

Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn Omgevingslawaaai 2021

Gemeente Huizen

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Huizen
Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn
Omgevingslawaaai 2021

Kenmerk
Datum publicatie

011262.20220721.R1.01
21 juli 2022

Projectleider Dat.mobility
Projectteam Dat.mobility

Jakob Henckel
Jakob Henckel

Projectteam opdrachtgever

Willy Menzel

Status

Definitief

© Copyright Dat.mobility BV 21-7-22

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 invoergegevens	7
3.1 Gebruik rekenmodellen	7
3.2 Gebruikte invoergegevens	7
3.2.8 Rotondes en verkeersregelinstanties	9
4. Resultaten	10
4.1 Ontwikkeling geluidsbelasting	10
4.2 EU-geluidsbelastingkaart 2021	10
5. Vervolprocedure	12
5.1 Publicatie geluidsbelastingkaarten	12
5.2 Aanleveren gegevens bij de Centrale Voorziening Geluidsgegevens	12
5.3 Actieplannen	12

Lijst met afbeeldingen

1. Verschilkaart geluidsbelastingen 2016 en 2021 op pandniveau
2. Geluidsbelasting etmaalperiode 2021 op pandniveau
3. Geluidscontouren etmaalperiode 2021
4. Geluidsbelasting nachtperiode 2021 op pandniveau
5. Geluidscontouren nachtperiode 2021

1. Inleiding

De Europese Richtlijn omgevingslawaai is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. De richtlijn omgevingslawaai is in 2004 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Eerst in de Wet geluidhinder, vanaf 2012 in de Wet milieubeheer. 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 Huizen, als onderdeel van de agglomeratie Hilversum, is opgenomen in de lijst van de 'vierde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de gemeente Huizen 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 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 Huizen zijn de geluidsbronnen railverkeer, 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 vervolprocedure 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.

De richtlijn omgevingslawaai is in 2004 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving waarmee een systeem is geïntroduceerd voor het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen voor belangrijke geluidsbronnen (wegen, spoorwegen en burgerluchthavens) en daartoe aangewezen gemeenten (zogenoeten 'agglomeraties'). De richtlijn is in eerste instantie geïmplementeerd in de Wet geluidhinder en vanaf 2012 in de Wet milieubeheer. Bij de introductie van de Omgevingswet zal het opstellen van de geluidsbelastingkaarten en actieplannen in deze wet worden opgenomen.

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 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 Omgevingslawaai 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 Omgevingslawaai 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 ervoor 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 Huizen ervoor gekozen om meerdere berekeningen uit te laten 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 Huizen.
- 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 Verkeersintensiteiten

In het geluidsmodel zijn alle openbare wegen opgenomen die in de gemeente Huizen aanwezig zijn en een buffer van 750 meter hier om heen. In deze set aan wegen komen wegen voor die in beheer zijn van Rijkswaterstaat, de

provincie Noord-Holland en de gemeente Huizen of omliggende gemeenten. De verkeersintensiteiten op deze verschillende type wegen zijn op basis van de volgende bronnen vastgelegd:

- Rijkswegen: Door Rijkswaterstaat is via Infomil een databestand beschikbaar gesteld waarin de verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de Inweva 2019¹.
- Provinciale wegen: Door de provincie Noord-Holland zijn de resultaten beschikbaar gesteld van hun permanente telpunten op de N526 en N527.
- Gemeentelijke wegen: De gemeente Huizen heeft de beschikking over eigen verkeersmodel dat in 2020 is geactualiseerd naar recenter basisjaar (2018). Met behulp van dit verkeersmodel kunnen de intensiteiten op de hoofdwegen worden berekend. Bij het opstellen en actualiseren van dit verkeersmodel zijn de verkeersstromen getoetst en geoptimaliseerd aan de hand van een groot aantal representatieve verkeerstellingen. Hiermee geeft dit geactualiseerde verkeersmodel een goed beeld van verkeersintensiteiten op de gemeentelijke hoofdwegen. Daarnaast heeft de gemeente ook voor de lagere orde wegen (woonstraten) een inschatting laten maken van de hoeveelheid verkeer die van deze wegen gebruik maakt. Hierbij wordt rekening gehouden met de hoeveelheid adressen in deze straten en de hoeveelheid inwoners en arbeidsplaatsen op deze adressen. Hiermee zijn de intensiteiten op deze wegen nauwkeuriger vastgesteld dan bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart 2016 waarbij destijds gewerkt met een beperkt aantal vaste intensiteitswaarden voor de wegen van lagere orde.

