

Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn Omgevingslawaai 2021

Gemeente Houten



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Houten
Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn
Omgevingslawaaai 2021

Kenmerk
Datum publicatie

011373.20220610.R1.01
13 juni 2022

Projectleider Dat.mobility
Projectteam Dat.mobility

Jakob Henckel
Jakob Henckel

Projectteam opdrachtgever

Hugo Smorenburg

Status

Definitief

© Copyright Dat.mobility BV 13-6-22

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Achtergrond en wettelijk kader	5
2.1 Voorgeschiedenis	5
2.2 De Richtlijn omgevingslawaai	5
2.3 Wetgeving in Nederland	6
3. Gebruik rekenmodellen en gebruikte invoergegevens	7
3.1 Gebruik rekenmodellen	7
3.2 Gebruikte invoergegevens	7
3.2.1 Data voor wegverkeer	7
3.2.2 Data voor railverkeer	9
4. Resultaten	10
4.1 Ontwikkeling geluidsbelasting	10
4.1.1 Ontwikkeling wegverkeer	10
4.1.2 Ontwikkeling railverkeer	11
4.2 EU-geluidsbelastingkaart 2021	11
5. Vervolgprocedure	13
5.1 Publicatie geluidsbelastingkaarten	13
5.2 Aanleveren gegevens bij de Centrale Voorziening Geluidsgegevens	13
5.3 Actieplannen	13

1. Inleiding

De Europese Richtlijn omgevingslawaai is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. In Nederland is deze richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai, waaraan mensen worden blootgesteld. Het toepassingsgebied beperkt zich tot weg-, railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Het doel van de richtlijn is de hinder en de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Hinder is het meest bekende effect van geluid. Naast hinder kan geluid ook leiden tot slaapverstoring en hart- en vaatziekten. Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de Richtlijn omgevingslawaai de hiernavolgende instrumenten toegepast:

- Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten.
- Vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze een goede geluidskwaliteit handhaven.
- Voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan. Daarbij hoort het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.

Het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen wordt om de vijf jaar herhaald.

Onlangs is de vierde tranche van het project 'Implementatie EU-richtlijn omgevingslawaai' door het ministerie van I&W gestart. Ook de gemeente Houten, als onderdeel van de agglomeratie Utrecht, is opgenomen in de lijst van de 'vierde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de gemeente Houten de verplichting gekregen tot het opstellen van EU-geluidsbelastingkaarten en de hierbij behorende actieplannen.

De geluidsbelastingkaarten voor agglomeratiegemeenten moeten betrekking hebben op wegverkeers-, railverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaai (voor zover aanwezig).

Voor het wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai heeft de gemeente rekenmodellen laten maken die gebaseerd zijn op de meest recente inzichten tot en met het peiljaar 2021 en die voldoen aan de rekenvoorschriften die horen bij de EU-geluidsbelastingkaarten.

In de gemeente Houten zijn de geluidsbronnen industrie en luchtvaart niet van toepassing.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage wordt eerst het wettelijke kader beschreven, waarbinnen deze studie is uitgevoerd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 omschreven op welke manier de verschillende rekenmodellen tot stand zijn gekomen. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in de rekenresultaten. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte de vervolgprocedure beschreven.

2. Achtergrond en wettelijk kader

2.1 Voorgeschiedenis

In 1993 heeft de Europese Commissie onderzoek laten uitvoeren naar de omvang van en de mate waarin mensen binnen de Europese Unie (EU) aan omgevingslawaai werden blootgesteld. Hieruit bleek dat ten tijde van dit onderzoek ongeveer 45 miljoen mensen blootstonden aan teveel omgevingslawaai. Het geluidsniveau was op sommige plaatsen zo hoog, dat het de kwaliteit van het leefmilieu nadelig beïnvloedde en tot gevaar voor de volksgezondheid leidde. Bijna 10 miljoen mensen ondervonden zelfs een onacceptabel hoge geluidsbelasting.

Gelet op de resultaten van deze studie en andere signalen uit de lidstaten kondigde de EU een koerswijziging aan in haar geluidsbeleid. Dit mondde uit in een in 1996 verschenen beleidsnota, in het Brusselse jargon 'Groenboek geluid' geheten. Hierin werd in grote lijnen het tot dan toe gevoerde geluidsbeleid binnen de EU geschetst en werd geconstateerd dat dit beleid versnipperd en ondoelmatig was. Als vervolg op de resultaten van twee conferenties (Scheveningen, 1997 en Kopenhagen, 1998) ontwikkelde de Commissie een nieuw raamwerk voor geluidsbeleid.

