Bijlage 1: Het wettelijk kader

Wettelijk kader

1. Relevante wetgeving

De Europese Richtlijn omgevingslawaai is vertaald naar de Nederlandse wetgeving door een aantal relevante wetten aan te passen en uitvoeringsbesluiten op te stellen.
Zo zijn de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet aangepast.
Een meer gedetailleerde uitwerking van deze wetten is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten: het Besluit omgevingslawaai (AMvB, gepubliceerd in Staatsblad 2004, 339) en de Regeling omgevingslawaai (ministeriële regeling, gepubliceerd in Staatscourant 2004 nummer 134 en aangevuld in 140).

De Rijksoverheid heeft in dit kader belangrijke wegen en spoorwegen gemeld aan de Europese Commissie (11 augustus 2005), volgens artikel 117 van de Wet tot wijziging van de Wet geluidhinder. Nederland heeft de hoofdwegen en spoorwegen gepubliceerd in de Staatscourant nummer 154, bladzijde 10 tot en met 13.

2. Wet geluidhinder/Wet milieubeheer

Van oorsprong is de Richtlijn omgevingslawaai ingevoerd in hoofdstuk IX van de Wgh.
Sinds 1 juli 2012 is deze afdeling van de Wgh opgenomen in Titel 11 van de Wet milieubeheer (Wm). Deze Richtlijn zal worden opgenomen in de Omgevingswet.
In de Wm zijn de volgende drie taken geformuleerd:

- Het opstellen van geluidbelastingkaarten.
- Het vaststellen van actieplannen Geluid.
- informatie en communicatie.

Deze taken zijn verplicht gesteld voor de als zodanig aangewezen agglomeraties, belangrijke nader gedefinieerde wegen en spoorwegen en voor de luchthaven Schiphol. In het verlengde van deze nieuwe taken is er een verplichting tot het (desgevraagd) leveren van informatie aan gemeenten of bronbeheerders. Voor de uitvoering van de drie genoemde taken zijn de volgende actoren verantwoordelijk:

- De gemeenten die deel uitmaken van een door de minister aangewezen agglomeratie in verband met de in hun gemeente van invloed zijnde bronnen (verder aangeduid als agglomeratiegemeenten).
- Het Ministerie van I&M, als beheerder van de aangewezen (delen van) rijkswegen, hoofdspoorwegen en de luchthaven Schiphol.
- Provincies, als beheerder van de aangewezen (delen van) provinciale wegen.

Verder moeten de buurgemeenten van de agglomeratiegemeenten, de gemeenten langs provinciale- en rijkswegen en de gemeenten langs hoofdspoorwegen als ‘beheerders’ van
de woningen, over deze geluidbronnen informatie aanleveren. Het Ministerie van Defensie,
als beheerder van de militaire luchtvaartterreinen en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als beheerder van de belangrijke wegen, spoorwegen en burgerluchtvaartterreinen, spelen ook een rol bij het aanleveren van de benodigde informatie. De provincies kunnen als bronbeheerder verplicht worden informatie te leveren, maar kunnen ook informatie vragen.

3. Richtlijn omgevingslawaai

De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld en richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten. Het aspect luchtvaart speelt binnen de betrokken gemeente geen rol van betekenis.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, dienen de hiertoe aangewezen gemeenten in de Drechtsteden volgens de Richtlijn omgevingslawaai de volgende instrumenten toe te passen :

- 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 implementatie van de richtlijn is gebeurd in twee tranches. De eerste tranche was van toepassing op bijvoorbeeld agglomeraties met 250.000 inwoners en meer. De tweede en huidige derde tranche is ook van toepassing op bijvoorbeeld agglomeraties met 100.000 inwoners en meer.

Bijlage 2: geluidbeleid en ontwikkelingen

Geluidbeleid en ontwikkelingen

1. Landelijk geluidbeleid

Het landelijke geluidbeleid wordt beschreven in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP).
In juni 2001 is het NMP4 bekend gemaakt. Het NMP4 laat zien wat Nederland moet doen om binnen dertig jaar de grootste milieuproblemen op te lossen en een duurzame samenleving te bereiken. Het NMP4 wil de problemen aanpakken door, onder andere, beleidsvernieuwingen.
De twee beleidsvernieuwingen die van invloed zijn op het onderwerp geluid, zijn:

- Beleidsvernieuwing milieu en gezondheid.
- Vernieuwing milieubeleid voor de leefomgeving.