3.2.2 Wettelijk toegestane snelheden

Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van de informatie die hiervoor door deze wegbeheerders is aangeleverd. Voor de gemeentelijke wegen is gebruik gemaakt van het landelijke maximum snelhedenbestand dat hiervoor beschikbaar wordt gesteld door het CIV van Rijkswaterstaat. In dit bestand is de informatie van alle gemeenten in Nederland gebundeld. De gemeenten hebben in de afgelopen jaren de juistheid van deze informatie gecontroleerd, waar nodig gemuteerd en uiteindelijk geaccordeerd.

3.2.3 Wegdekverhardingen

Voor de rijkswegen en de provinciale wegen is gebruik gemaakt van de informatie die hiervoor door deze wegbeheerders is aangeleverd. Voor de gemeentelijke informatie is gebruik gemaakt van de informatie uit de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Hierin wordt door de gemeente nauwkeurig vastgelegd op welke wegdelen er standaard asfaltverhardingen (referentiewegdek) aanwezig is of klinkers. Op een beperkt aantal locaties in het netwerk van de gemeente Huizen zijn verhardingssoorten aangebracht om het geluid te reduceren.

De informatie uit dit bestand is verbonden aan het netwerk waarin ook de verkeersintensiteiten en snelheden zijn opgeslagen. Met behulp van deze gegevens is het dan mogelijk om de emissie van het verkeer uit te rekenen.

3.2.4 Gebouwen en adressen

Voor het gebouwen- en adressenbestand is in 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

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.

op 1 januari 2020 waren gerealiseerd. Hierbij zijn de gebouwen van hoogtes voorzien op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland 3 (AHN3) en een puntenwolk uit stereo afbeeldingen. Aan dit bestand zijn vervolgens nog de gebouwen toegevoegd die in de periode tot 1 april 2021 zijn gerealiseerd.

3.2.5 Geluidsschermen en -wallen

Voor de afscherpende werking van geluidsschermen langs de rijkswegen is gebruik gemaakt van de informatie die hiervoor beschikbaar is gesteld door Rijkswaterstaat. Lang de provinciale- en gemeentelijke wegen komen geen geluidswerende voorzieningen voor in de gemeente Huizen.

3.2.6 Ongelijkvloerse aansluitingen

Voor het modelleren van de ongelijkvloerse aansluitingen ter hoogte van de autosnelwegen is gebruik gemaakt van de informatie over bruggen, viaducten e.d en de hoogtelijnen uit het Digitaal Topografisch Bestand (DTB) van Rijkswaterstaat

3.2.7 Bodemgebieden

De bodemgebieden zijn overgenomen uit het geluidsmodel zoals dat is gebruikt bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart 2016. Hierbij is er destijds voor gekozen om uitsluitende de zachte bodemgebieden (zoals weilanden e.d.) op te nemen in het model en daarmee impliciet te veronderstellen dat de rest van het bodemgebied hard is. Hierdoor wordt er in de stedelijke omgeving van uitgegaan dat het bodemgebied daar volledig hard is.

3.2.8 Rotondes en verkeersregelininstallaties

Ter hoogte van de rotondes en verkeersregelininstallaties is rekening gehouden met het verhoogde geluidseffect van optrekkend en afremmend verkeer. De locaties van de verkeersregelininstallaties zijn hierbij overgenomen uit het gemeentelijke verkeersmodel. De locaties van de rotondes zijn overgenomen uit een recente versie van het Nationaal Wegen Bestand (NWB).

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 Huizen ervoor gekozen om aanvullende berekeningen uit te laten 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.