2.2 De Richtlijn omgevingslawaai

Met de publicatie op 18 juli 2002 door het Europese Parlement van de Richtlijn 2002/49/EG, inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (kortweg de Richtlijn omgevingslawaai), werd ook in Nederland aanvullend geluidsbeleid van kracht. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai, waaraan mensen worden blootgesteld. In het bijzonder geldt deze voor:

- woningen;
- openbare parken en andere stille gebieden in bebouwde gebieden;
- stille gebieden op het platteland;
- scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en terreinen.

De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en zo mogelijk het verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving en de inwoners voor te lichten over hun situatie en over de plannen die de gemeente daarmee heeft. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten schadelijke en hinderlijke effecten door weg-, railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Daarnaast stimuleert de richtlijn het ontwikkelen van gezamenlijke maatregelen (bijvoorbeeld typekeuringseisen) binnen Europa, om lawaai van belangrijke bronnen te verminderen. Dit geldt vooral voor weg- en railvoertuigen en vliegtuigen, materieel voor gebruik buitenshuis, industrie en verplaatsbare machines, maar ook voor maatregelen aan weg- of railinfrastructuur.

2.3 Wetgeving in Nederland

Nederland loopt in de Europese Unie voorop waar het gaat om de gedachten achter de Richtlijn omgevingslawaai. Immers, reeds in 1981 begon Nederland met het voeren van geluidsbeleid voor het verminderen en voorkomen van knelpunten inzake geluidshinder. Daartoe werd de Wet geluidhinder geïntroduceerd.

Conform de EU-richtlijn omgevingslawaai is in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder een systeem van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd voor belangrijke geluidsbronnen (wegen, spoorwegen en burgerluchthavens) en daartoe aangewezen gemeenten (zogenoeten 'agglomeraties'). Overeenkomstig de EU-richtlijn vindt de inwerkingtreding in twee tranches plaats (zie figuur 2.1).

Bij de kaarten gaat het om de volgende bronnen die liggen binnen de gemeente of hun invloedssfeer en die een geluidsbelasting veroorzaken van 55 dB Lden of 50 dB Lnight of meer:

- wegverkeer;
- railverkeer (spoor en tram/metro);
- luchtvaartterreinen;
- bedrijven:
 - gezoneerde industrieterreinen,
 - individuele bedrijven,
 - als zodanig aangewezen horecaconcentratiegebieden,
 - als zodanig aangewezen concentratiegebieden voor detailhandel en ambachtsbedrijven.

3. Gebruik rekenmodellen en gebruikte invoergegevens

3.1 Gebruik rekenmodellen

Voor het inzichtelijk maken van de geluidssituatie voor het wegverkeer wordt gebruik gemaakt van rekenmodellen. In deze rekenmodellen worden verschillende databestanden opgenomen (zie de volgende paragrafen) waarmee de geluidsbelastingen worden berekend. Voor het berekenen van deze geluidsbelastingen zijn er verschillende rekenmethodes beschikbaar die voor verschillende toepassingsdoelen moeten worden ingezet:

- Standaard rekenmethode – II (RMG-2012): Deze rekenmethode wordt standaard in Nederland gebruikt voor het uitvoeren van akoestische onderzoeken bij infrastructurele- en ruimtelijke ontwikkelingen
- Standaard Kartering Methode (SKM-II). Deze rekenmethode is vanuit de Regeling Omgevingslawaaai verplicht gesteld voor het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten voor de jaren 2006, 2011 en 2016 (de eerste drie tranches).
- Cnossos. Deze rekenmethode is vanuit de Regeling Omgevingslawaaai verplicht gesteld voor het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2021 (de vierde tranche)

De manier waarop het geluid wordt berekend met de verschillende methodes zorgt er voor dat de uitkomsten van rekenmodellen die zijn gebaseerd op verschillende rekenmethodes onderling niet vergelijkbaar zijn. Om toch inzicht te kunnen geven in de ontwikkeling van de geluidsbelastingen tussen de jaren 2016 en 2021 en om te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichting voor het jaar 2021 heeft de gemeente Houten er voor gekozen om meerdere berekeningen uit te voeren:

- De geluidsmodellen voor de jaren 2016 en 2021 zijn beide doorgerekend met de rekenmethode RMG-2012. De uitkomsten van deze modellen zijn gebruikt om op hoofdlijnen inzicht te geven in de ontwikkeling van de geluidsbelastingen binnen de gemeente Houten.
- Het geluidsmodel voor het jaar 2021 is ook doorgerekend met de rekenmethode Cnossos. De uitkomsten van dit geluidsmodel zijn gebruikt om de definitieve geluidskaarten voor het jaar 2021 op te stellen en daarmee aan te sluiten vanuit de Europees verplichte rekenmethode.