De opgave ten aanzien van het thema geluid is volgens het NMP4 om in elk gebied een akoestische kwaliteit te bereiken, die past bij de functie van het gebied. Het Rijk gaat ervan uit dat deze situatie uiterlijk in 2030 is gerealiseerd. Vóór 2020 worden daartoe de door verkeer zwaar geluidbelaste woningen gesaneerd (de zogenaamde A- en raillijsten, zie paragraaf 3.4.).

2. Stille/stilte –gebieden

Artikel 5 van Besluit omgevingslawaai beschrijft de definitie van stille gebieden.
Een stiltegebied kan een stil gebied op het platteland zijn. Het betreft gebieden die,
zoals beschreven in de Wet milieubeheer, zijn aangewezen door Provinciale Staten met als doel deze gebieden te beschermen tegen geluidbelasting.
In het kader van de Europese Richtlijn omgevingslawaai is in de Wm de mogelijkheid gecreëerd dat een agglomeratiegemeente bij gemeentelijke verordening stille gebieden aanwijst. Dit is een nieuwe mogelijkheid naast de al bestaande milieubeschermingsgebieden (vroeger: stiltegebieden) bedoeld in art 1.2.2.b van de Wet milieubeheer, die konden worden aangewezen door de provincie.
De aangewezen stille gebieden moeten door de beheerders van de "belangrijke wegen en spoorwegen" worden opgenomen in hun geluidbelastingkaarten. De informatie over de ligging van deze stille gebieden moet door de gemeenten aan deze bronbeheerders worden overgedragen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de agglomeratiegemeenten benaderd met een verzoek de ligging van de aangewezen stille gebieden door te geven.
Binnen de gemeenten van de Drechtsteden waarvoor OZHZ het actieplan heeft opgesteld zijn geen landelijk vastgestelde stille gebieden gelegen. In dit actieplan wordt aan deze gebieden daarom verder geen aandacht besteed.

Er zijn vooralsnog geen voornemens om stille gebieden aan te wijzen bij de gemeente Papendrecht. Wel wil de gemeente bewust ook relatief kleinere stille plekken, zoals gemeenschappelijke hofjes en binnentuinen in de gemeente beschermen tegen geluidoverlast.

Deze collegeperiode willen we naast de relatief luidruchtige gebieden juist ook de stille gebieden inventariseren en bespreken hoe we die gebieden naar de toekomst kunnen beschermen tegen geluidoverlast.
De randvoorwaarden en vormingsproces zullen daarbij eerst moeten worden vastgesteld.

3. Warmtepompen

Zeker gezien de toekomstige energietransitie willen we de mogelijke geluidoverlast door het plaatsen van luidruchtige warmtepompen in de gemeente bewust voorkomen. Het voorkomen van geluidoverlast door warmtepompen kan voorkomen worden door het stellen van eisen.

Het geluidniveau van een warmtepomp mag maximaal 35 dB(A) op 5 m afstand en/of maximaal 30 dB(A) ter plaatse van gevels van derden bedragen.
Bij het toetsen wordt de strafcorrectie voor tonaal geluid toegepast, zoals gebruikelijk volgens de richtlijnen.

4. Regionale VerkeersMilieuKaart (RVMK) Drechtsteden

Bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten is voor het aspect wegverkeerslawaai gebruik gemaakt van de Regionale VerkeersMilieuKaart Drechtsteden (RVMK).
Dit instrument geeft inzicht in de verkeersintensiteiten en bevat daarnaast meerdere geluidparameters die van belang zijn voor het opstellen van de geluidbelastingkaarten voor wegverkeerslawaai. Deze parameters betreffen bijvoorbeeld het soort wegdek, de rijsnelheid en het aandeel vrachtverkeer. Voor de geluidbelastingkaarten is overeenkomstig het wettelijk voorschrift de geluidsituatie op de peildatum 1 januari 2016 in beeld gebracht.