In 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 ³	60-65 dB	> 65 dB	totaal	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB	totaal
Totaal	5.915	3.146	629	9.690	2.963	2897	701	6.561

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

Uit tabel 3.1 komt naar voren dat het aantal geluidsgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de 55 dB duidelijk is afgenomen ten opzichte van 2016. Deze sterke daling kan worden verklaard uit het feit dat dit jaar voor de lagere orde wegen een betere inschatting is gemaakt van de verkeersintensiteiten op deze wegen. In 2016 werd nog gebruik gemaakt van relatief hoge standaard verkeersintensiteiten voor deze wegen waardoor de geluidsbelastingen langs veel van deze wegen werden overschat.

Op afbeelding 1 zijn de verschillen gevisualiseerd in de geluidsbelastingen op de gebouwen tussen 2016 en 2021.

4.2 EU-geluidsbelastingkaart 2021

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in het aantal inwoners binnen de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021. Hierbij zijn de geluidsbelastingen gebaseerd op de rekenmethode Cnossos die verplicht is voor het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten. In de rekenmethode Cnossos wordt de overdracht van het geluid van de bron naar de ontvanger op een andere manier berekend, waardoor de rekenresultaten met deze rekenmethode hoger liggen dan de bij de RMG-2012 methode.

In de tabellen voor het wegverkeer is een onderverdeling gemaakt tussen de wegen die in beheer zijn bij de gemeente Huizen, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Bij het tellen van het aantal adressen in 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

³ Voor deze klassegrens zijn de adressen geselecteerd met een geluidsbelasting tussen de ≥ 55.00 en < 60.00

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 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	55-60	60-65	65-70	70-75	≥ 75	totaal
Gemeentelijke wegen	8.953	6.446	3.399	9	0	18.807
Provinciale wegen	22	11	17	2	0	52
Rijkswegen	71	26			0	97
Totaal	9.067	6.489	3.422	11	0	18.989

Tabel 4.2: Overzicht van het aantal inwoners in de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021 wegverkeer Lden (rekenmethode Cnossos)

Bronsoort	50-55	55-60	60-65	65-70	≥ 70	totaal
Gemeentelijke wegen	6.511	4.439	56	0	0	11.006
Provinciale wegen	9	19	2	0	0	30
Rijkswegen	39	11		0	0	50
Totaal	6.552	4.474	58	0	0	11.084

Tabel 4.3: Overzicht van het aantal inwoners in de verschillende geluidsbelastingklassen voor het jaar 2021 wegverkeer Lnight (rekenmethode Cnossos)

Op de afbeeldingen 2 tot en met 4 zijn de geluidsbelastingen op de gebouwen en in de vorm van geluidscontouren gepresenteerd voor de etmaal- en nachtperiode.

5. Vervolgprocedure

5.1 Publicatie geluidsbelastingkaarten

Een van de functies van de geluidsbelastingkaarten is het informeren van het publiek over de plaatselijke geluidssituatie. 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 landelijk 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.