3.2 Gebruikte invoergegevens

Voor het vullen van de rekenmodellen voor wegverkeer zijn twee soorten informatie nodig. In eerste instantie is er een netwerk nodig waarmee de emissie van het verkeer kan worden berekend. Aanvullend zijn er verschillende databestanden nodig waarmee de overdracht van het geluid vanuit deze wegen tot aan de gebouwen zo goed mogelijk kan worden berekend.

3.2.1 Data voor wegverkeer

Voor het modelleren van het wegverkeer voor het jaar 2021 is gebruik van het geluidsmodel dat het afgelopen jaar in samenwerking met de provincie Utrecht tot stand is gekomen en dat onderdeel uitmaakt van de

provinciedekkende geluidskaat. In de rapportage "06_Rapportages\Provinciedekkende geluidskaat. Opbouw geluidsmodellen'(007405.20220218.R3.01))" staat uitgebreid beschreven op welke manier de geluidsmodellen binnen dit project tot stand zijn gekomen. Het gaat hierbij onder andere om de volgende databestanden:

- Als basis voor het netwerk is gebruik gemaakt van het Nationaal Wegen Bestand. Aan dit netwerk is informatie verbonden over de verkeersintensiteiten, wegdekverhardingen en wettelijk toegestane snelheden.
 - De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de volgende bronnen:
 - Rijkswegen- Inweva Rijk 2019
 - Provinciale wegen – Inweva Utrecht 2019
 - Gemeentelijke wegen – VRU 3.4 -verkeersmodel 2015 en Mobiliteitspectrum 2018
 - De wegdekverhardingen en snelheden zijn gebaseerd op de databestanden die de verschillende bronhouders hiervoor beschikbaar hebben gesteld.
- Voor het gebouwen- en adressenbestand is eerste instantie gebruik gemaakt van het databestand dat beschikbaar wordt gesteld via PDOK 3D-geluid. In dit bestand zijn alle gebouwen van Nederland opgenomen die op 1 januari 2020 waren gerealiseerd. Hierbij zijn de gebouwen van hoogtes voorzien op basis van het AHN3 en een puntenwolk uit stereo images. Aan dit bestand zijn vervolgens nog de gebouwen toegevoegd die in de periode tot 1 april 2021 zijn gerealiseerd.
- Bij het berekenen van de geluidsbelasting moet rekening worden gehouden met zowel de natuurlijke als onnatuurlijke hoogteverschillen in het landschap. Hiervoor wordt in de rekenmodellen gebruik gemaakt van hoogtelijnen. Voor het modelleren van de hoogteverschillen is gebruik gemaakt van een hoogtelijnenbestand dat is aangekocht bij de firma Geodan en voor de omgeving van de Rijkswegen is gebruik gemaakt van informatie uit het Digitaal Terrein Bestand (DTB) van Rijkswaterstaat.
- Ter hoogte van geluidswallen en – schermen zal sprake zijn van een afscherpende werking van het geluid. In het rekenmodel wordt de aanwezigheid van de geluidswallen gemodelleerd met behulp van hoogtelijnen waarin deze objecten ook zijn opgenomen. De geluidsschermen zijn overgenomen uit de volgende bronnen:
 - Rijkswegen: DTB aangevuld met informatie uit het geluidsregister
 - Provinciale wegen: Geluidmodel van de provincie Utrecht uit 2018
 - Gemeentelijke wegen: Geluidmodel EU-geluidsbelastingkaart 2016 en waar nodig aangevuld op basis van informatie van de gemeente Houten.
- Voor de ongelijkvloerse aansluitingen ter hoogte van de autosnelwegen is gebruik gemaakt van de informatie over bruggen, viaducten e.d uit het DTB
- De bodemgebieden zijn overgenomen uit de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) waarbij alle type objecten zijn voorzien van de hierbij behorende bodemfactoren. Zo zijn bijvoorbeeld alle wegdelen en waterdelen als harde oppervlaktes gemodelleerd.
- Aanwezigheid van rotondes en VRI's op basis van informatie uit het Nationaal Wegen Bestand en informatie uit het netwerk van de firma HERE