In het algemeen kan worden gesteld dat de RVMK vooral een betrouwbaar beeld geeft op de hoofdwegen binnen de gemeente. Naarmate het detailniveau van het wegennet op wijkniveau (wijk- en buurtontsluitingswegen) gedetailleerder is, beschrijft het verkeersmodel de verkeersstromen op deze wegen ook beter. In het verkeersmodel zijn in verschillende woongebieden de verkeerintensiteiten van meerdere straten aan een straat toebedeeld. Hierdoor is de geluidsbelasting op deze straten veel hoger ten opzichte van andere straten die in het verkeersmodel helemaal geen verkeer toebedeeld krijgen. Vanwege dit detailniveau zijn de geluidberekeningen bij kleinere wegen minder betrouwbaar en geeft de pandenkaart dus vooral een betrouwbaar beeld van de geluidsbelasting in de directe omgeving van gebiedsontsluitingswegen en vooral de hoofdwegen.

Ten behoeve van de actieplannen is besloten de geluidbelasting opnieuw uit te laten rekenen aan de hand van de verkeersgegevens uit het toekomstige peiljaar 2028. Hierbij heeft nog een extra controle plaatsgevonden op de aanwezigheid van de wegdektypen op de wegen die volgens het vorige actieplan al een knelpunt betroffen en zijn waar nodig aangepast.

5. Gemeentelijk geluidbeleid

Bij nieuw te bouwen woningen moet een te hoge geluidbelasting op de gevel worden voorkomen. Om hieraan invulling te geven heeft de gemeente een geluidbeleid goede ruimtelijke ordening.
Dit beleid is een handvat om een aanvaardbaar leefkwaliteit te waarborgen binnen de bandbreedte, die op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geboden wordt.

Via dit beleid worden maatregelen voorgeschreven tijdens het planproces, die vergelijkbaar zijn met de in onderhavige plan beschreven oplossingen voor de genoemde knelpunten.

Dit beleid wordt toegepast in die gevallen waarin nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd en/of bestaande geluidbronnen worden gewijzigd.
Middels een akoestisch onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. De berekende geluidbelasting wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarden die voor de verschillende geluidaspecten zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Bij een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde gelden geen belemmeringen. In het geval de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde(n) overschrijdt moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen.
Is het niet mogelijk maatregelen te treffen dan kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde worden vastgesteld.
In het beleid zijn de voorwaarden geformuleerd waaronder een hogere waarde kan worden vastgesteld. Middels deze beleidsregel is het mogelijk geluidknelpunten in de toekomst te voorkomen.

6. Ruimtelijke Ontwikkelingen

De regio Zuid-Holland Zuid ligt op een kruispunt van belangrijke transportassen zowel over de weg, als over het water en het spoor.
Deze verkeersstromen hebben een grote invloed op het milieu maar ook op de ruimtelijke ordening en de economische positie. Voor de regio is het daarom van belang goed zicht te hebben op de ontwikkeling van het verkeer in de toekomst en de daaruit voortvloeiende milieuknelpunten.

7. Uitbreiding haven Rotterdam

Rotterdam is de havenmainport van Europa. Om die voor Nederland belangrijke positie te behouden moet de haven zich continu ontwikkelen. Steeds meer en steeds grotere schepen varen de haven binnen en de afvoer naar het achterland moet continu worden geoptimaliseerd. Ook in de toekomst zal de haven blijven groeien.

Het verkeer over de weg zal vooral op de A15 sterk toenemen. Rijkswaterstaat heeft het voornemen de Rijksweg A15 binnen afzienbare te wijzigen tussen aansluiting 23 (Papendrecht) en de aansluiting 25 (Sliedrecht-Oost). Op dit stuk weg zullen op de noordbaan en de zuidbaan een permanente derde rijstrook worden gerealiseerd.

Indien geen verdere maatregelen getroffen worden om het vervoer te faciliteren wordt congestie een belangrijk knelpunt. Dit zal leiden tot een toename van sluipverkeer en daarmee naar verwachting (meer) geluidoverlast in de nabijheid van lokale wegen.