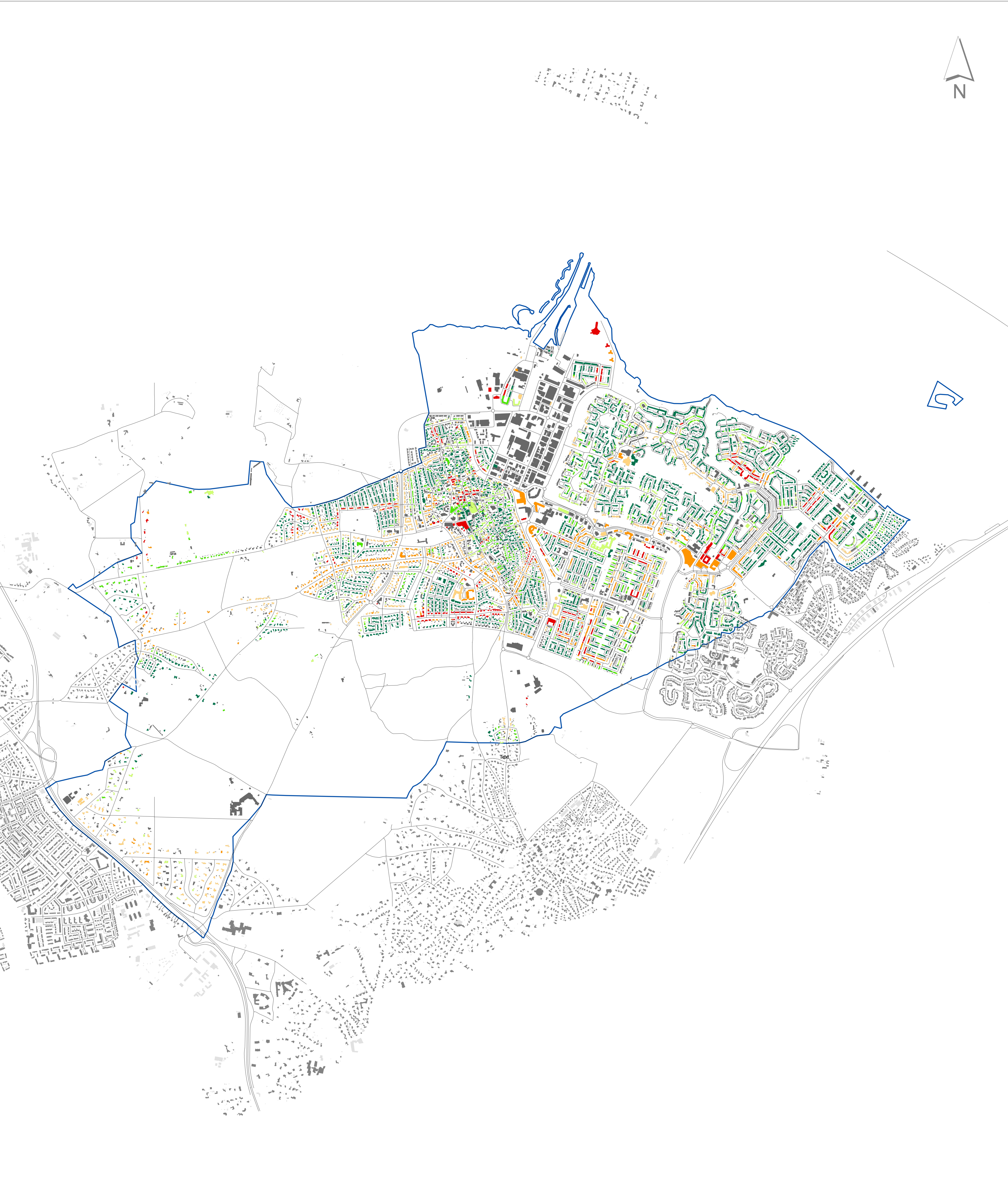


Figuur 5.1: Totstandkoming actieplan

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 Huizen 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.



Legenda

- < -3 dB Lden
- 3 - -1,5 dB Lden
- 1,5 - -0,5 dB Lden
- 0,5 - 0,5 dB Lden
- 0,5 - 1,5 dB Lden
- 1,5 - 3,0 dB Lden
- > 3,0 dB Lden

