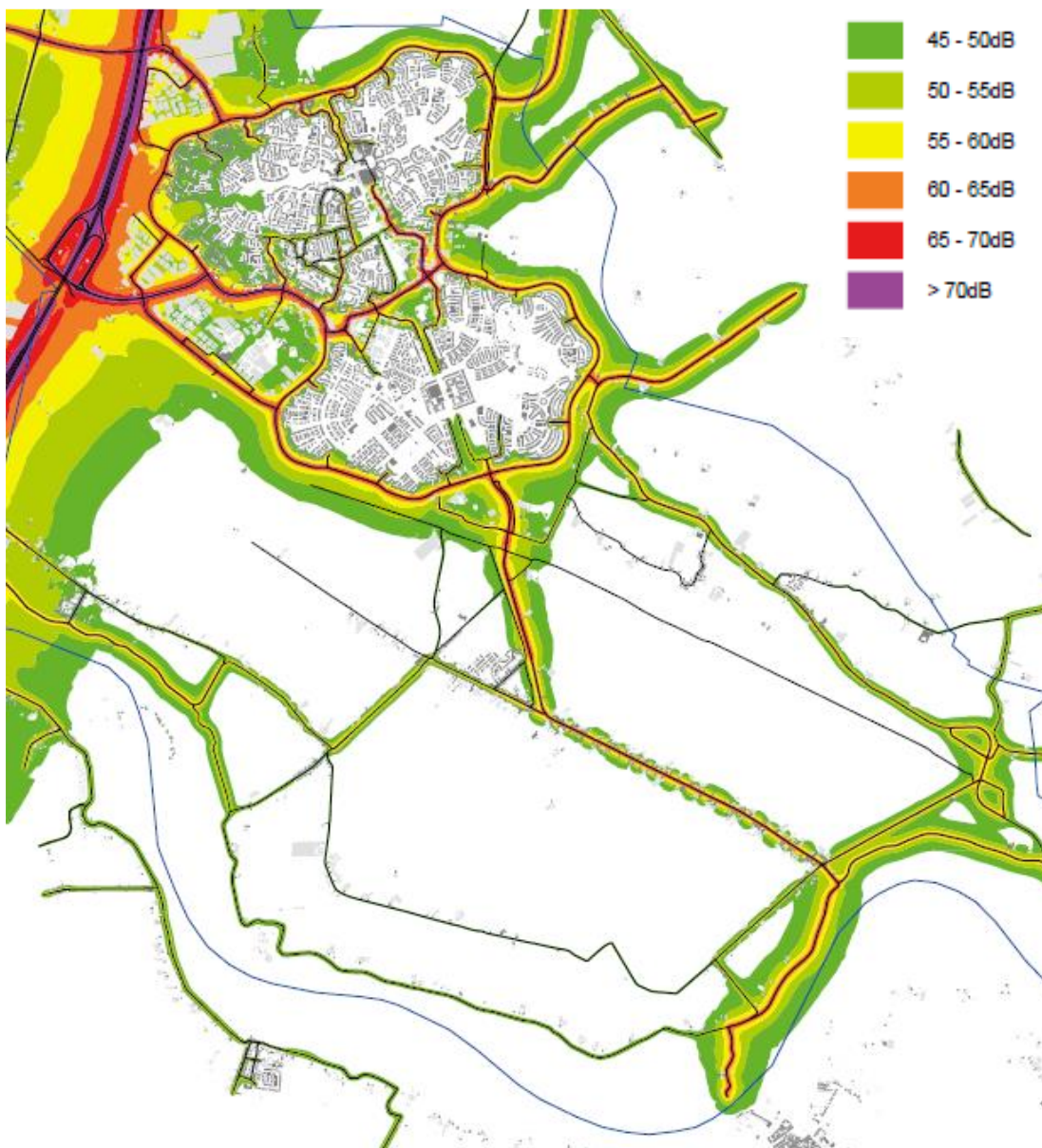




Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Team Ruimtelijke ontwikkeling

Ontwerp Actieplan geluid Houten 2018-2023



Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Actieplan Geluid Houten 2018-2023

Samenvatting

De EU-richtlijn Omgevingslawaai verplicht ons tot het opstellen van een actieplan om omgevingslawaai zoveel mogelijk te voorkomen en/of te beperken. Het Actieplan Geluid 2018-2023 is gebaseerd op de geluidsbelastingkaarten voor weg- en railverkeer die in 2017 zijn vastgesteld.

Dit actieplan heeft uitsluitend betrekking op weg- en railverkeerslawaai. Het geluid afkomstig van andere bronnen zoals bedrijventerreinen, scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal en de windturbines valt buiten de scope van dit plan.

