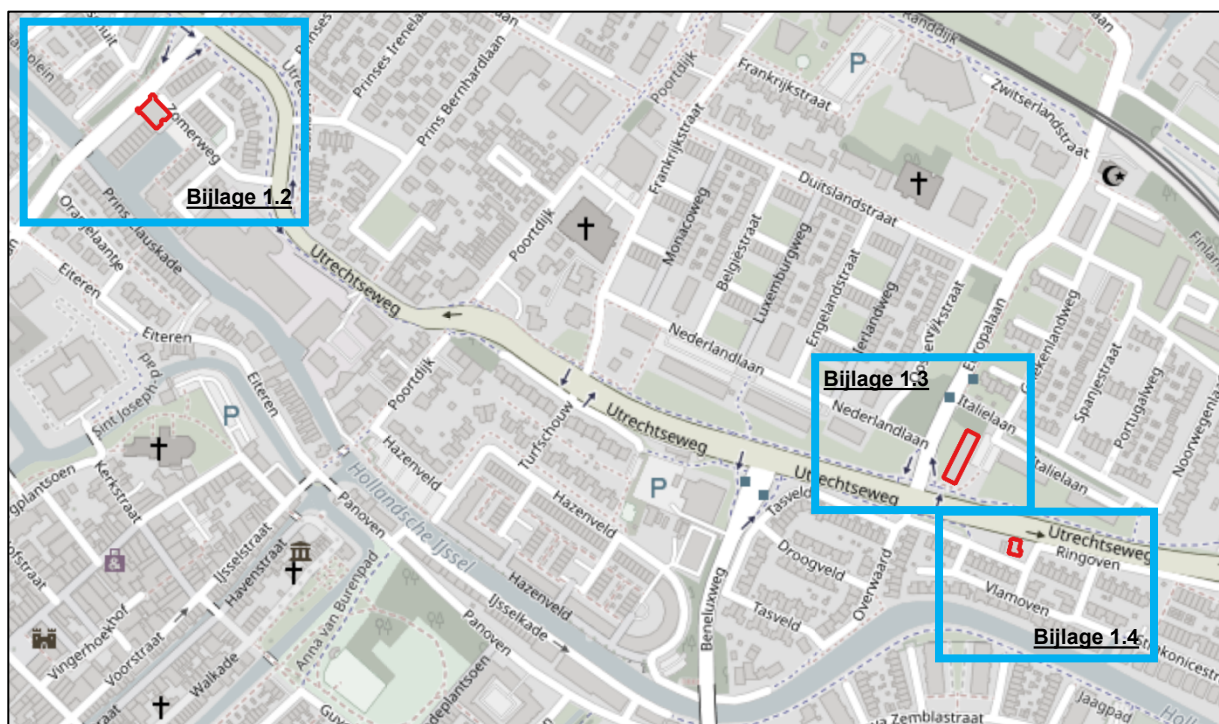
6.3 Zienswijzen

PM Beschrijving van de ingediende zienswijzen en hoe hier mee op is gegaan. (bekend bij definitieve vaststelling).

BIJLAGE 1. Kaarten met overschrijdingen van de plandrempel 65 dB (L_{den})