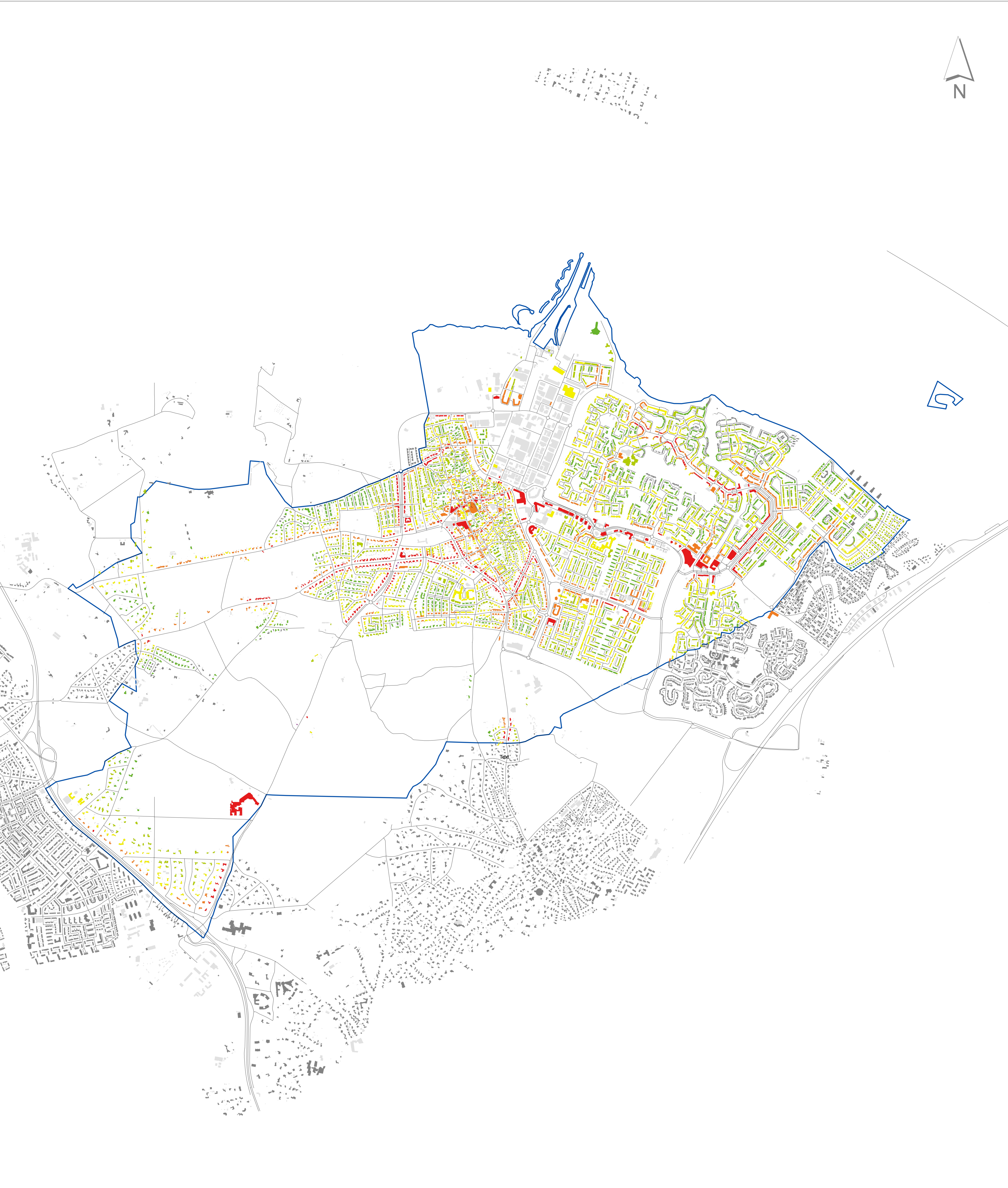
Gemeente Huizen - Afbeelding 1

Geluidsbelasting wegverkeer - etmaalperiode

Vergelijking geluidsbelastingen 2016 en 2021

Datum 21-7-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011262_EU_Geluid_2021_Huizen
 Bestand Weg_A0_v1_Lden.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



Gemeente Huizen - Afbeelding 2

Geluidsbelasting wegverkeer - etmaalperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Legenda

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

Datum 21-7-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011262_EU_Geluid_2021_Huizen
 Bestand Weg_A0_v1_Lden.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