De geluidsbelastingkaarten voor weg- en railverkeer en de analyse in dit actieplan laten zien dat de geluidproblematiek in Houten op veel plekken goed is, maar op enkele plaatsen knelpunten oplevert. Het overgrote deel van de woningen wordt niet (ernstig) gehinderd door verkeerslawaai. Het is echter eveneens duidelijk dat woningen die liggen aan drukke wegen of de spoorlijn aan een hogere geluidbelasting worden blootgesteld.

Deze conclusie komt overeen met de conclusie uit het Actieplan geluid 2013-2018. Uit berekeningen blijkt dat in Houten ruim 3% van de inwoners gehinderd wordt door wegverkeerslawaai; voor railverkeerslawaai ligt dit percentage op 1%.

Het Actieplan Geluid 2018-2023 betreft een conserverend plan ten opzichte van het voorgaande actieplan. Er is geen nieuwe beleidslijn ingezet. .

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Waarom een actieplan?.....	6
1.2	Doel van dit actieplan	6
1.3	Leeswijzer	6
2	Terugblik 2013-2018	7
2.1	Maatregelen spoor.....	7
2.2	Maatregelen wegverkeerslawaaï	8
3	Geluidsbelastingkaarten	9
3.1	Wegverkeerslawaaï	9
3.2	Railverkeerslawaaï	10
3.3	Vergelijking 2011 - 2016.....	11
4	Analyse en oplossingsrichtingen	13
4.1	Uitgangspunten	13
4.1	Woningen boven de plandrempel.....	13
4.2	Wettelijke saneringswoningen	13
4.3	Mogelijke maatregelen	14
5	Voorgestelde maatregelen	15
5.1	Werk met werk.....	15
5.2	Wettelijke saneringswoningen	15
5.3	Overige ontwikkelingen	15
6	Inspraak	16
6.1	Beschrijving inspraakproces.....	16
6.2	Zienswijzen	16

Bijlage 1: Geluidcontouren wegverkeer 2016

Bijlage 2: Geluidcontouren railverkeer 2016

Bijlage 3: Onderzoek geluidskarten 2016 Goudappel Coffing

Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Actieplan Geluid Houten 2018-2023

1 Inleiding

Voor u ligt het Actieplan Geluid 2018-2023 van de gemeente Houten. Het opstellen van dit actieplan is een verplichting in het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai. Het actieplan heeft betrekking op de geluidssituatie in 2016, waarvoor de geluidkaarten in 2017 zijn vastgesteld. Het is belangrijk te vermelden dat het Actieplan uitsluitend betrekking heeft op bestaande situaties. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vindt de afweging over het al dan niet treffen van geluidmaatregelen plaats in het kader van een eventuele procedure voor het vaststellen van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder.

1.1 Waarom een actieplan?

Blootstelling aan geluid vormt een belangrijk probleem voor de volksgezondheid in Nederland. Zowel de Gezondheidsraad in Nederland als de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hebben vastgesteld dat een te hoge geluidbelasting in de woon- en werkomgeving tot gezondheidsproblemen kan leiden. Om de nog altijd toenemende geluidhinder te beheersen en waar mogelijk te beperken is de Europese richtlijn omgevingslawaaai opgesteld.

Deze Europese richtlijn is inmiddels opgenomen in de Wet milieubeheer en wordt straks vertaald naar de Omgevingswet. De Wet milieubeheer verplicht ons tot het om de vijf jaar opstellen van geluidsbelastingkaarten en op basis daarvan een actieplan op te stellen. Het actieplan had in 2018 vastgesteld moeten worden, maar door capaciteitsproblemen is dit toen niet gebeurd. Het voorliggende actieplan is gebaseerd op de geluidskaarten die in 2017 zijn vastgesteld. In 2022 dienen nieuwe geluidskaarten worden vastgesteld.

Geluidkaarten en actieplannen hebben uitsluitend betrekking op geluidhinder van weg- en railverkeer, luchtvaart en zware industrie. In Houten zijn alleen weg- en railverkeer van belang. De in Houten aanwezige bedrijven behoren niet tot de categorie waarvoor het maken van geluidkaarten verplicht is.

1.2 Doel van dit actieplan

Het actieplan beschrijft het beleid en de voorgenomen maatregelen die tot doel hebben overschrijdingen van vastgestelde plandrempels ongedaan te maken. Het Rijk en de Provincie stellen actieplannen op voor de rijks- en provinciale wegen, hoofdspoorwegen en Schiphol, het college van B&W stelt het actieplan op voor de "eigen" geluid- bronnen.

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij de implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in plandrempel. De gemeenten bepalen zelf welke plandrempel ze in hun actieplan aanhouden.

In het actieplan wordt het beleid weergegeven dat tot doel heeft overschrijdingen van de plandrempels ongedaan te maken. Het actieplan geeft daarom inzicht in de voorgenomen maatregelen in de volgende vijf jaar.