Ten opzichte van dit geluidsmodel hebben er ten behoeve van de EU-geluidsbelastingkaart 2021 de volgende wijzigingen plaatsgevonden:

- De verkeersintensiteiten zijn geactualiseerd naar het jaar 2019¹ op basis van het VRU 3.4-verkeersmodel. Bij deze actualisatie is rekening gehouden met de ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Bij de opbouw van dit verkeersmodel heeft geen optimalisatie plaatsgevonden aan de hand van recente verkeertellingen, omdat deze op de gemeentelijke hoofdwegen in

¹ Hiervoor is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens voor het jaar 2019. Dit jaar is bewust gekozen, omdat bij het toepassen van de intensiteiten uit het jaar 2020 of 2021 gebruik zou worden gemaakt van tijdelijk verlaagde verkeersintensiteiten als gevolg van de Corona-maatregelen. Door Infomil is aan alle wegbeheerders gevraagd om bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2021 uit te gaan van de verkeersgegevens uit het jaar 2019.

Houten niet beschikbaar zijn. In het geluidsmodel zijn uitsluitend de hoofdwegen van de gemeente Houten opgenomen, waarmee het geluidsmodel qua detailniveau aansluiten op het geluidsmodel voor het jaar 2016.

- Voor de rijks- en provinciale wegen zijn de intensiteiten bewust niet bijgesteld. In de databestanden van het provinciedekkende geluidskaart waren namelijk al de gegevens opgenomen die door Rijkswaterstaat en de provincie ook worden gebruikt bij het opbouwen van hun EU-geluidsbelastingkaarten en die zij hiervoor ook beschikbaar hebben gesteld aan de agglomeratiegemeenten

3.2.2 Data voor railverkeer

Bij de opbouw van het rekenmodel voor het railverkeer is in veel gevallen gebruik gemaakt van dezelfde databronnen die ook zijn gebruikt bij de opbouw van het rekenmodel van het wegverkeer. Ten opzichte van dit geluidsmodel zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- Alle wegen zijn verwijderd uit het model en zijn vervangen door informatie over de spoorbanen en de hoeveelheid treinen die gebruik maakt van deze banen. Hiervoor is gebruik gemaakt van een databestand dat hiervoor is aangeleverd door Prorail.
- Daarnaast zijn gegevens opgenomen over ondermeer het type bovenbouw en bijvoorbeeld de aanwezigheid van wissels of de aanwezigheid van geluidsafschermdende elementen zoals perrons of geluidsschermen. Ook de hoogteligging van de spoorbaan is gebaseerd op door Prorail aangeleverde informatie.

4. Resultaten

4.1 Ontwikkeling geluidsbelasting

In paragraaf 3.1 staat beschreven dat in Europees verband is afgesproken dat alle EU-geluidsbelastingkaarten die in alle Europese landen worden opgesteld gebruik maken van één en dezelfde rekenmethodiek (Cnossos). Hierdoor kunnen de resultaten tussen de landen onderling beter met elkaar worden vergeleken. Het toepassen van deze rekenmethode heeft wel tot gevolg dat een directe vergelijking met de rekenresultaten van 2016 niet meer mogelijk is, omdat hier gebruik werd gemaakt van een andere rekenmethode.

Om toch een goed inzicht te kunnen leveren in de ontwikkeling van de geluidsbelastingen heeft de gemeente Houten er voor gekozen om aanvullende berekeningen uit te voeren voor zowel het jaar 2016 als 2021 om een zo goed mogelijke vergelijking tussen beide jaren te kunnen maken. Hiervoor is in beide jaren gebruik gemaakt van de rekenmethode RMG-2012.

4.1.1 Ontwikkeling wegverkeer

In de tabel 4.1 wordt een overzicht gegeven van het aantal geluidsgevoelige adressen in de verschillende geluidsbelastingklassen voor de jaren 2016 en 2021 voor het wegverkeer².