Legenda

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

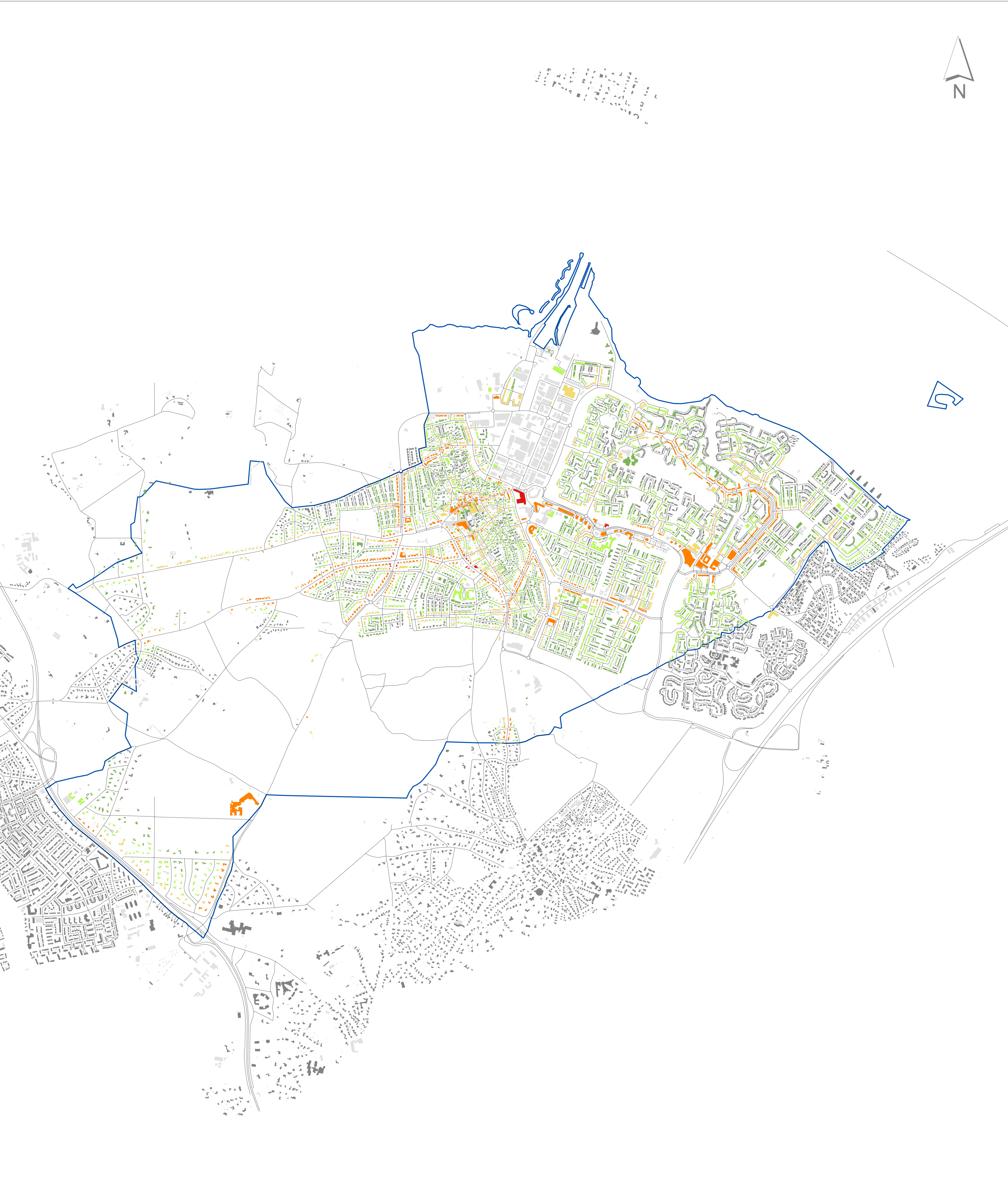
Gemeente Huizen - Afbeelding 3

Geluidsbelasting wegverkeer - etmaalperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Datum 21-7-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011262_EU_Geluid_2021_Huizen
 Bestand Weg_A0_v1_Lden.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



Legenda

- 40 - 45dB Lnight
- 45 - 50dB Lnight
- 50 - 55dB Lnight
- 55 - 60dB Lnight
- 60 - 65dB Lnight
- 65 - 70dB Lnight
- 70 - 75dB Lnight

Gemeente Huizen - Afbeelding 4

Geluidsbelasting wegverkeer - nachtperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Datum 21-7-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011262_EU_Geluid_2021_Huizen
 Bestand Weg_A0_v1_Lnight.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



Legenda

- 40 - 45dB Lnight
- 45 - 50dB Lnight
- 50 - 55dB Lnight
- 55 - 60dB Lnight
- 60 - 65dB Lnight
- 65 - 70dB Lnight
- > 70 dB Lnight