Met het Actieplan maakt de gemeente duidelijk welke keuzes ze maakt; welke maatregelen worden wel getroffen en welke niet. Een belangrijk doel van het Actieplan is om deze keuzes te laten doorklinken in alle besluiten over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

1.3 Leeswijzer

Met het Actieplan maakt de gemeente duidelijk welke keuzes ze maakt in de aanpak van de geluidproblematiek. In Hoofdstuk 2 wordt teruggeblikt op het Actieplan 2008-2013. Hoofdstuk 3 geeft de informatie weer die aan de basis staat van het actieplan: de resultaten EU-geluidkaarten 2016.

Een opsomming van mogelijke maatregelen volgt in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 bevat de analyse van de knelpunten die voortkomen uit de eerdere twee hoofdstukken. Op basis van deze analyse worden voorstellen gedaan voor te treffen geluidmaatregelen gedurende de looptijd van dit actieplan (5 jaar). Ten slotte worden in hoofdstuk 6 het inspraakproces en de ingebrachte zienswijzen toegelicht.

2 Terugblik 2013-2018

Op grond van de geluidsbelastingkaarten die voor het jaar 2011 waren opgesteld is in het Actieplan geluid 2013-2018 de conclusie getrokken dat de geluidproblematiek in Houten op veel plekken in orde is. Voor de periode 2013-2018 waren geen ingrijpende maatregelen voorgesteld om de geluidssituatie in Houten te verbeteren. Alleen daar waar de kosten gedekt konden worden uit de realisatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn geluidmaatregelen voorgesteld. Het gaat in deze periode om een beperkt aantal gevallen.

2.1 Maatregelen spoor

In het kader van de gebiedsontwikkeling Loerik III Noord is het bestaande geluidsscherm verlengd. Daarmee is een aanzienlijke verbetering bereikt van de geluidssituatie.



Figuur 1 Geluidsscherm langs de spoorlijn ter hoogte van het Grensspoor

2.2 Maatregelen wegverkeerslawaai

Er is een participatietraject geweest waar omwonenden eigenaarschap hebben getoond waardoor samen met de gemeente de rondwegwal ter hoogte van de Odijkseweg is opgehoogd. Deze maatregel heeft lokaal een positief effect, maar leidt niet tot een afname van het totale percentage geluidgehinderden in Houten.