Indien de A15, over een (groter) gebied verbreed wordt en de verkeersintensiteit verder toeneemt is de verwachting dat, zonder aanvullende maatregelen, op diverse locaties langs de A15 de normen voor geluidbelasting overschreden worden. Rijkswaterstaat is bij een (dreigende) overschrijding van het GeluidsProductiePlafond, verplicht na te gaan met welke maatregelen de geluidbelasting kan worden gereduceerd.

8. Swung 1 / GeluidsProductiePlafond (GPP)

Voor het berekenen van de geluidbelasting voor de hoofdinfrastructuur zijn met de inwerkingtreding van SWUNG 1 op 1 juli 2012 veranderingen doorgevoerd. Voor deze hoofdinfrastructuur moet worden gerekend met de gegevens die zijn opgenomen in het emissieregister.
In dit emissieregister zijn gegevens opgenomen omtrent het gebruik, het wegdektype,
de rijsnelheid en de verdeling van het verkeer in het beoordelingsjaar 2008. De geluidbelasting langs de weg wordt berekend op basis van deze gegevens waarbij 1,5 dB wordt opgeteld.
Deze 1,5 dB kan worden gezien als werkruimte waarbinnen wijzigingen aan de weg en de groei van het verkeer moet plaatsvinden. Het gebruik van de weg plus de werkruimte van 1,5 dB wordt GeluidsProductiePlafond (GPP) genoemd. Dreigt dit plafond te worden bereikt dan moet de wegbeheerder een plan opstellen waarin wordt aangegeven welke maatregelen mogelijk en noodzakelijk zijn om onder het GPP te blijven.
Voor de infrastructuur waarvoor (recent) een Tracébesluit is vastgesteld zijn in het emissieregister de prognosegegevens opgenomen die zijn gebruikt in het kader van de voorbereiding van dat Tracébesluit. In dat geval wordt in de berekening van de geluidsituatie langs die infrastructuur geen rekening gehouden met de werkruimte van 1,5 dB.

Om het rekenmodel ook relatief eenvoudig voor ruimtelijke besluiten te kunnen gebruiken zijn voor de rijkswegen de gegevens uit het emissieregister gebruikt.

9. Omgevingsweg / basiskaart geluid.

Op dit moment is het verband tussen de Omgevingswet en geluid nog niet nader beschreven en uitgewerkt. Het doel van de Omgevingswet is de wettelijke samenhang te vergemakkelijken. Aangezien de nieuwe wettelijke samenhang nog niet inzichtelijk is, is het ook onduidelijk wat dit in de praktijk gaat betekenen. De Basiskaart geluid betreft een nieuw fundament voor de regels voor beheersing van geluid door verkeer op gemeentewegen. Dit moet een verbetering opleveren ten opzichte van de huidige Wet geluidhinder. Hoe de basiskaart er precies uit komt te zien en wat de juridische betekenis wordt is nog niet precies bekend, maar vermoedelijk zal de Basiskaart geluid (met onderliggend rekenmodel) gaan lijken op de kaarten die voor dit actieplan worden gemaakt.

Bijlage 3: Vergelijking aantal geluidbelaste woningen eerste, tweede en derde tranche

Vergelijking aantallen geluidbelaste woningen langs lokale wegen; Eerste, Tweede en Derde tranche Zwijndrecht.

Geluidsklasse [dB]	2006 Actieplan (RMV2006)	2011 Actieplan (RMV2006)	2016 Actieplan (RMW2012)
55-59	4.076	4.151	4.141
60-64	3.253	2.964	2.342
65-69	565	899	440
> 70-74	1	0	0

Verschil tussen 1e 2e tranche komt door:
- tussenmuren meegenomen waardoor rijenwoningen beter in de berekening zijn betrokken.