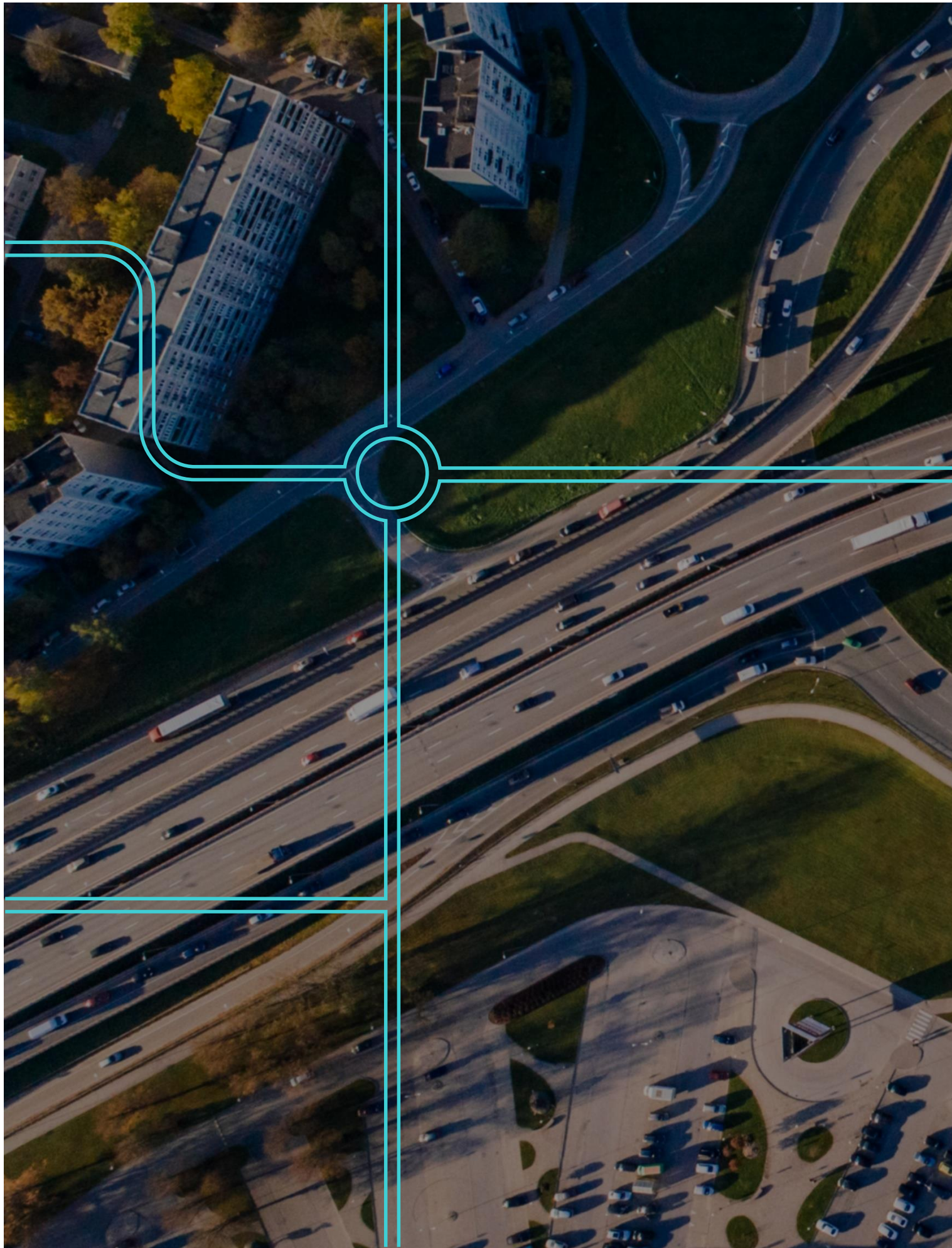
Gemeente Huizen - Afbeelding 5

Geluidsbelasting wegverkeer - nachtperiode

EU-Geluidsbelastingkaarten 2021

Datum 21-7-2022
 Versie 1
 Kenmerk 011262_EU_Geluid_2021_Huizen
 Bestand Weg_A0_v1_Lnight.mxd
 Ondergrond -
 Formaat A0 portait

Dat.mobility



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