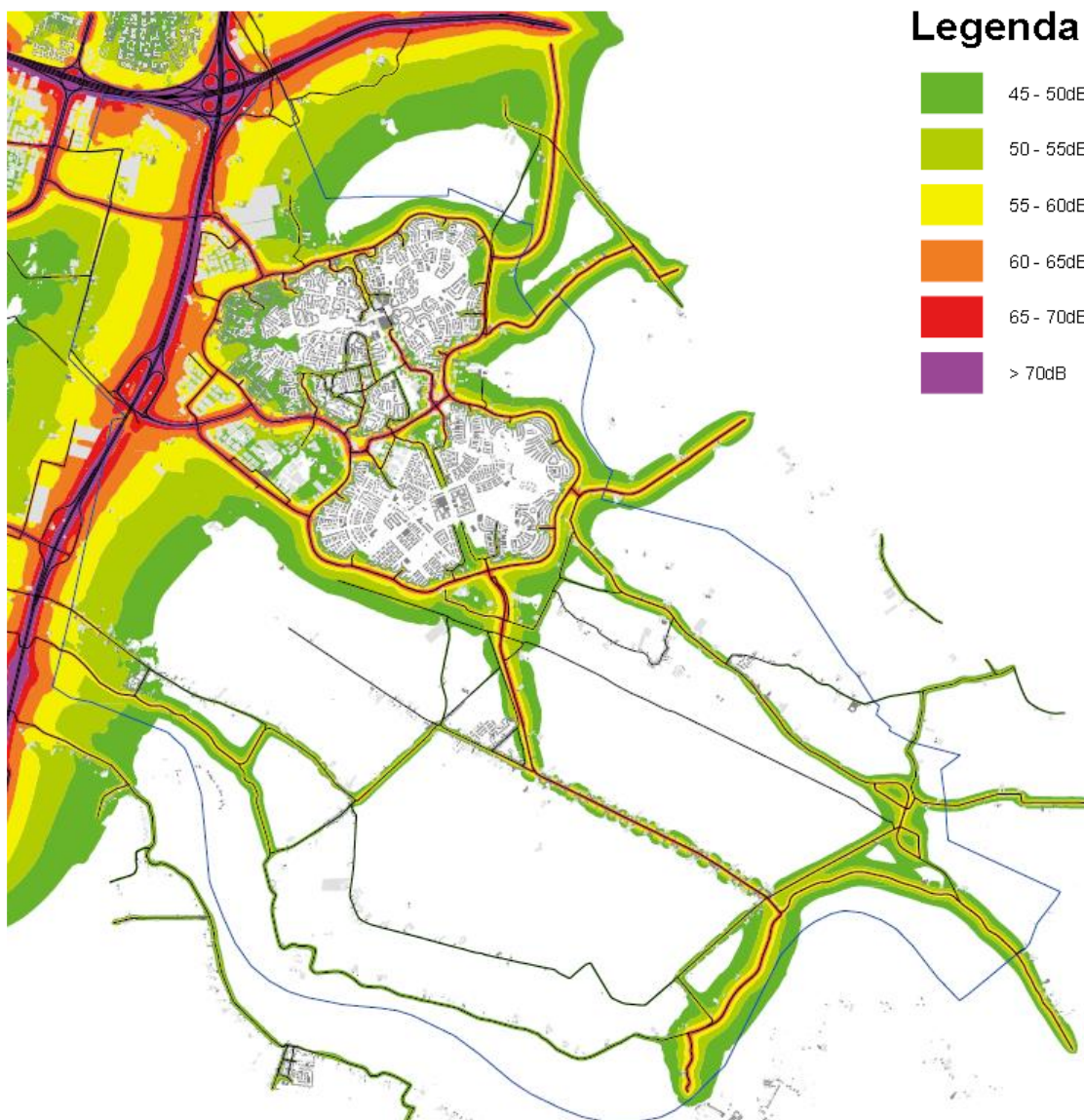
Figuur 2 Rondwegwal thv Odijkseweg

3 Geluidsbelastingkaarten

De in 2017 vastgestelde geluidsbelastingkaarten zijn de basis voor het Actieplan geluid. Op basis van deze kaarten kan het aantal geluidgehinderden worden vastgesteld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van wettelijk vastgestelde dosis-effectrelaties. Een uitgebreide beschrijving van de geluidsbelastingkaarten wordt gegeven in de notitie Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn omgevingslawaai 2016 (Kenmerk HTN494/Kzj/6428.03, Goudappel Coffeng, 27 oktober 2017).

3.1 Wegverkeerslawaai

In figuur 3 is met geluidcontouren de situatie weergegeven van wegverkeerslawaai in Houten. De A27 en de Rondweg met haar inprikkers tekenen zich duidelijk af met duidelijke geluidcontouren. Maar in een groot gebied binnen de Rondweg komt de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer niet boven de 50 dB uit. Hetzelfde geldt voor grote delen van het buitengebied.



Figuur 3 Geluidcontouren wegverkeer gemeente Houten

Het aantal mensen dat gehinderd wordt door wegverkeerslawaai is bepaald door de woningen per geluidklasse te tellen en daarop een vastgestelde dosis-effectrelaties toe te passen. Bij een gegeven geluidbelasting is er een vaste relatie met het aantal gehinderden (dosis-effectrelatie; zie bijlage 3). Hoe hoger de geluidbelasting hoe hoger het aantal mensen dat daarvan hinder zal ondervinden. Deze rekenmethodiek volgt uit wetenschappelijk onderzoek en is vastgelegd in wettelijke voorschriften.

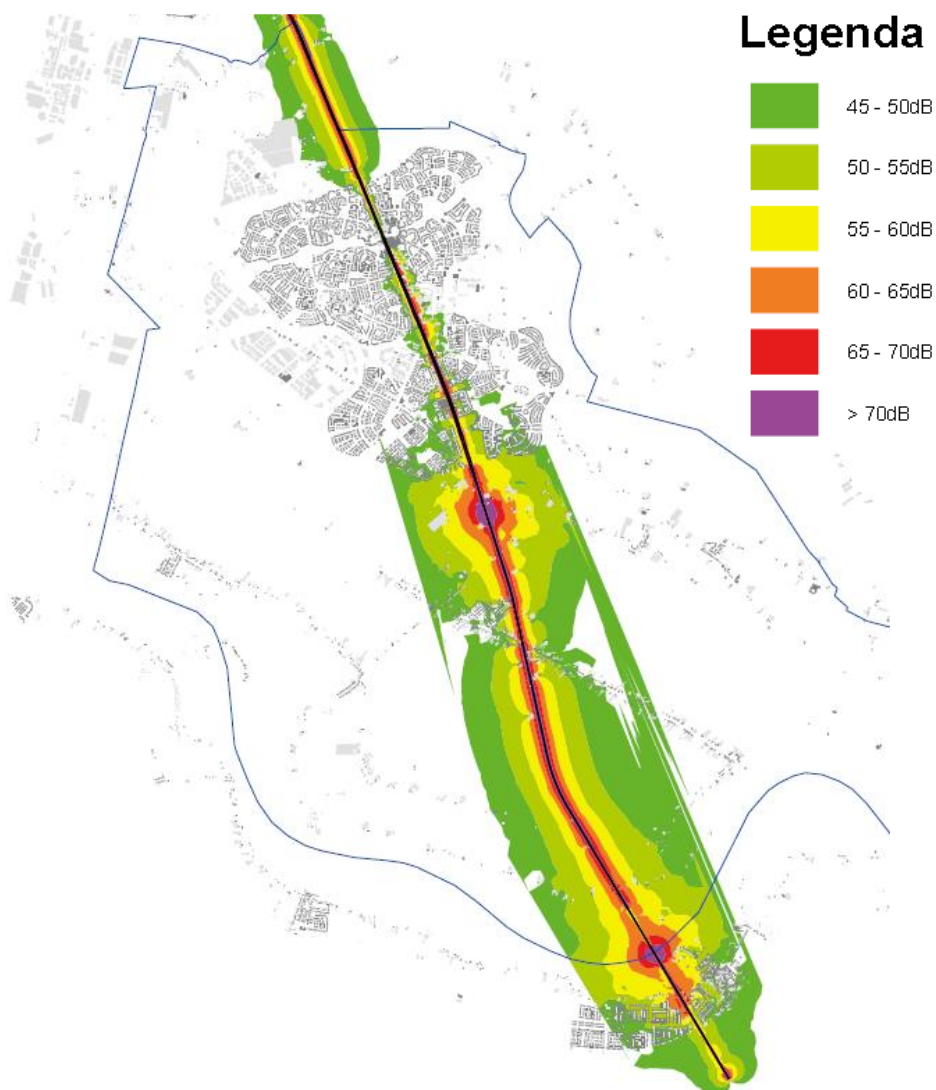
Tabel 1: Aantal geluidgehinderden wegverkeerslawaai gebaseerd op de geluidbelasting op de gevel van de woning

klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75	totaal
woningen	1.639	417	42	0	0	2.098
personen	3.606	917	93	0	0	4.616
gehinderde personen	757	275	38	0	0	1.070
ernstig gehinderde personen	288	119	18	0	0	426
andere geluidsgevoelige gebouwen	12	3	2	0	0	17
geluidsgevoelige terreinen	6	1	0	0	0	7

Uit deze tabel kan geconcludeerd worden dat ongeveer 3% van de Houtense bevolking geluidhinder ondervindt van het wegverkeer (gehinderde en ernstig gehinderde).

3.2 Railverkeerslawaai

In figuur 2 is de situatie ten gevolge van het railverkeerslawaai inzichtelijk gemaakt. Houten wordt doorsneden door de spoorlijn Utrecht – Den Bosch. De brede geluidcontouren van de spoorbrug over het ARK zijn duidelijk zichtbaar op deze kaart. In de kern Houten zijn de geluidcontouren veel minder breed door de aanwezigheid van geluidsschermen of bebouwing dicht langs het spoor.



Figuur 4 Geluidcontouren railverkeer gemeente Houten

Net zoals bij wegverkeer kan ook voor railverkeer het aantal gehinderden worden berekend uit de gegeven dosis-effectrelaties.

Tabel 2: Aantal geluidgehinderden railverkeerslawaai gebaseerd op de geluidbelasting op de gevel van de woning

klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75	totaal
woningen	282	318	350	0	0	950
personen	621	700	770	0	0	2.090
gehinderde personen	74	133	216	0	0	423
ernstig gehinderde personen	19	42	85	0	0	145
andere geluidgevoelige gebouwen	1	5	1	2	0	9
geluidgevoelige terreinen	0	0	0	0	0	0

Uit deze tabel kan geconcludeerd worden dat ongeveer 1% van de Houtense bevolking geluidhinder ondervindt van het railverkeer (gehinderde en ernstig gehinderde).

3.3 Vergelijking 2011 - 2016

Het ligt voor de hand de geluidsbelastingkaarten voor de jaren 2016 en 2011 naast elkaar te leggen. Veranderingen in de geluidcontouren en in het aantal woningen met een hoge geluidbelasting kunnen wijzen op een verbetering of juist een verslechtering van de geluidssituatie in Houten.

Wegverkeer

In onderstaande tabellen staan het aantal geluidgehinderden door wegverkeer voor de jaren 2011 en 2016. (Voor een 'zuivere' vergelijking is het aantal geluidgehinderden 2011 opnieuw berekend omdat in 2012 een nieuw meet- en rekenvoorschrift is ingevoerd. De hier gepresenteerde getallen voor 2011 wijken daarom af van de getallen zoals toentertijd berekend.)

Tabel 3 aantal geluidgehinderden wegverkeer 2011

jaar	klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75	totaal
2011	woningen	1.688	788	71	6	0	2.553
2011	personen	3.714	1.734	157	14	0	5.617
2011	gehinderde personen	780	520	64	7	0	1.371
2011	ernstig gehinderde personen	297	225	31	4	0	557
2011	andere geluidgevoelige gebouwen	11	2	2	0	0	15

Tabel 4 aantal geluidgehinderden wegverkeer 2016

jaar	klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75	totaal
2016	woningen	1.639	417	42	0	0	2.098
2016	personen	3.606	917	93	0	0	4.616
2016	gehinderde personen	757	275	38	0	0	1.070
2016	ernstig gehinderde personen	288	119	18	0	0	426
2016	andere geluidgevoelige gebouwen	12	3	2	0	0	17

Uit deze tabellen blijkt dat het aantal geluidgehinderden door wegverkeer in 2016 met ruim 20% is afgenomen ten opzichte van 2011. Een eenduidige verklaring voor deze afname is lastig te geven. De verschillen in geluidbelasting tussen 2011 en 2016 worden in belangrijke mate veroorzaakt door andere verkeersintensiteiten die in de nieuwe versie van het verkeersmodel worden berekend. Maar evengoed zijn een verdere detaillering van het wegdektype en omgevingskenmerken (bijvoorbeeld afschermdende gebouwen en bodemreflectie) van invloed op de berekende geluidbelasting.

Railverkeer

In onderstaande tabellen staan het aantal geluidgehinderden door railverkeer voor de jaren 2011 en 2016.

Tabel 5: Geluidgehinderden railverkeer 2011

klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75 dB	totaal
woningen	422	273	236	263	0	1.194
personen	1.000	600	500	600	0	2.700
gehinderde personen	116	119	152	242	0	630
ernstig gehinderde personen	29	38	60	109	0	235
andere geluidgevoelige gebouwen	2	3	2	0	0	7

Tabel 6: Geluidgehinderden railverkeer 2016

klasse	55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75	totaal
woningen	282	318	350	0	0	950
personen	621	700	770	0	0	2.090
gehinderde personen	74	133	216	0	0	423
ernstig gehinderde personen	19	42	85	0	0	145
andere geluidgevoelige gebouwen	1	5	1	2	0	9
geluidgevoelige terreinen	0	0	0	0	0	0

Uit deze tabellen blijkt dat het aantal geluidgehinderden door railverkeer in 2016 met ruim 30% is afgenomen ten opzichte van 2011. Dat is opmerkelijk omdat er na 2011 nog een groot aantal nieuwe woningen is gerealiseerd binnen de geluidzone van de spoorlijn. Dat het aantal geluidgehinderden toch is afgenomen komt doordat het treinmaterieel in de loop der jaren veel stiller is geworden.

4 Analyse en oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 3 is de geluidssituatie in Houten in beeld gebracht voor wat betreft weg- en railverkeerslawaai voor het jaar 2016. In dit hoofdstuk wordt aangegeven in welke situaties er sprake is van een geluidknelpunt en welke geluidmaatregelen eventueel getroffen kunnen worden.

4.1 Uitgangspunten

Voor de uitvoering van het Actieplan geluid zijn geen aanvullende financiële middelen beschikbaar.

Keuze plandrempel wegverkeerslawaai

Een belangrijk onderdeel van het Actieplan is de keuze van de plandrempel. Vaststelling van de plandrempel is een autonome bevoegdheid van gemeenten. De plandrempel staat dan ook los van grenswaarden zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Uit de hoogte van de gekozen plandrempel spreekt de omvang van de geluidproblematiek in samenhang met de beschikbare middelen om situaties met een geluidbelasting boven de plandrempel aan te pakken.

Houten kiest ervoor een plandrempel voor wegverkeerslawaai vast te stellen van 65 dB Lden. Deze plandrempel is alleen van toepassing op gemeentelijke wegen. Voor de overige relevante geluidbronnen in de gemeente (rijks-, spoor en provinciale wegen) stellen we geen plandrempel vast. De hoogte van de gekozen plandrempel komt overeen met die van het Actieplan 2013-2018.

4.1 Woningen boven de plandrempel

Uit tabel 1 in hoofdstuk 3 kan afgelezen worden dat er in Houten 42 woningen worden blootgesteld aan een geluidbelasting van 65 dB of hoger vanwege wegverkeer. Er zijn in Houten geen woningen met een geluidbelasting van 70 dB of hoger. Uit een nadere analyse van de geluidkaarten blijkt een aantal adressen gelegen zijn in de geluidcontour van de rijkswegen A12/A27 of provinciale wegen. Deze woningen vallen daarmee onder verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerders.

Er resteren uiteindelijk 28 adressen/woningen langs gemeentelijke wegen met een geluidbelasting van 65 dB of hoger. Met uitzondering van één adres aan de Provincialeweg in Schalkwijk zijn deze adressen gelegen in oksels van de Rondweg en inprickers. Het betreft appartementengebouwen aan De Poort en Het Gilde en het Wellantcollege.

4.2 Wettelijke saneringswoningen

Vanuit het verleden is er voor zowel weg- als railverkeer sprake van "oude saneringssituaties". In de wet Geluidhinder is gedefinieerd wanneer sprake is van een wettelijke saneringssituatie.

Toen in de jaren 1980 de Wet geluidhinder van kracht werd, moest bij de bouw van nieuwe woningen en de aanleg van nieuwe wegen worden voldaan aan bepaalde geluidsnormen. Het doel daarvan is dat nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een toename van de geluidshinder. Voor situaties die op dat moment al een te hoge geluidbelasting ondervonden is in de Wet geluidhinder een saneringsplicht opgenomen.

Saneringswoningen wegverkeer

In december 2008 hebben wij bij het ministerie een eindmelding wegverkeer ingediend. Op basis van toenmalige inzichten was er sprake van maximaal 34 saneringswoningen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Uit een nadere analyse in 2011 bleek dat 22 woningen van deze lijst konden worden afgevoerd. Van de resterende 12 woningen liggen vier woningen binnen de geluidzone van de rijkswegen A12/A27. Daarom bestaat de restopgave voor de gemeente Houten uit 8 woningen. Deze woningen liggen langs de Utrechtseweg en de Waalseweg. De gemeente is het bevoegd gezag voor het uitvoeren van deze sanering. Er is nu geen subsidie meer beschikbaar vanuit het Ministerie. De verwachting is dat onder de omgevingswet waarschijnlijk weer nieuwe budgetten beschikbaar komen.

Saneringswoningen railverkeer

In het kader van de spoorverdubbeling heeft ProRail zodanige maatregelen getroffen (in de vorm van geluidsschermen, raildempers en/of gevelmaatregelen) dat 329 woningen in de kern Houten gesaneerd zijn. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de geluidsanering ligt bij de beheerder van de spoorinfrastructuur: ProRail. ProRail moet uiterlijk op 31 december 2020 saneringsplannen indienen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verder IenW). De sanering is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als het Meerjarenprogramma geluid (MJPG). Ook voor de sanering van deze woningen komen de kosten voor rekening van het ministerie en Pro Rail.

4.3 Mogelijke maatregelen

Bij onderzoek naar mogelijke maatregelen om geluidhinder te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken wordt onderscheid gemaakt tussen Bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen. In deze paragraaf wordt uitsluitend gekeken naar maatregelen aan gemeentelijke geluidbronnen; voor Houten is dat alleen het wegverkeer.

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen voor wegverkeer kan in eerste plaats gedacht worden aan maatregelen aan de voertuigen zelf door bijvoorbeeld stillere banden of stillere motoren toe te passen. Regels daarvoor worden op landelijk of Europees niveau vastgesteld.

Toepassing van zogenaamd “stil asfalt” heeft een significant positief effect op de geluidskwaliteit in de directe omgeving. De geluidreductie van stil asfalt wordt vergeleken met het standaard dicht asfaltbeton (DAB). De Rondweg is voorzien van steenmestiek asfalt (SMA). Toepassing van SMA leidt tot een geluidreductie van ongeveer 1 dB ten opzichte van DAB. Met andere typen stil asfalt kan een geluidreductie tot 4 dB bereikt worden. Nadeel is dat stil asfalt minder duurzaam en daardoor duurder is dan DAB of SMA.

Overdrachtsmaatregelen

Waar bronmaatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende effect hebben kunnen geluidsschermen of geluidwallen een uitkomst bieden. Hiermee kan, afhankelijk van hoogte en lengte van het scherm of de geluidwal, een geluidreductie van meer dan 10 dB bereikt worden. Voor wegverkeer is binnen de bebouwde kom het toepassen van overdrachtsmaatregelen vaak niet mogelijk of niet gewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Gevelmaatregelen

Als maatregelen aan de bron of in de overdracht niet mogelijk zijn kunnen maatregelen aan de gevel van een woning ervoor zorgen dat in ieder geval het geluidniveau in de woning aanvaardbaar is. Gevelmaatregelen worden vaak toegepast voor het saneren van verspreid liggende woningen met een te hoge geluidbelasting.

5 Voorgestelde maatregelen

Zoals in hoofdstuk 4 al vermeld zijn er voor de uitvoering van het Actieplan geluid geen aanvullende financiële middelen beschikbaar. Dit betekent dat voorstellen om grootschalige maatregelen te treffen ter verbetering van de geluidssituatie in Houten niet realistisch zijn. Uit de analyse van de geluidsbelastingkaarten blijkt bovendien dat de geluidssituatie in Houten in veel gebieden aanvaardbaar te noemen is. Daarmee ontbreekt ook de noodzaak om op dit moment extra te investeren in geluidmaatregelen. Bovendien ontbreken de financiële middelen en ambtelijke capaciteit voor de uitvoering van geluidmaatregelen.

Voor de in paragraaf 4.1 genoemde adressen met een geluidbelasting boven de plandrempel van 65 dB worden geen maatregelen voorgesteld. Bij de meeste adressen is overigens bij de bouw al rekening gehouden met een verhoogde geluidbelasting zodat daar geen sprake is van een onaanvaardbare geluidssituatie. Bijvoorbeeld door het verlenen van een besluit hogere grenswaarden. Deze woningen vallen niet onder de wettelijke saneringswoningen voor gemeenten.

5.1 Werk met werk

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt onderzoek gedaan naar de voor die ontwikkeling noodzakelijke geluidmaatregelen. Hierbij betrekken we de mogelijkheden om, binnen het budget van de ontwikkeling, eventuele geluidmaatregelen eveneens ten goede te laten komen aan bestaande woningen.

Bij reconstructie of groot onderhoud van een weg beoordelen we of het mogelijk is binnen het werk budgetneutraal geluidmaatregelen te treffen. In de meeste gevallen zal het vanwege de aanzienlijke meerkosten niet mogelijk zijn stil asfalt toe te passen. De ontwikkeling van nieuwe typen stil asfalt gaat echter snel. Mocht op termijn een type asfalt beschikbaar komen dat duurzaam is en een significante geluidreductie oplevert dan wordt bij groot onderhoud de afweging gemaakt of toepassing van stil asfalt haalbaar is.

5.2 Wettelijke saneringswoningen

In hoofdstuk 4.2 is beschreven hoeveel woningen in de gemeente Houten vallen onder de saneringsregels uit de Wet geluidhinder. Het betreft 8 woningen voor wegverkeer en 31 voor railverkeer. In de periode 2019-2024 worden alle resterende saneringswoningen in de gemeente Houten aangepakt.

Voor het uitvoeren van de geluidsanering moet een aantal stappen doorlopen worden; zoals het uitvoeren van akoestisch onderzoek om te bevestigen dat de woningen nog onder de saneringsplicht vallen en het opstellen van een saneringsprogramma. De verwachting is dat er met de komst van de Omgevingswet weer subsidie beschikbaar wordt gesteld vanuit het Ministerie om dit te uit te voeren. In de beleidsperiode van dit actieplan wordt, zodra budget beschikbaar is vanuit het Ministerie, een plan van aanpak gemaakt om tot een oplossing te komen voor de wettelijke saneringswoningen.

5.3 Overige ontwikkelingen

Een ontwikkeling die invloed heeft op het aantal woningen met een verhoogde geluidbelasting is de transitie van kantoren naar een woonbestemming. De gemeente stimuleert en faciliteert externe partijen met ideeën om leegstaande kantoorpanden een andere functie te geven. Een deel van de leegstaande kantoorpanden is geschikt voor omzetting naar een woonfunctie. Dit betreft vaker wel als niet kantoren op een locatie nabij centrumvoorzieningen of gelegen langs een wijkontsluitingsweg.

Vanwege deze 'gunstige' ligging zal de geluidbelasting op de nieuw te realiseren woningen in de meeste gevallen vrij hoog zijn, tot ruim boven de plandrempel. Bovendien is er bij de bouw van deze panden, vanwege de voormalige kantoorbestemming, minder aandacht geweest voor de noodzakelijke geluidwering van de gevels. Op grond van het Bouwbesluit is het niet mogelijk af te dwingen dat bij de omzetting van kantoor naar wonen voldaan wordt aan de nieuwbouweisen voor het binnenniveau. Ons beleid is er op gericht om in een vroeg stadium met de ontwikkelende partij afspraken te maken over de eventuele maatregelen die nodig zijn om een voor de woonfunctie aanvaardbaar binnenniveau te garanderen.

6 Inspraak

6.1 Beschrijving inspraakproces

Vaststellen van het actieplan is een bevoegdheid van het college. Wettelijk is bepaald dat het actieplan niet eerder mag worden vastgesteld dan nadat de raad in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en zienswijzen ten aanzien van het actieplan kenbaar te maken.

6.2 Zienswijzen

Het Ontwerp Actieplan Geluid 2018 – 2023 heeft van vrijdag 23 oktober tot en met donderdag 3 december 2020 (zes weken) ter inzage gelegen. In deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

Daarnaast is het actieplan met de raad besproken tijdens een rondetafelgesprek (24 november 2020). Een minderheid van de raad had graag een actieplan met een hoger ambitieniveau dan nu is beschreven in het actieplan, zodat echt stappen worden gezet naar een verbetering van de geluidssituatie.

Het college ziet daar echter nu geen ruimte voor om financiering vrij te maken om een hoger ambitieniveau vast te stellen en waar te maken. Wel ziet het college dit actieplan als een opmaat richting de omgevingswet om het thema geluid in het omgevingsvisie een plek te geven. Het volgende actieplan dat in 2023 wordt vastgesteld zal meer toegespitst worden om de omgevingswet.

Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Actieplan Geluid Houten 2018-2023

Bijlage 1 Geluidcontouren wegverkeer 2016

Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Actieplan Geluid Houten 2018-2023

Bijlage 2 Geluidcontouren railverkeer 2016

Vastgesteld
Versie 1.0
1 december 2020

Gemeente Houten
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling
Actieplan Geluid Houten 2018-2023

Bijlage 3 Onderzoek geluidskarten Goudappel Coffing