Verschil tussen 2e en 3e tranche komt door:
- modelleren gebouwen met nauwkeurigere Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) gegevens ipv GBKN
- gerekend met klinkers in keperverband in plaats van normale klinkers in 1e tranche

Verschillen tussen zowel 1e en 2e als 2e en 3e tranche komen ook door:
- toename aantal woningen langs drukke wegen
- op aantal wegen zijn de verkeersintensiteiten toegenomen of afgenomen
- na maatregelen verschuiven woningen naar een lagere geluidklasse

Bijlage 4: Pandenkaarten (ligging geluidgevoelige panden) zonder maatregelen

Pandenkaart Lden lokale wegen Zwijndrecht

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

- Lokale wegen
- < 55 dB
- 55 - 59 dB
- 60 - 64 dB
- 65 - 69 dB
- 70 - 74 dB
- Geluidongevoelig pand
- Gemeentegrens

Lokale wegen op basis van RVMK 2028
Waarneemhoogte rekenpunten 4m
Geluidbelasting (Lden) exclusief
aftrek art. 110g Wgh

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

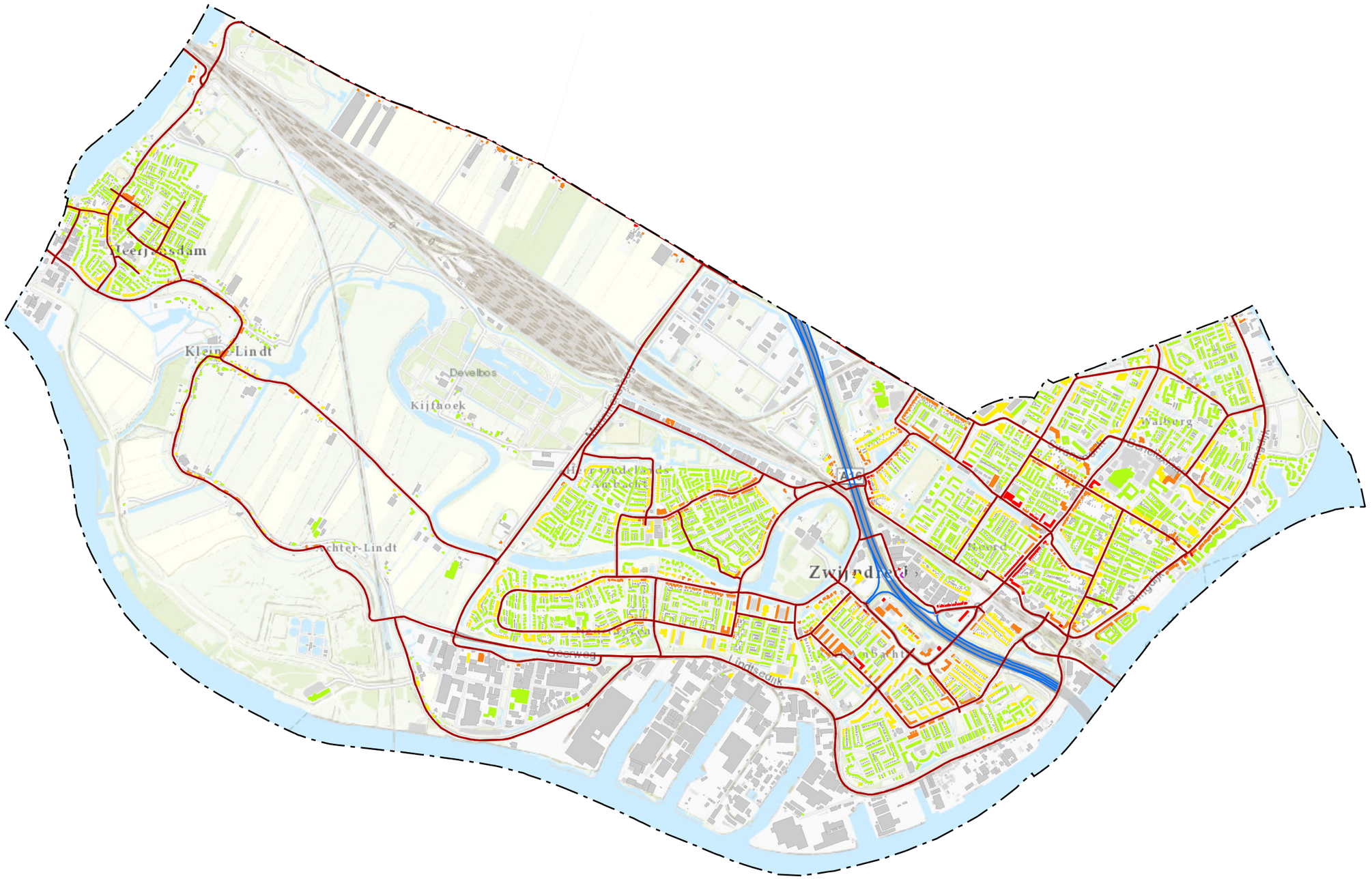
Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl

N

0 0,25 0,5 1 Km

Pandenkaart Lden wegen cumulatief Zwijndrecht

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

- Lokale wegen
- Rijkswegen
- < 55 dB
- 55 - 59 dB
- 60 - 64 dB
- 65 - 69 dB
- 70 - 74 dB
- Geluidongevoelig pand
- Gemeentegrens

Lokale wegen op basis van RVMK 2028
Waarneemhoogte rekenpunten 4m
Geluidbelasting (Lden) exclusief
aftrek art. 110g Wgh

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl

N

0 0,25 0,5 1 Km

Bijlage 5: Pandenkaart (ligging geluidsgevoelige panden) met maatregelen

Toekomstige maatregelen lokale wegen Actieplan Zwijndrecht

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

- Maatregelen binnen vijf jaar
- Maatregelen na vijf jaar
- Stil wegdek gerealiseerd
- Woningen status actieplan: Gesaneerd

Gebouwen wel op saneringslijst

- <60 dB
- 60 - 64 dB
- 65 - 69 dB
- 70 - 75 dB

Gebouwen niet op saneringslijst

- < 55 dB
- 55 - 59 dB
- 60 - 64 dB
- 65 - 69 dB
- 70 - 74 dB
- Geluidongevoelig pand
- Lokale wegen
- Gemeentegrens

Lokale wegen op basis van RVMK 2028
Waarneemhoogte rekenpunten 4m
Geluidbelasting (Lden) exclusief aftrek art. 110g Wgh