	2016				2021			
	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB	totaal	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB	totaal
Totaal	1.513	355	27	1.915	1.852	881	120	2.853

Tabel 4.1: Overzicht van het aantal geluidsgevoelige adressen in de verschillende geluidsbelastingklassen voor de jaren 2016 en 2021 wegverkeer Lden (rekenmethode RMG-2012)

In tabel 4.1 komt naar voren dat het aantal geluidsgevoelige adressen met een hoge geluidsbelasting tussen de jaren 2016 en 2021 is toegenomen. Als we kijken naar de geluidsbelastingen in de hoogste klasse (> 65 dB) dan kunnen hiervoor de volgende verklaringen worden gegeven:

- In de periode 2016-2021 is er een nieuw appartementencomplex gebouwd langs de Eikenhout waar een hoge geluidsbelasting aan de gevel wordt berekend. In dit gebouw liggen 81 adressen.
- Op de locatie Paardenhoeve is een kantoorgebouw omgebouwd tot een appartementencomplex. In dit gebouw liggen 10 adressen.

Daarnaast valt op dat ook in de geluidsbelastingklasse tussen 55 en 65 dB een duidelijk toename van het aantal adressen is te zien. Hiervoor kunnen de volgende verklaringen worden gegeven:

- Veel van de verschillen kunnen worden verklaard uit het feit dat in het geluidsmodel voor het jaar 2021 is uitgegaan van een andere manier van het modelleren van de bodemgebieden. In het geluidsmodel voor het jaar 2016 werd alleen uitgegaan van zogenaamde harde bodemgebieden voor de weg- en watervlakken (bodemfactor=0). In het geluidsmodel voor het jaar 2021 zijn er aanvullende bodemvlakken opgenomen voor het direct grondgebied rond de woningen. In het stedelijke woongebied zijn deze bodemvlakken voorzien van een bodemfactor van 0.3 en in het niet stedelijke woongebied van een bodemfactor van 0.7. De

² In deze tabellen zijn geluidsbelastingen voor de adressen gebaseerd op het toetspunt met de hoogste geluidsbelasting op de gevel. Alle adressen in hetzelfde gebouw hebben hierbij allemaal dezelfde geluidsbelasting gekregen

achterliggende gedachte hierbij is dat het grondgebied in de stedelijke omgeving rond de woningen veelal ook is voorzien van harde oppervlaktes, waardoor ook hier reflectie van geluid zal optreden. In de niet stedelijke omgeving zal dit grondgebied verhoudingsgewijs vaker uit zachte bodemgebieden bestaan.

- In een aantal gevallen is een gebouw met een kantoorfunctie omgebouwd tot appartementencomplex. Een voorbeeld hiervan is te vinden aan de Koningsspoor. In dit gebouw liggen 125 adressen
- Op een beperkt aantal wegvakken is de wegdekverharding in 2021 bijgesteld ten opzichte van 2016, omdat werd geconstateerd dat op deze wegen in 2016 niet is uit gegaan van de juiste wegdekverharding.

4.1.2 Ontwikkeling railverkeer

In de tabel 4.2 wordt een overzicht gegeven van het aantal geluidsgevoelige adressen in de verschillende geluidsbelastingklassen voor de jaren 2016 en 2021 voor het railverkeer³.

	2016				2021			
	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB	totaal	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB	totaal
Totaal	185	251	420	856	325	394	321	1040

Tabel 4.2: Overzicht van het aantal geluidsgevoelige adressen in de verschillende geluidsbelastingklassen voor de jaren 2016 en 2021 railverkeer Lden (rekenmethode RMG-2012)

Uit tabel 4.2 komt naar voren dat het aantal adressen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB is afgenomen, maar dat daarentegen het totaal aantal adressen met een geluidsbelasting boven de 55 dB wel is toegenomen. Ook hierin speelt het gebruik van de gewijzigde methode voor de bodemgebieden een rol.

4.2 EU-geluidsbelastingkaart 2021

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in het inwoners binnen de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021. Hierbij zijn de geluidsbelastingen gebaseerd op de rekenmethode Crosso die verplicht is voor het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten.

In de tabellen voor het wegverkeer is een onderverdeling gemaakt tussen de wegen die in beheer zijn bij de gemeente Houten, de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat. Bij het tellen van het aantal adressen in de verschillende geluidsbelastingklassen in aangesloten bij de methode zoals die is voorgesteld in de handreiking voor de modellering van de EU-geluidsbelastingkaarten zoals die door Infomil beschikbaar is gesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende methodes:

- Op het moment dat er één milieugevoelig adres in een gebouw ligt dan wordt de geluidsbelasting bepaald op basis van de maximale waarde van de toetspunten die zijn verbonden aan dit gebouw.
- Op het moment dat er meerdere milieugevoelige adressen in een gebouw liggen en de oppervlakte van het gebouw is kleiner dan 60 m² dan wordt de geluidsbelasting bepaald op basis van de maximale waarde van de toetspunten die zijn verbonden aan dit gebouw.
- Op het moment dat er meerdere milieugevoelige adressen in een gebouw liggen en de oppervlakte van het gebouw is groter dan 60 m² dan worden de adressen verdeeld over de verschillende geluidsbelastingklassen

³ In deze tabellen zijn geluidsbelastingen voor de adressen gebaseerd op het toetspunt met de hoogste geluidsbelasting op de gevel. Alle adressen in hetzelfde gebouw hebben hierbij allemaal dezelfde geluidsbelasting gekregen

op basis van de verdeling die wordt gevonden op 50% van de toetspunten met de hoogste geluidsbelastingen.

Voor de omrekening van het aantal adressen naar het aantal inwoners is gebruik gemaakt van de voorgeschreven gemiddelde woningbezetting van 2,14 inwoners per adres.

Bronsoort	Subsoort	55-60	60-65	65-70	70-75	≥ 75	totaal
Wegverkeer	Rijkswegen	91	30	6	0	0	127
	Provinciale wegen	9	13	6	0	0	28
	Gemeentelijke wegen	4362	2525	707	78	0	7672
	Alle wegen	4522	2562	726	78	0	7888
Railverkeer	Prorail	1892	698	554	61	58	3263

Tabel 4.3: Overzicht van het aantal inwoners in de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021 weg- en railverkeer L_{den} (rekenmethode Cnossos)

Bronsoort	Subsoort	50-55	55-60	60-65	65-70	≥ 70	totaal
Wegverkeer	Rijkswegen	43	11	0	0	0	54
	Provinciale wegen	15	6	0	0	0	21
	Gemeentelijke wegen	2883	770	138	0	0	3791
	Alle wegen	2932	797	138	0	0	3867
Railverkeer	Prorail	797	690	13	112	2	1614

Tabel 4.4: Overzicht van het aantal inwoners in de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021 weg- en railverkeer L_{night} (rekenmethode Cnossos)

5. Vervolgprocedure

5.1 Publicatie geluidsbelastingkaarten

Een van de functies van de geluidsbelastingkaarten is het informeren van het publiek over de plaatselijke geluidssituatie. Hiervoor moet de kaart uiterlijk 30 juni 2022 worden vastgesteld. Binnen één kalendermaand na de vaststelling van een geluidsbelastingkaart moet het college van B&W van deze vaststelling kennis geven in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte manier. Hierbij moet worden aangegeven hoe burgers kennis kunnen krijgen van de inhoud van de geluidsbelastingkaarten.

5.2 Aanleveren gegevens bij de Centrale Voorziening Geluidsgegevens

Alle wegbeheerders in Nederland die de verplichting hebben tot het opstellen van een EU-geluidsbelastingkaart moeten hun resultaten beschikbaar stellen via de Centrale Voorziening Geluidsgegevens (CVGG) die hiervoor door het RIVM is opgesteld. De databestanden moeten hierbij in een vooraf vastgesteld formaat worden geüpload in het systeem. Deze gegevens moeten uiterlijk op 1 oktober 2022 zijn opgenomen in het systeem, zodat de landelijke overheid de resultaten van alle wegbeheerders kan bundelen en beschikbaar kan stellen aan de EU.

5.3 Actieplannen

Op basis van de geluidsbelastingkaarten moeten volgens de Wet geluidhinder, vóór 18 juli 2024 actieplannen worden vastgesteld. Het actieplan is een beleidsdocument dat het beleid beschrijft ter beperking van de geluidsbelasting en de voorgenomen maatregelen voor de komende vijf jaar.

Het opstellen van actieplannen kan worden gestructureerd in de hiernavolgende zes project-stappen.



Figuur 5.1: Totstandkoming actieplan

Een van de belangrijkste fasen bij het opstellen van het actieplan is het vastleggen van de zogenaamde plandrempels. Deze plandrempel geeft aan boven welke geluidswaarde de gemeente onderzoek gaat doen naar mogelijke maatregelen. De gemeente Houten stelt zelf de plandrempels vast.

Het actieplan biedt inzicht in de voorgenomen maatregelen in de komende vijf jaar, inclusief het te verwachten effect. Dat wil zeggen de vermindering van het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden.