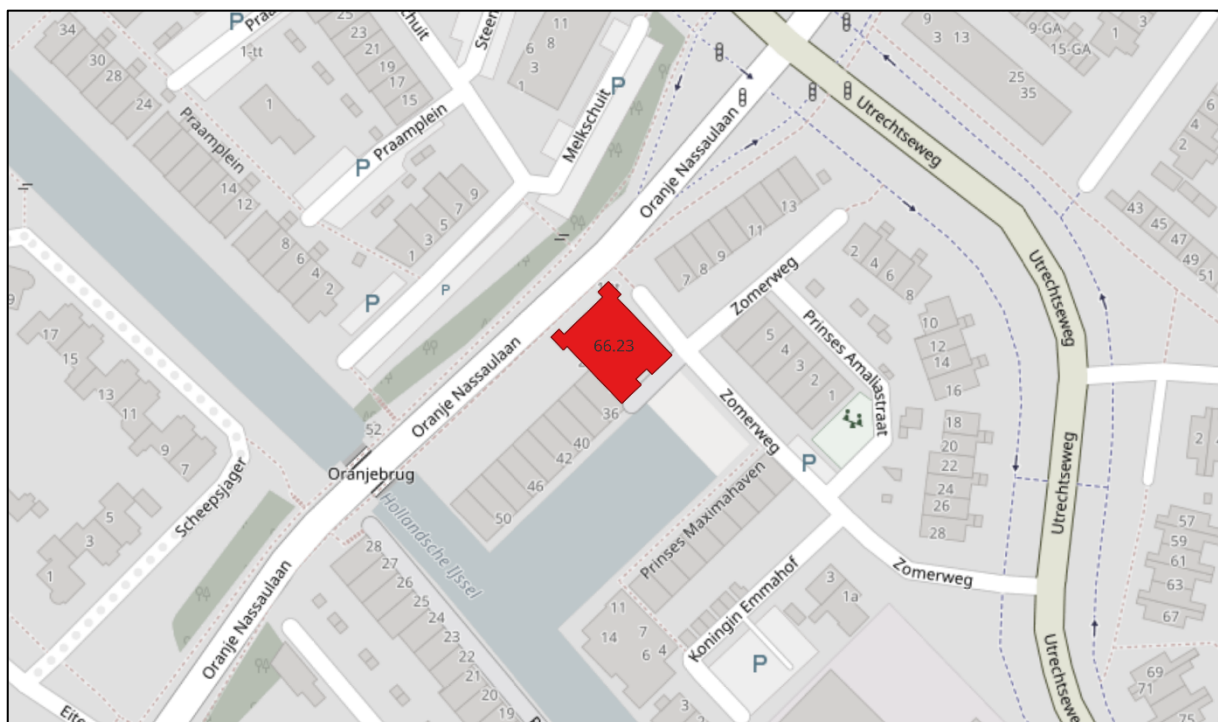
Bij deze overschrijdingen worden niet direct maatregelen voorzien. In hoofdstuk 5.3 zijn de mogelijke maatregelen beschreven.

BIJLAGE 1..1 Totaalkaart IJsselstein



Zie voor meer detail de deelkaarten in bijlage 1.2-1.4.

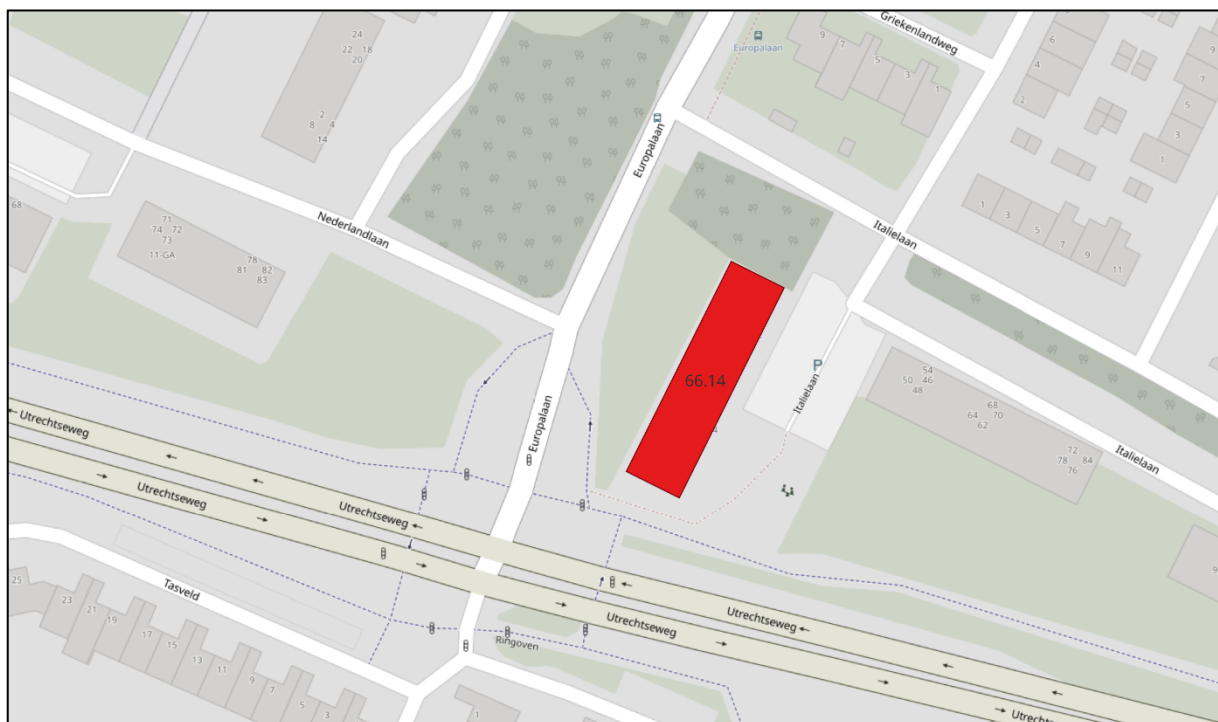
BIJLAGE 1.2 Deelkaart knelpunt Prinses Maximahaven 2 - 34



Deze locatie komt naar voren als een knelpunt vanwege de geluidbelasting op de gevel. Bij de bouw zijn er maatregelen genomen zodat het gebouw voldoet aan de wettelijke normen.



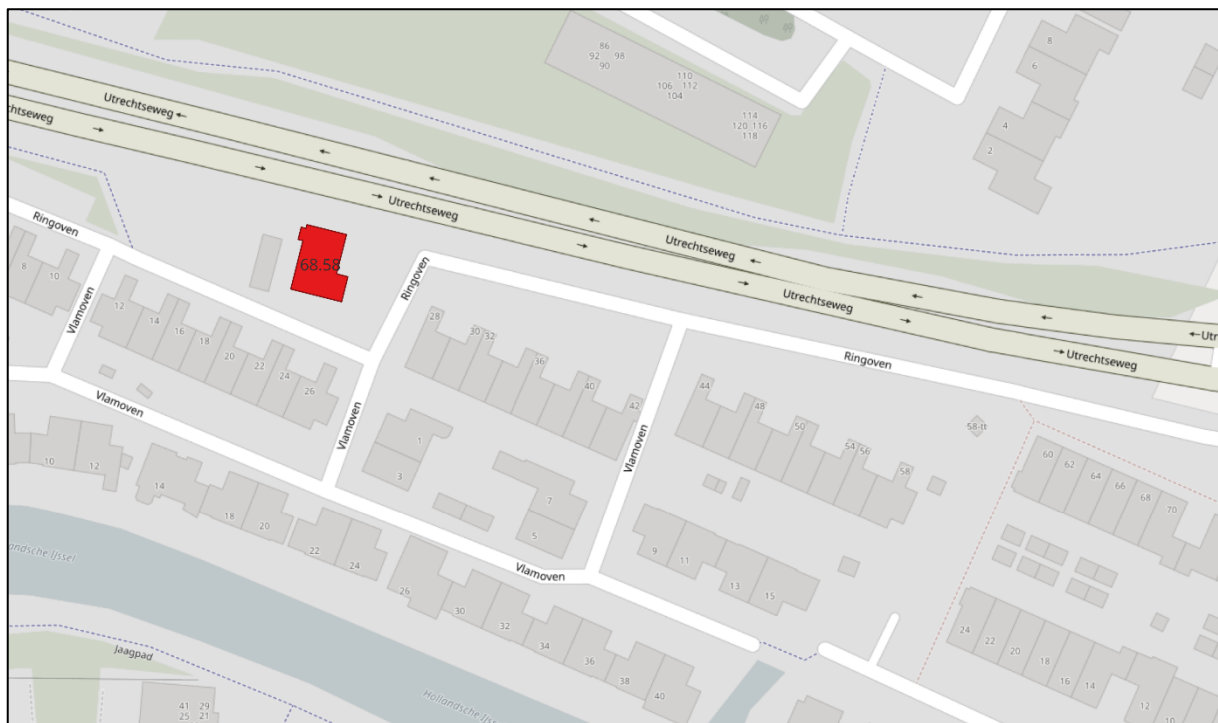
BIJLAGE 1..3 Deelkaart knelpunt Italiëlaan 2 - 42



Deze locatie valt onder de geluidssanering.



BIJLAGE 1..4 Deelkaart knelpunt Utrechtseweg 38



Deze woning is gesaneerd conform de Wet Geluidhinder. Hierdoor voldoet het binnenniveau qua, ondanks dat de gevelbelasting net te hoog is.



BIJLAGE 2. Lijst met saneringswoningen

Sinds de jaren '90 wordt gewerkt aan de sanering van woningen met een te hoge geluidbelasting volgens de Wet geluidhinder, die inmiddels in de Omgevingswet is overgegaan. Door het beschikbaar komen van de benodigde rijkssubsidie en toestemming kan deze sanering in deze planperiode worden afgerond.

Een deel van de woningen die wel onder de geluidssanering vallen (onder andere die aan de Achtersloot) komen niet naar voren als knelpunt in het programma. Dit heeft te maken met verschillende peiljaren. Voor de geluidssanering is het peiljaar 1986. Voor dit programma is dat 2019. Tussen 1986 kan er wat veranderd zijn wat invloed heeft op de geluidsbelasting. De Achtersloot bijvoorbeeld is tegenwoordig 60 km/h, maar was toen waarschijnlijk 80 km/h.

Straat	Huisnr.	Toev.	Postcode	Maatgevende weg	Status
UTRECHTSEWEG	38		3402 PL	UTRECHTSEWEG	Gereed/gesaneerd
INDUSTRIEWEG	1		3401 MA	PROVINCIALEWEG S17	Gereed/gesaneerd
INDUSTRIEWEG	15		3401 MA	PROVINCIALEWEG S17	In lopend programma
INDUSTRIEWEG	16		3401 MA	PROVINCIALEWEG S17	In lopend programma
INDUSTRIEWEG	4		3401 MA	PROVINCIALEWEG S17	Gereed/gesaneerd
INDUSTRIEWEG	5		3401 MA	PROVINCIALEWEG S17	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	10		3401 NW	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	2		3401 NW	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	4		3401 NW	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	6		3401 NW	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	8		3401 NW	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	15		3401 RK	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	17		3401 RK	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	34		3401 RL	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	36		3401 RL	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	7		3401 RK	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOGEBIEZEN	9		3401 RK	HOGEBIEZEN	Gereed/gesaneerd
HOOGLAND	10		3401 RP	RYKSWEG 2	Sanering door RWS
HOOGLAND	7		3401 RP	RYKSWEG 2	Sanering door RWS
HET Klaphek	2		3401 RZ	RIJKSWEG 2	Sanering door RWS
ITALIELAAN	10		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	12		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	14		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	2		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	4		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	6		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
ITALIELAAN	8		3402 AB	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
UTRECHTSEWEG	44		3402 PL	UTRECHTSEWEG	Gereed/gesaneerd
UTRECHTSEWEG	105		3402 PP	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
UTRECHTSEWEG	78		3402 PR	RIJKSWEG 2	Sanering door RWS
HOOGLAND	14		3401 RP	RIJKSWEG A2	Gereed/gesaneerd
HOOGLAND	16		3401 RP	RIJKSWEG 2	Sanering door RWS
ACHERSLOOT	45		3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	47	A	3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	51		3401 NS	ACHERSLOOT	Gereed/gesaneerd
ACHERSLOOT	53		3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	55		3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	57		3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	59		3401 NS	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	61		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	65		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	69		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	71		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma

Straat	Huisnr.	Toev.	Postcode	Maatgevende weg	Status
ACHERSLOOT	73		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	75	A	3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	75		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	85		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	85	A	3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	87		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	89	A	3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	89		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	91	A	3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	93		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	95		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	97		3401 NT	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	103		3401 NV	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	107		3401 NV	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	111		3401 NV	ACHERSLOOT	In lopend programma
ACHERSLOOT	140		3401 NZ	ACHERSLOOT	In lopend programma
HOOGLAND	19		3401 RP	A2	Sanering door RWS
HOOGLAND	20		3401 RP	A2	Sanering door RWS
LAGE DIJK-ZUID	15	B	3401 VB	N210	Gereed/gesaneerd
UTRECHTSEWEG	79		3402 PN	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
UTRECHTSEWEG	81		3402 PN	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
UTRECHTSEWEG	83		3402 PN	UTRECHTSEWEG	In lopend programma
UTRECHTSEWEG	93		3402 PN	UTRECHTSEWEG	In lopend programma