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl

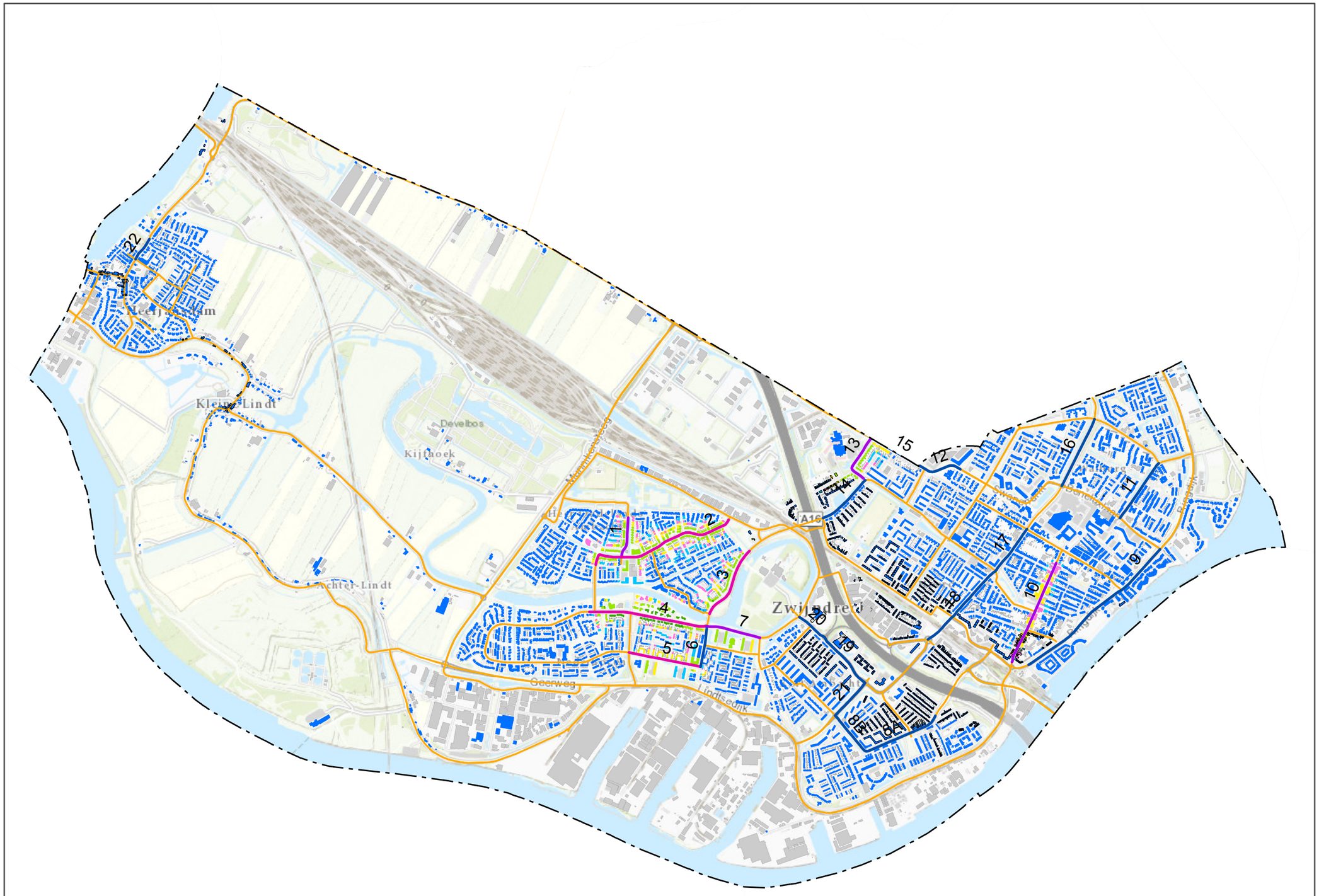
N

0 0,25 0,5 1 Km

Bijlage 6: Pandenkaarten met effect maatregelen in de vorm van verschilkaarten

Verschilkaart Lden lokale wegen met toekomstige maatregelen Zwijndrecht

Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid



Legenda

- Maatregelen binnen vijf jaar
- Maatregelen na vijf jaar
- Stil wegdek gerealiseerd
- Woningen status actieplan: Gesaneerd
- < -2,5 dB
- -2,5 dB tot -2 dB
- -2 dB tot -1,5 dB
- -1,5 dB tot -1 dB
- -1 dB tot -0,5 dB
- -0,5 dB tot 0 dB
- Geluidongevoelig pand
- Lokale wegen
- Gemeentegrens

Lokale wegen op basis van RVMK 2028
Waarneemhoogte rekenpunten 4m
Geluidbelasting (Lden) exclusief
aftrek art. 110g Wgh

Postbus 550
3300 AN Dordrecht

Telefoon: 078-770 8585
www.ozhz.nl

N

0 0,25 0,5 1 Km

Bijlage 7: Tabel aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden zonder en met aanvullende maatregelen

Tabel : Aantal gehinderden wegverkeersgeluid.

Geluidsklasse Lden [dB]	55-59	60-64	65-69	70 en hoger	
Gehinderden [%]	21	30	41	54	
zonder aanvullende maatregelen					**Totaal**
Aantal woningen	4.141	2.342	440	0	
Personen (2,2 per woning)	1.913	1.546	397	0	3.856
met aanvullende maatregelen					
Aantal woningen	2.411	1.239	235	0	
Personen (2,2 per woning)	1.114	818	212	0	2.144

Tabel : Aantal ernstig gehinderden wegverkeersgeluid.

Geluidsklasse Lden [dB]	55-59	60-64	65-69	70 en hoger	
Ernstig gehinderden [%]	8	13	20	30	
zonder aanvullende maatregelen					**Totaal**
Aantal woningen	4.141	2.342	440	0	
Personen (2,2 per woning)	729	670	194	0	1.592
met aanvullende maatregelen					
Aantal woningen	2.411	1.239	235	0	
Personen (2,2 per woning)	424	354	103	0	882

Tabel : Aantal slaapverstoorden wegverkeersgeluid.

Geluidsklasse Lnight [dB]	50-54	55-59	60-64	65-69	
Slaapverstoorden [%]	7	10	13	18	
zonder aanvullende maatregelen					**Totaal**
Aantal woningen	2.261	551	0	0	
Personen (2,2 per woning)	348	121	0	0	469
met aanvullende maatregelen					
Aantal woningen	1.290	242	0	0	
Personen (2,2 per woning)	199	53	0	0	252