Op het actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene Wet bestuursrecht van toepassing. Een ieder kan tijdens de inspraaktermijn een zienswijze naar voren brengen. Het actieplan is in het algemeen geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg.



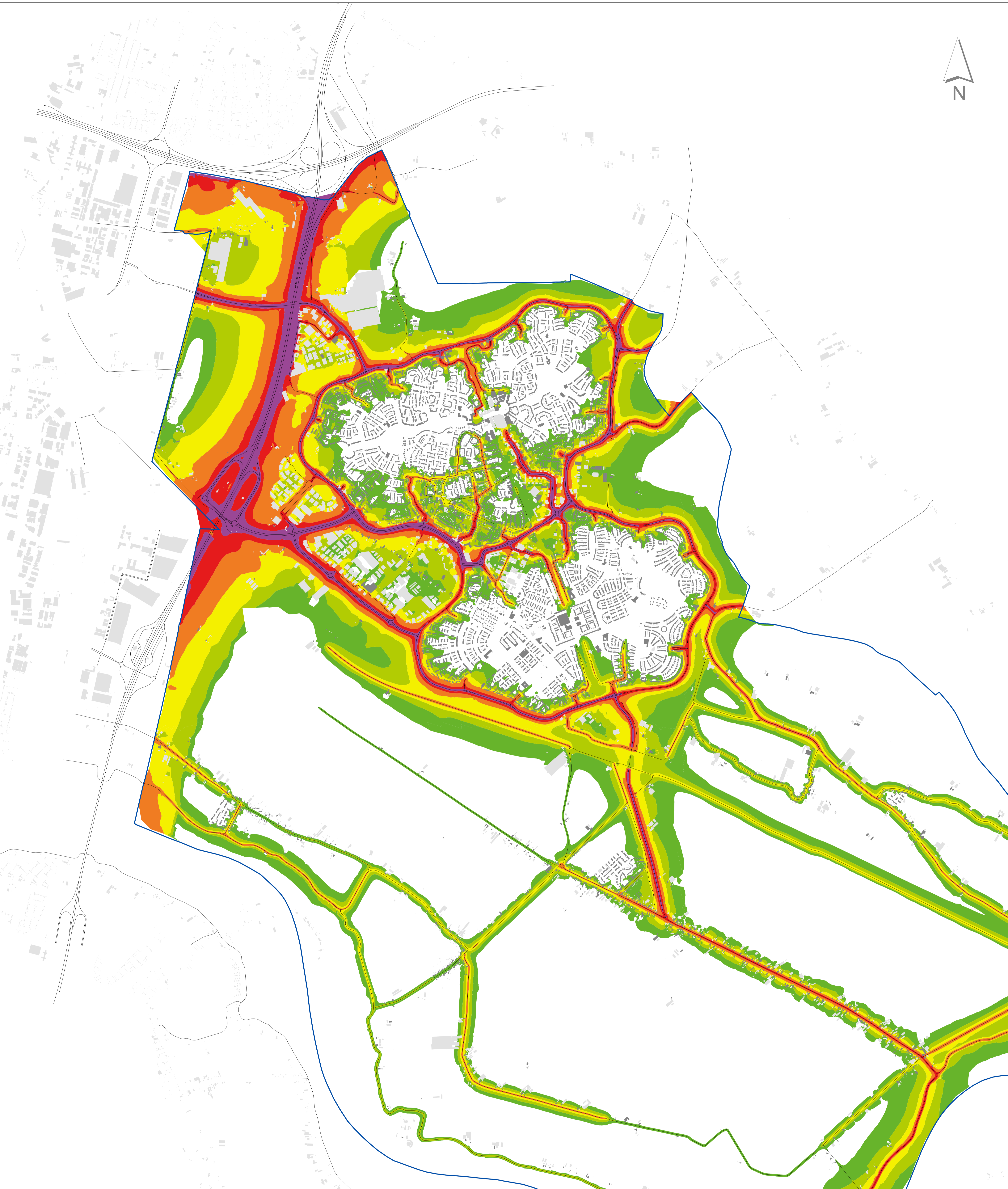
Dat.mobility BV is onderdeel van Goudappel Groep.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@dat.nl
www.dat.nl

BTW NL 0062 45 079 B01
KVK 2710 3813
IBAN NL59 INGB 0701 2168 08



Legenda

- 45 - 50dB
- 50 - 55dB
- 55 - 60dB
- 60 - 65dB
- 65 - 70dB
- > 70dB

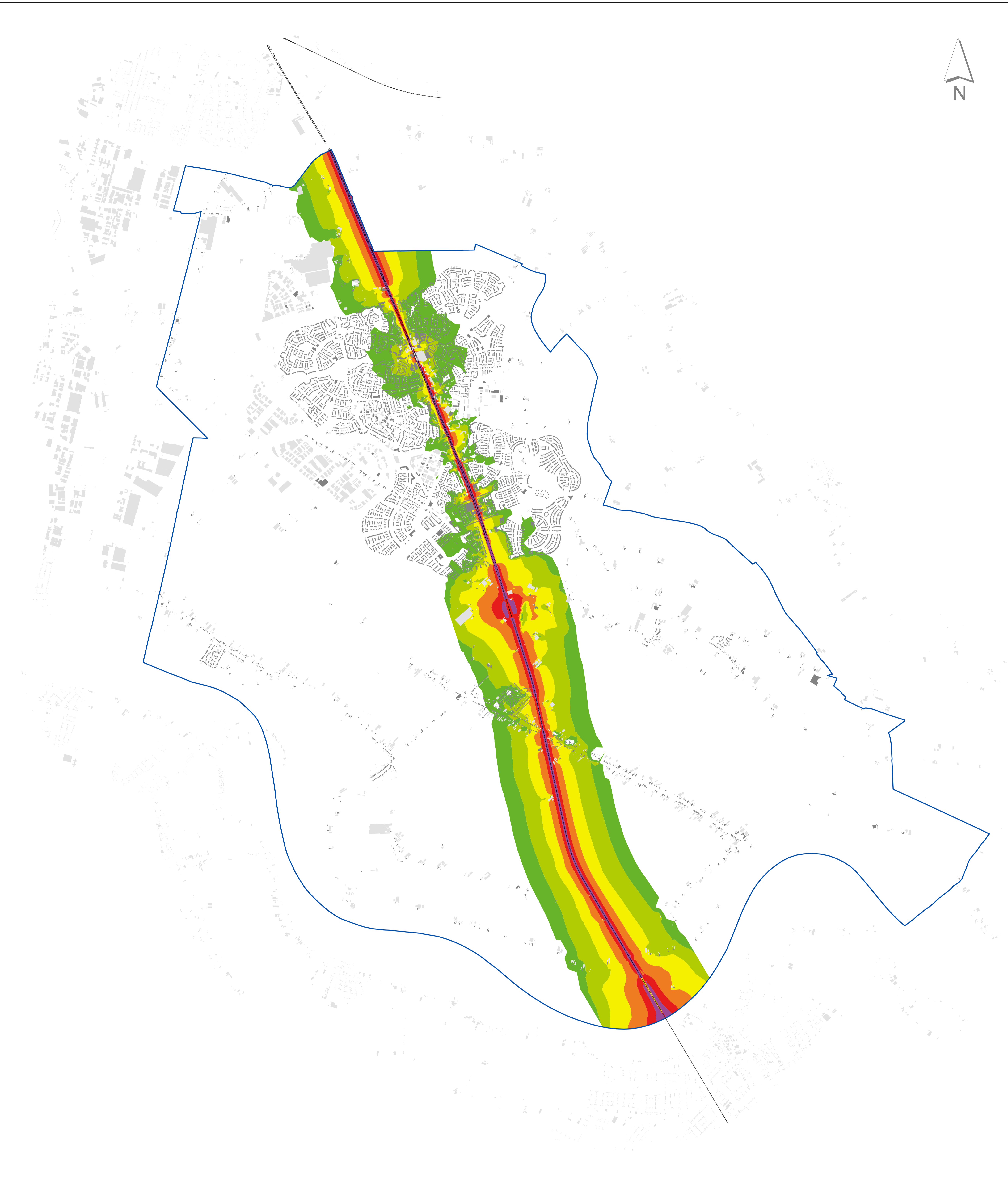
Gemeente Houten

Geluidsbelasting wegverkeer - etmaalperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Datum 31-5-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011373_EU_Geluidskaart_2021_Houten
 Bestand Weg_A0_v1_Lden.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



Legenda

- 45 - 50dB
- 50 - 55dB
- 55 - 60dB
- 60 - 65dB
- 65 - 70dB
- > 70dB

Gemeente Houten

Geluidsbelasting railverkeer - etmaalperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Datum 31-5-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011373_EU_Geluidskaart_2021_Houten
 Bestand Rail_A0_v1_Lden.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility