

Actieplan Geluid 2024-2029

Actieplan Geluid Gemeente Dordrecht 2024-2029

Het COLLEGE van BURGEMEESTER en WETHOUDERS van de gemeente DORDRECHT;
gezien het voorstel inzake Vaststellen Actieplan Geluid Gemeente Dordrecht 2024-2029;
b e s l u i t :

Artikel I

Het Actieplan Geluid Gemeente Dordrecht 2024-2029 in Bijlage A vast te stellen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het bekend is gemaakt.
Aldus besloten in de vergadering van dinsdag 2 september 2025.

Het college van Burgemeester en Wethouders
De secretaris,
C.H.W.M. Post
De burgemeester,
N. Mol

Bijlage A artikel I

Actieplan Geluid 2024-2029

Samenvatting Actieplan Geluid 2024-2029

Geluid speelt een grote rol in hoe we onze leefomgeving ervaren. Zowel de Gezondheidsraad als de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hebben vastgesteld dat een te hoge geluidbelasting in de woon- en werkomgeving tot gezondheidsproblemen kan leiden.

Vanuit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai moeten gemeenten elke vijf jaar geluidbelastingkaarten en een Actieplan Geluid maken.

In de Omgevingsvisie heeft gemeente Dordrecht een Gezonde Stad als één van de doelen opgenomen. Daarbij streven we onder meer naar het verbeteren van het akoestisch klimaat. Het Actieplan Geluid is een uitwerking van dit doel. Het Actieplan is een verplicht programma onder de Omgevingswet.

Het Actieplan geeft een terugblik op de maatregelen van het vorige Actieplan 2019 -2023. In die periode is een verkeersstructuurplan voor Schil-West gemaakt en zijn de eerste maatregelen uitgevoerd. Dat heeft de geluidbelasting op delen van de Singel verminderd. Het fietsgebruik is gestimuleerd door de realisatie van fietsenstallingen en het aanleggen van fietsstraten in de stad. De infrastructuur van laadpalen voor elektrische auto's is uitgebreid met 300 laadpalen. Op verschillende wegen in de stad is bij wegonderhoud het asfalt vervangen voor geluidsreducerend asfalt. Als laatste zijn er maatregelen genomen ten behoeve van de woningbouwopgave. Zo zijn er geluidsschermen langs de A16, N3 en het spoor geplaatst voor de locaties Amstelwijk en het Gezondheidspark.

In 2023 heeft het college nieuwe geluidbelastingkaarten vastgesteld. Op basis daarvan is ook een pandenkaart gemaakt. Die kaart geeft per pand een indruk van de geluidbelasting ter plaatse. Op basis van de geluidbelastingkaarten is ook het aantal gehinderden berekend. De wijkontsluitingswegen in de stad zorgen voor de meeste geluidbelasting en gehinderden. Het Actieplan richt zich om die reden op het lokaal wegverkeer.

Onderdeel van het Actieplan is het bepalen van een plandrempel. Boven de plandrempel stelt de gemeente zichzelf tot doel maatregelen te nemen om de geluidbelasting te verminderen. Ten opzichte van de vorige Actieplannen is de plandrempel verlaagd van 65 naar 60 dB. Een belangrijk gevolg van het verlagen van de plandrempel is dat bij de aanleg, de herinrichting of het onderhoud van wegen vaker zal worden nagegaan of we maatregelen kunnen en willen nemen om geluidbelasting van de lokale wegen te verminderen.

De agenda van het Actieplan Geluid 2024-2029 bestaat uit algemene maatregelen en specifieke maatregelen. Algemene maatregelen zijn beleidsmatig. Dat gaat over het opnemen van geluid in de Omgevingsvisie 2.0, het actualiseren van regels voor het bouwen op geluidbelaste locaties, geluid betrekken bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040 en geluidaspecten opnemen in het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte.

De specifieke maatregelen zijn concreet. Dat gaat over het meenemen van geluid en geluidmaatregelen bij bouwplannen, verkeersmaatregelen en bij onderhoud en herinrichting van wegen. Daarnaast gaat het over het uitvoeren van saneringsprojecten van zogenaamde B-lijst woningen en over het combineren van geluid en energie bij het programma voor het na-isoleren van bestaande woningen in het kader van de energietransitie. Tot slot is hier opgenomen de besluitvorming over de invoering van de zero-emissie zone voor de Binnenstad. Die zero-emissie zone kan een bijdrage leveren aan het verminderen van de geluidbelasting in de Binnenstad.

1 Inleiding

1.1 Waarom een actieplan geluid?

Geluid is een essentieel onderdeel van onze leefomgeving en speelt een grote rol in hoe we onze leefkwaliteit ervaren. Zowel de Gezondheidsraad als de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hebben vastgesteld dat een te hoge geluidbelasting in de woon- en werkomgeving tot gezondheidsproblemen kan leiden. Naast hinder, slaapverstoring en stress leidt langdurige blootstelling aan een te hoge geluidbelasting tot chronische effecten, waaronder een verhoogd risico op hart- en vaatziekten. Daarom is het belangrijk om aandacht te besteden aan de invloed van geluid op de leefomgeving en maatregelen te nemen om (te) hoge geluidbelasting te voorkomen of te verminderen.

De verplichting om een Actieplan Geluid op te stellen vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï. Deze Richtlijn ziet toe op het voorkomen, beheersen en verminderen van de effecten van omgevingslawaaï. De Richtlijn is geïmplementeerd in afdeling 4.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Vanuit deze wetgeving is het verplicht om als gemeente iedere 5 jaar geluidbelastingkaarten te maken en een actieplan op te stellen waarin maatregelen benoemd staan om de geluidbelasting te beperken. Het college heeft de geluidbelastingkaarten in 2023 vastgesteld.

1.2 Omgevingsvisie 2.0

Dit Actieplan is een verplicht programma op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het Actieplan vertaalt de doelen uit de Omgevingsvisie naar concrete acties op het gebied van geluid. De acties helpen het verwezenlijken van de doelen van de omgevingsvisie. Dordrecht wil een eiland zijn met kwaliteit. Eén van de subdoelen is een gezonde stad, waarbij we onder meer streven naar het verbeteren van het akoestisch klimaat. Het Actieplan is de uitwerking van het beleid wat betreft geluid. We richten ons geluidbeleid op:

- Het realiseren van een goede of minimaal aanvaardbare akoestische kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving bij nieuwe ontwikkelingen;
- Het handhaven en waar mogelijk verbeteren van de bestaande akoestische situatie;
- Het nemen van maatregelen op de hoogst belaste locaties.

Naast Dordrecht als gezonde stad stelt de omgevingsvisie nog 6 andere doelen. Het Actieplan Geluid draagt bij aan Dordrecht als aantrekkelijke stad. Door geluidbelasting te voorkomen of te verminderen dragen we bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Op de andere doelen is de bijdrage van het Actieplan neutraal.

1.3 Achtergrondinformatie geluid

Geluid is een vorm van energie die zich door de lucht voortbeweegt in de vorm van trillingen. Deze trillingen worden uitgedrukt in geluidsdruk, in decibel (dB). De geluidsdruk geeft het volume van het geluid weer. Een toename van 3 dB leidt tot een verdubbeling van de geluidsdruk.

Wanneer geluid als hinderlijk of storend wordt gekenmerkt, wordt dit geluidsoverlast genoemd. Geluidsoverlast kan worden veroorzaakt door drie verschillende soorten geluid, namelijk (1) geluid door industrie, (2) geluid door activiteiten en (3) geluid door verkeer. Het Actieplan Geluid richt zich op het lokaal wegverkeerslawaaï.

Op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn er standaardwaarden en grenswaarden vastgesteld voor geluid. Deze waarden zijn bedoeld om de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen te reguleren en de gezondheid van de bewoners te beschermen. De standaardwaarden staan voor wat als aanvaardbaar wordt gezien. De grenswaarden geven het maximale geluidsniveau aan dat niet overschreden mag worden.

In de tabel hieronder staan de belangrijkste geluidwaarden uit het Bkl bij nieuwe situaties:

Tabel 1: Standaard- en grenswaarde voor verschillende geluidbronnen (in Lden).

	Standaardwaarde (Lden)	Grenswaarde (Lden)
Gemeentewegen	53	70
Rijkswegen	50	65
Spoorwegen	55	70
Industrieterreinen	50	60

In het gebied tussen de standaardwaarde en de grenswaarde kan de gemeente regels stellen. Dat hebben we in het verleden gedaan met het Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder. Daarmee maken we het mogelijk om onder voorwaarden nieuwe woningen en andere geluidgevoelige gebouwen te bouwen op geluidbelaste locaties. Onder die voorwaarden is er dan toch sprake van een voor geluid aanvaardbare situatie.

Voor bestaande situaties gelden andere normen. Voor rijks- en spoorwegen is met geluidproductieplafonds de maximale geluidbelasting landelijk vastgelegd. Voor industrieterreinen is de geluidruimte in het omgevingsplan vastgelegd. Voor lokale wegen gelden nog geen normen. In de toekomst zal de gemeente de geluidbelasting van lokale wegen wel moeten monitoren. Bij een relevante toename zal de gemeente maatregelen moeten overwegen.

In 2018 heeft de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor geluid gepubliceerd. Voor wegverkeer bedraagt de richtwaarde voor de jaargemiddelde blootstelling aan wegverkeerslawaai 53 dB.

1.4 Reikwijdte en afbakening

Dit Actieplan richt zich op omgevingslawaai afkomstig van gemeentelijke wegen. Het gaat om verkeerslawaai afkomstig van wegen die in eigendom en/of in beheer zijn van de gemeente. Het verkeerslawaai van lokale wegen is met name afkomstig van wegverkeer op doorstroom- en wijkontsluitingswegen.

Dit Actieplan richt zich niet op wegverkeerslawaai van rijkswegen en railverkeerslawaai van spoorwegen. De Rijkswaterstaat en Prorail zijn verantwoordelijk voor het beperken van geluidsoverlast afkomstig van de N3, de A16 en het spoor.

Ook richt het Actieplan zich niet op industrielawaai. Dit lawaai afkomstig van de gezonde terreinen in Dordrecht is een gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar aanpak hiervan vindt plaats in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO). Geluidsoverlast door activiteiten valt ook niet onder dit Actieplan.

Het Actieplan richt zich, conform de Wet milieubeheer, op geluidgevoelige bestemmingen. Als geluidgevoelige bestemmingen worden aangemerkt woningen en andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Hieronder vallen onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, kinderdagverblijven en woonwagendplaatsen.

1.5 Besluitvorming

Het Actieplan geluid en de geluidbelastingkaarten worden elke 5 jaar geactualiseerd. Dit Actieplan geluid is een vervolg op het Actieplan Geluid 2019-2023. Het college van burgemeester en wethouders stelt het Actieplan vast. Vooraf aan vaststelling is er de mogelijkheid van zienswijzen.

2 Wat hebben we in periode 2019-2023 gedaan?

Voordat dit Actieplan is opgesteld, is eerst gekeken naar de acties die in de periode van het Actieplan Geluid 2019-2023 zijn uitgevoerd. De resultaten zullen hier per punt van de agenda van het Actieplan Geluid 2019-2023 worden geëvalueerd. De evaluatie van de A- en B-lijstwoningen is tevens opgenomen in bijlage 2.

2.1 Verkeersstructuurplan Schil West

In het Actieplan Geluid 2019-2023 werd geschreven dat er in het Spuiboulevardgebied de komende jaren veel te gebeuren staan, maar dat het nog onduidelijk was wat voor gevolgen dit heeft voor de verkeersstructuur in het gebied. Voor de aangrenzende straten de Achterhakkers, Burgemeester de Raadsingel en Johan de Wittstraat is daarom een verkeersstructuurplan opgesteld.

In april 2020 is door de gemeenteraad het Verkeersstructuurplan Spuiboulevard vastgesteld. Dit Verkeersstructuurplan is een plan voor het bereikbaar houden van het centrum voor bewoners en bezoekers. Daarnaast dient dit plan bij te dragen aan een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in Schil-West.

Er zijn de afgelopen jaren een aantal kleinere maatregelen gerealiseerd. Een voorbeeld is de aanpassing van de kruising Johan de Wittstraat – Singel – Stationsweg. Het gevolg van de aanpassing is dat er minder auto's rijden over de Singel. Hierdoor zijn aan de westelijke kant van de Singel de woningen in de geluidsklasse 65-69 dB verdwenen. Ook is het aantal woningen in de geluidsklasse 60-64 dB gedeeltelijk afgenomen door de aanpassing van de kruising.

Een belangrijke maatregel, de knip in de Spuiboulevard, is nog niet gerealiseerd. Het besluit over de knip moet nog worden genomen. In 2021 werd door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid onderzocht welke gevolgen de voorgenomen verkeersmaatregelen hebben voor het verkeerslawaai. De maatregelen op de geluidbelasting laten niet alleen positieve effecten zien, maar ook negatieve effecten. Bij de besluitvorming over verkeersmaatregelen zal ook gekeken moeten worden naar de negatieve effecten en de mogelijke compenserende geluidsreducerende maatregelen.

2.2 Stimuleren fietsgebruik

Het stimuleren en vergroten van het fietsgebruik heeft effect op het beperken van geluidshinder. Gemeente Dordrecht heeft als ambitie om 10.000 extra woningen te bouwen tot 2030. Door de nieuwe woningen

zal de druk op het wegennet toenemen. De fiets is een goed alternatief om de stad in de toekomst bereikbaar te houden. Ook kan meer fietsgebruik zorgen voor minder verkeerslawaaï, omdat er minder auto's gebruik zullen maken van het wegennet. Dit kan leiden tot minder lokaal wegverkeer.

In 2018 is door de gemeenteraad van Dordrecht de motie 'Spring maar achter op mijn fiets' aangenomen. Het doel is om het fietsgebruik in Dordrecht te laten groeien. Het programma wordt opgesteld in samenwerking met bewoners, professionele en maatschappelijke organisaties.

Uiteindelijk resulteerde het uitvoeringsprogramma in de fietsnota 'Dordt fietst verder!' 2020-2022. Als pilot bij de fietsnota werden deelfietsen aangeboden. Inmiddels is dit omgezet naar het structureel aanbieden van deelfietsen. Er zijn ongeveer 400 deelfietsen beschikbaar gesteld. De deelfietsen worden aangeboden door twee partijen, namelijk door Go Sharing en Donkey Republic.

Verder zijn er in de periode van het voorgaande Actieplan Geluid twee fietsenstallingen in Dordrecht gebouwd. Allereerst is een kleine fietsenstalling gebouwd in het Drievriendenhof in de Binnenstad. In deze beheerde stalling kunnen 160 fietsen worden geplaatst. Ten tweede is een grotere fietsenstalling gebouwd aan de parkkant van het Dordrechts centraal station. Hier is plek voor 1350 fietsen en brommers. Naast de twee fietsenstallingen zijn er ook extra rekjes geplaatst in de Binnenstad om de fiets te kunnen plaatsen. Het makkelijker kwijt kunnen van de fiets nodigt uit om de fiets te pakken.

Ook is geprobeerd om fietsen te stimuleren door fietsen door de stad aantrekkelijker te maken. Zo zijn verschillende straten nu fietsstraten. Zo zijn er fietsstraten gerealiseerd op de Patersweg, Reeweg Oost aan de zuidkant van de provinciale weg en Halmaheiraplein tussen de rotonde bij Reeweg Oost en de parkeerplaats. Op de Krispijnseweg is meer ruimte voor de fiets gemaakt door bredere fietspaden aan te leggen.

2.3 Energietransitie: isoleren van de woningvoorraad

Isoleren kan een positieve werking hebben op geluidhinder. Isolatie kan namelijk geluidstrillingen dempen of blokkeren. De juiste vorm van isolatie kan het geluidsniveau in de woning merkbaar verlagen. In Dordrecht zijn woningen over het algemeen matig geïsoleerd. Het isoleren van woningen zorgt niet alleen voor een comfortverbetering, maar ook voor een lagere energierekening. Een goed geïsoleerd huis kan naast thermisch voordeel ook akoestisch voordeel opleveren.

De afgelopen jaren zijn inwoners van Dordrecht gestimuleerd om zelf hun woningen te isoleren en op deze manier energiezuinige maatregelen te nemen. Het verduurzamen van de woningen wordt gedaan door de woningeigenaren zelf.

2.4 Uitbreiding infrastructuur laadpalen

In het Actieplan Geluid 2018-2023 gingen we ervan uit dat elektrisch rijden zou bijdragen aan het verminderen van de geluidbelasting van lokaal wegverkeer. Om die reden was de uitbreiding van de infrastructuur van laadpalen in het Actieplan opgenomen. Tijdens de looptijd van het Actieplan Geluid 2018-2023 zijn er ongeveer 300 laadpalen voor elektrische voertuigen geplaatst in Dordrecht. Het totaal van laadpalen in de gemeente bedraagt nu ruim 600 laadpalen.

Inmiddels is duidelijk geworden dat elektrische voertuigen slechts beperkt bijdragen aan het verminderen van de geluidbelasting van lokaal wegverkeer. Vanaf 30 km/uur is het verschil ten opzichte van voertuigen aangedreven door fossiele brandstoffen nog maar heel beperkt. Sinds 1 juli 2021 moeten elektrische voertuigen een duidelijk hoorbaar en continu geluid maken bij snelheden tot 20 km/uur. Bij zwaardere voertuigen lijkt de geluidswinst groter te zijn.

2.5 Onderhoud wegen

Wegen dragen door het wegverkeer bij aan geluidhinder. Door maatregelen te nemen, zoals het toepassen van stil(ler) wegdek, het verlagen van snelheden en het plaatsen van geluidsschermen, kan de geluidbelasting aanzienlijk worden verminderd. Slecht onderhouden wegen verhogen de geluidsproductie en daarom is onderhoud van wegen cruciaal voor het verminderen van geluidhinder.

In de periode 2019 tot en met 2023 is op verschillende locaties in de stad het asfalt vervangen. Op twee van deze locaties is het asfalt vervangen voor stil asfalt die van groot belang is voor de geluidsanering van deze wegen:

- Thorbeckeweg:
 - Tussen Laan der Verenigde Naties en Kranenburgstraat (Avia tankstation)
 - Verharding: SMA-NL8G+ (geluidsreductie ca. 2,5 dB)
 - Periode: Voorjaar 2023

- Krispijnseweg: tussen Waldeck Pyrmontweg en Hugo de Grootlaan
 - Verharding: SMA-NL8G+ (geluidsreductie ca. 2,5 dB)
 - Periode: Voor- tot najaar 2023
 - Daarnaast is op andere locaties ook onderhoud gepleegd en is op de volgende locaties het asfalt vervangen voor stil asfalt:
- Krommedijk:
 - Tussen de spoorwegovergang en Korte Scheidingsweg/Wolbrandsstraat
 - Verharding: Microflex XL (geluidsreductie ca. 3,5 dB)
 - Periode: Zomer 2020
- Gravensingel:
 - Tussen de Vijverlaan en de Elzenlaan
 - Verharding: Konwecity (geluidsreductie ca. 4,3 dB alleen voor lichte motorvoertuigen bepaald).
 - Periode: 2020
- De Eikenlaan
 - Verharding: SMA-NL8G+
 - Periode: 2021

2.6 Lokale uitwerking Schone Lucht Akkoord

Dordrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het gemotoriseerd verkeer in Dordrecht is de voornaamste bron van luchtverontreiniging en geluidhinder. Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit kunnen ook bijdragen aan het verminderen van de geluidbelasting.

De afgelopen jaren is er binnen het kader van het SLA gewerkt aan verschillende maatregelen die zowel de luchtkwaliteit als de geluidbelasting verminderen. Voorbeelden hiervan zijn het Mobiliteitsplan 2040 en het programma klimaatneutraal 2040. Maatregelen die hieraan bijdragen zijn het verminderen van vervuilende mobiliteit (o.a. door thuiswerken en efficiënt goederenvervoer te stimuleren), de transitie naar het gebruik van duurzamere vervoersmanieren (toepassen van het STOMP-principe: Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto) en het verduurzamen/verschonen van modaliteiten (elektrisch rijden stimuleren met netwerk van laadinfrastructuur).

2.7 Maatregel ten behoeve van woningbouwopgave

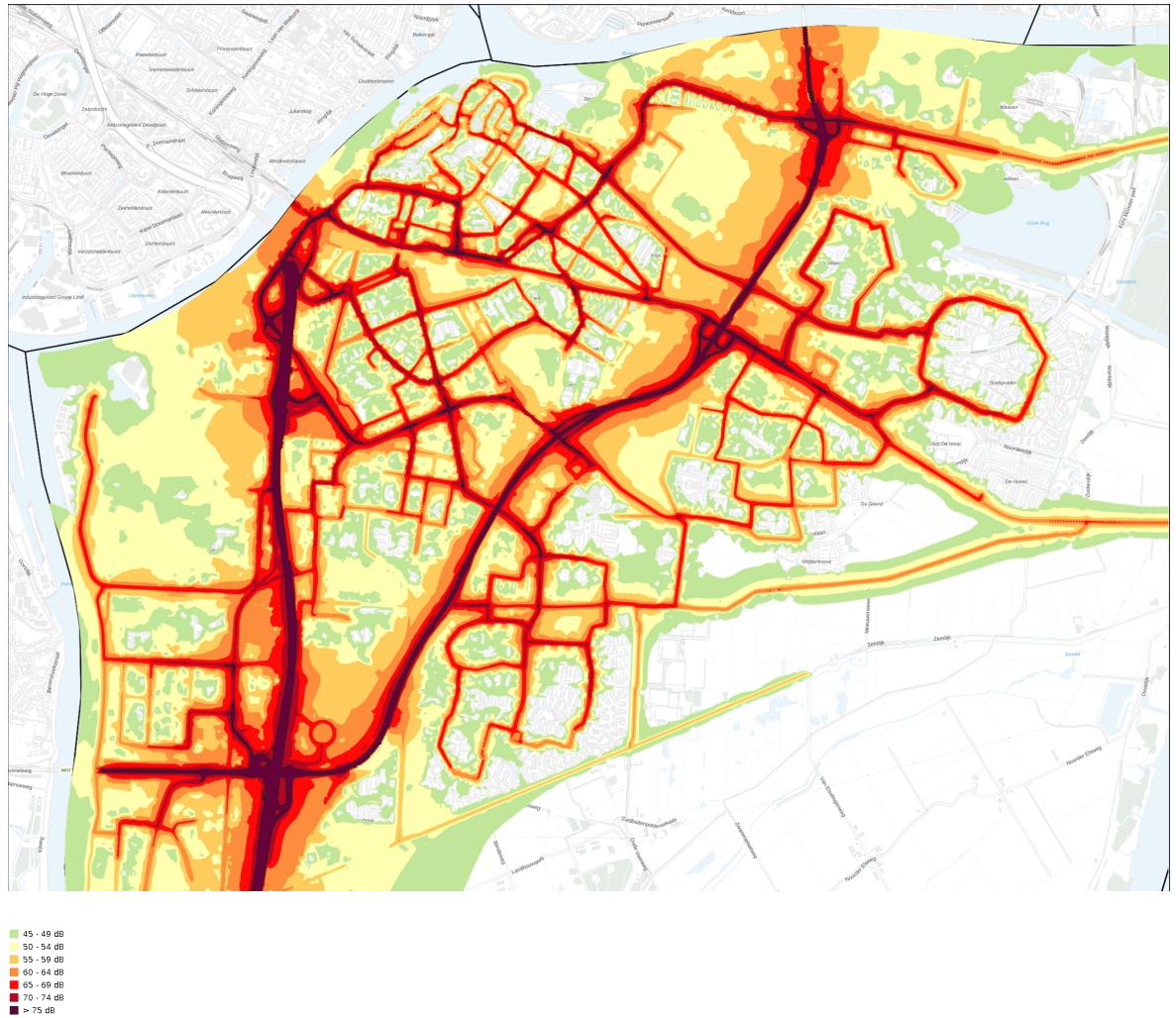
Vrijwel iedere bouwlocatie heeft te maken met geluid bij de binnenstedelijke bouwopgave. Per project wordt gekeken naar hoe de geluidbelasting en geluidhinder zo laag mogelijk kan worden gehouden. Waar het aanpakken van geluidhinder vroeger vooral gericht was op het verbeteren van de geluidskwaliteit op woningniveau, is er in de afgelopen jaren een bredere benadering ontstaan. Deze benadering besteedt aandacht aan het openbaar gebied en het creëren van geluidluwe plekken. Zo zijn er geluidsschermen langs de A16, N3 en het spoor geplaatst voor de locaties Amstelwijck en het Gezondheidspark. Er zijn dus niet alleen op woningniveau geluidsmaatregelen getroffen, maar ook op het gebied van de leefomgeving.

3 Huidige geluidssituatie Dordrecht

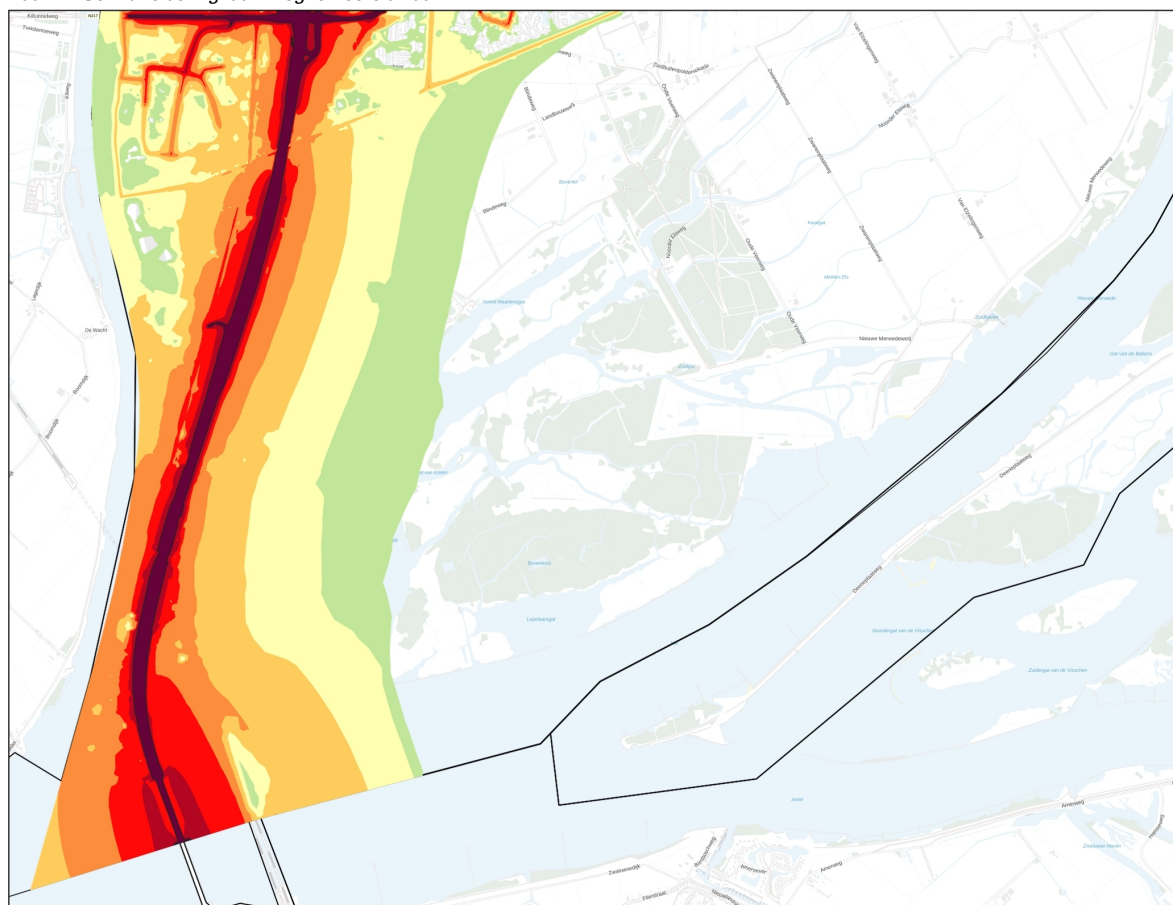
3.1 Geluidbelastingkaarten

De geluidbelastingkaart biedt een visuele weergave van de geluidsniveaus binnen de gemeente. Deze kaart toont de geluidbelasting afkomstig van wegverkeerslawaaï over de hele dag. De kaart helpt om te identificeren welke gebieden hoge geluidsniveaus ervaren. Dit geeft inzicht in waar het nodig is om de geluidbelasting te verminderen. Rapporten en geluidbelastingkaarten zijn te vinden op www.ozhz.nl/themas/geluid/geluidsbelasting-in-kaart/.

Kaart 1: Geluidbelastingkaart wegverkeerslawaaï



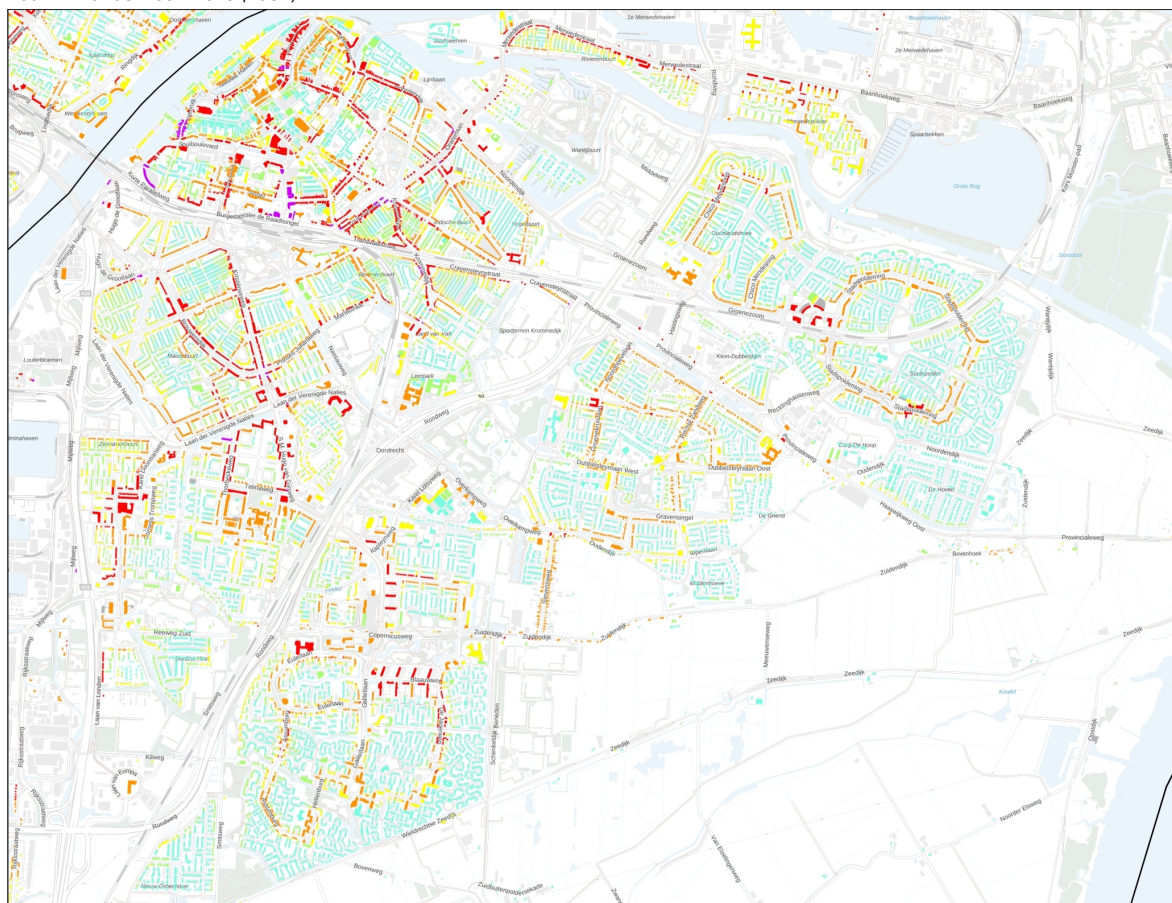
Kaart 1: Geluidbelastingkaart wegverkeerslawaaï



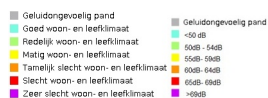
Waar de geluidbelastingkaart de geluidssituatie weergeeft in een bepaald gebied, geeft een pandenkaart een overzicht van alle panden in een bepaald gebied wat betreft het geluidsniveau. Het geeft een beeld van de geluidbelasting op de gevel van elk pand. Dit resulteert in de onderstaande kaart:¹

¹ [geo.ozhz.nl/?@Geluidsbelasting Drechtsteden&x=104561&y=424736&zoom=8&aan=Topografie,OZHZ Werkgebied,Indicatie geluidskwaliteit Drechtsteden,](https://geo.ozhz.nl/?@Geluidsbelasting+Drechtsteden&x=104561&y=424736&zoom=8&aan=Topografie,OZHZ+Werkgebied,Indicatie+geluidskwaliteit+Drechtsteden)

Kaart 2: Pandenkaart 2023 (Lden)



Geo OZHZ, 2023



De kaart maakt gebruik van verschillende kleuren om de geluidsniveaus in het aantal decibel (dB) weer te geven. Het gaat hier over de maat Lden (level day-evening-night). Donkere kleuren duiden op hogere geluidsniveaus, terwijl lichtere kleuren lagere niveaus aangeven. Dit is terug te vinden in de legenda bij de pandenkaart.

Bij de kleur oranje is de Lden van 60 t/m 64 dB. Bij de kleuren rood en paars (vanaf 65 dB) is een groot deel van de mensen (ernstig) geluidgehinderd en (ernstig) slaapgestoord. Of dit ook echt het geval is hangt af van de woning en het gebruik. Het maakt bijvoorbeeld veel uit of de bewoners slapen aan de geluidbelaste of aan de geluidluwe zijde van de woning. Daarnaast bepaalt de gevelwering van de woning hoeveel geluid in de woning doordringt.

Gekeken naar verschillende wijken in Dordrecht kunnen enkele algemene conclusies worden getrokken over de geluidssituatie in de stad.

- Wijkontsluitingswegen als belangrijkste bron van geluidsoverlast.** In vrijwel alle wijken zijn de wijkontsluitingswegen de belangrijkste bron van geluidsoverlast. Deze lokale wegen worden druk gebruikt. Dit leidt tot hoge geluidsniveaus van vaak boven de 65 dB. Voor de hele stad geldt dat langs de drukke wegen het woon- en leefklimaat tamelijk slecht, slecht of zeer slecht is.
- Historische en stedelijke structuren versterken geluid.** In wijken met een historische of stedelijke structuur, zoals de Binnenstad, wordt geluid versterkt door de bebouwing. Vaak zijn hier smalle straten te vinden met een hoge bebouwing vlak langs de straten met een lawaaiig wegdek. Dit resulteert in hogere geluidswaarden en een minder aangenaam akoestisch leefklimaat.
- Afstand tot drukke wegen bepaalt geluidsniveau.** Uit de pandenkaart is af te lezen dat hoe verder een woning van de drukke lokale wegen af ligt, hoe lager het geluidsniveau. Dit leidt tot een beter woon- en leefklimaat. Dit patroon is terug te zien in alle wijken in Dordrecht. Dit zorgt voor variatie in geluids-

- niveaus. Langs de drukke wegen zijn de geluidsniveaus hoog, terwijl in rustigere delen van de wijk de geluidsniveaus aanzienlijk lager zijn.
- d. *Ruimtelijke opzet van wijken.* Wijken die ruimer zijn opgezet, zoals Stadspolders, Dubbeldam en Sterrenburg, zijn over het algemeen minder geluidbelast. De ruimtelijke opzet zorgt voor minder geluidsoverlast, doordat er meer afstand is tussen de woningen en de drukke lokale wegen.
 - e. *Andere geluidbronnen.* Naast lokale wegen zijn er ook woongebieden die geluidbelasting ondervinden van rijkswegen, spoorlijnen en industrieterreinen.

3.2 Verschillende geluidsbronnen in kaart gebracht

Aantal woningen per geluidsklasse

In de onderstaande tabel is het aantal woningen en bewoners per geluidbelastingklasse te vinden. De bovenste tabel ziet toe op het aantal Lden (Level day-evening-night) en de onderstaande tabel ziet toe op het aantal Lnight (Level night). In de tabel gaat het om de geluidbelasting op de gevel van de woning.

Zo zit er een groot verschil tussen het aantal blootgestelde woningen per geluidsklasse Lden ten opzichte van het aantal woningen per geluidsklasse Lnight. In de tabel is te zien dat bij Lden 7328 woningen blootgesteld worden aan 60-64 dB, terwijl dit bij Lnight 2241 woningen zijn. Het aantal woningen dat aan 65-69 dB wordt blootgesteld bij Lden bedraagt 2398 woningen, terwijl dit bij Lnight 101 woningen bevat.

Dit is te verklaren aan de hand van de intensiteit van het wegverkeer. Overdag is het verkeer vaak drukker vanwege het woon-werkverkeer, scholen en bezorgdiensten. Dit zorgt voor een verhoging van het gemiddelde geluidsniveau. In de nacht neemt de mate van verkeer aanzienlijk af binnen veel woonwijken. Dit zorgt voor een verlaging van het gemiddelde geluidsniveau 's nachts.

Verder blijkt uit de tabel dat veel meer woningen wat betreft geluid belast worden door lokale wegen dan door rijkswegen.

Tot slot zijn ook de andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen in een tabel opgenomen.

Tabel 2: Aantal aan woningen en bewoners per geluidbelastingklasse (in Lden)

Geluidssoort (Lden)	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥75 dB
Lokale wegen	6448	7198	2348	92	0
Rijkswegen	354	60	6	0	0
Wegverkeer cumulatief	6941	7328	2398	93	0
Aantal blootgestelde bewoners	14854	15681	5131	199	0

OZHZ, 2024. Rapportage Geluidbelastingkaart Dordrecht

Geluidssoort (Lden)	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥75 dB
Lokale wegen	73	47	35	2	0
Rijkswegen	2	0	0	0	0
Wegverkeer cumulatief	78	47	36	2	0

4 Uitgangspunten Actieplan Geluid 2024-2029

4.1 Plandrempeel

De Europese Richtlijn Omgevingslawaaai schrijft voor dat de maatregelen tegen geluid gericht moeten zijn op het verbeteren van situaties waarbij een relevante grenswaarde wordt overschreden. In Nederland is dit vertaald naar een plandrempeel. Een plandrempeel is een waarde van geluidbelasting, waarboven de gemeente zichzelf tot doel stelt maatregelen te nemen om de geluidbelasting te verlagen. De drempel wordt vastgesteld met het oog op het beperken van gezondheidsschade door geluid. Een plandrempeel wordt per gemeente vastgesteld. De vaststelling van de plandrempeel is verplicht, maar het staat de gemeente vrij om zelf de hoogte vast te stellen.

- Uitwerking Mobiliteitsplan 2040 in wijkuitvoeringsplannen
- Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte
- Groep 2: Specifieke maatregelen
 - Nieuwbouw van geluidgevoelige objecten/bouwopgave
 - Verkeersmaatregelen
 - Onderhoud en herinrichting van wegen
 - Saneringsprojecten B-lijstwoningen
 - Na-isoleren van woningen
 - Zero Emissie Logistiek in Dordrecht

5.1 Groep 1: Algemene maatregelen

5.1.1 Geluid in de omgevingsvisie 2.0

De omgevingsvisie is een beleidsdocument waarin de gemeente Dordrecht haar visie heeft vastgelegd voor de fysieke leefomgeving. In Dordrecht worden relatief veel mensen blootgesteld aan een te hoge geluidbelasting. Eén van de belangrijke bronnen die dit omgevingslawaaï veroorzaken is verkeer. Een doel van de visie is het akoestisch klimaat in Dordrecht verbeteren. Niet alleen is het noodzakelijk om toekomstige bewoners te beschermen tegen geluidhinder bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, maar ook is het noodzakelijk om huidige bewoners te beschermen tegen (een toename van) geluidhinder. De omgevingsvisie is geactualiseerd en dit resulteert in de omgevingsvisie 2.0. In deze visie wordt benoemd hoe de richtlijnen voor geluid van de World Health Organization (WHO) bij het geluidbeleid worden betrokken.

In de omgevingsvisie wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds rustig groen/suburbaan wonen en anderzijds stedelijk wonen/centrumgebied. Voor dit onderscheid in wonen gelden verschillende voorwaarden voor het bouwen van huizen. Voor wat betreft het voorschrijven van de geluidluwe zijdes en buitenruimtes wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de richtwaarden van de WHO. Het omgevingsplan biedt ruimte om de visie om te zetten in regels.

5.1.2 Omgevingsplan en regels voor bouwen op geluidbelaste locaties

Geluidbelaste locaties zijn locaties waar de standaardwaarde wat betreft geluidbelasting aan de gevel overschreden wordt. Indien er nieuwe woningen worden gebouwd op geluidbelaste locaties, dient een afweging te worden gemaakt over maatregelen die de geluidbelasting kunnen verminderen en over maatregelen die het woon- en leefklimaat verbeteren. Voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet werd dat gedaan aan de hand van het gemeentelijk Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder. De komende jaren worden deze beleidsregels geactualiseerd en omgezet naar regels voor in het omgevingsplan.

5.1.3 Uitwerking Mobiliteitsplan 2040 in wijkuitvoeringsplannen

Gemeente Dordrecht heeft het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040 vastgesteld. Het Mobiliteitsplan 2040 laat zien dat het autoverkeer verder zal toenemen. De toename van verkeer gaat gepaard met een toename van milieuhinder, waaronder geluidhinder. Om deze effecten te compenseren zullen extra maatregelen op het gebied van geluid noodzakelijk zijn.

Een belangrijk doel in het Mobiliteitsplan is om de automobiliteit af te remmen. Daartoe wordt het STOMP-principe geïntroduceerd. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV (openbaar vervoer), MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto. Stappen krijgt bij dit principe als eerste de voorkeur en de privéauto krijgt als laatste de voorkeur.

De inzet van het Mobiliteitsplan moet bijdragen aan het nabijheidsprincipe. Het nabijheidsprincipe houdt in dat voorzieningen dicht bij elkaar worden aangeboden. Het gaat dus om de nabijheid van voorzieningen. Door basisvoorzieningen op loop- of fietsafstand te creëren, wordt de noodzaak tot lang reizen verminderd. Door voorzieningen in de nabijheid te hebben, wordt het aantrekkelijker gemaakt binnen de stad om te lopen of te fietsen naar een voorziening. Dit komt ook overeen met de term 10-minutenstad. Een 10-minutenstad houdt in dat functies zoals wonen, werken, ontspannen en uitgaan nabij gelegen zijn en binnen 10 minuten bereikbaar zijn.

Daarnaast wordt er met het Mobiliteitsplan ingezet op het verlagen van de snelheid van lokale wegen van 50 km/h naar 30 km/h en het herrouteren van autoverkeer. Het herrouteren ziet toe op het verminderen van het autogebruik op plekken waar dit wenselijk is. Dit kan leiden tot een afname van het verkeerslawaaï.

Voor de uitwerking van het Mobiliteitsplan zal de komende jaren per wijk een wijkuitvoeringsplan worden gemaakt. Daarbij zullen de maatregelen ook op geluid worden beoordeeld.

5.1.4 Handboek KOR

Het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte (Handboek KOR) vormt de leidraad voor alle ingrepen in de openbare ruimte in Dordrecht. Aan dit document wordt al het werk in de openbare ruimtes getoetst door de Adviescommissie Kwaliteit Openbare Ruimte (AKOR). Het handboek heeft verschillende doelen:

- het vergroten van de leefbaarheid van de stad;
- een openbare ruimte gericht op mensen waarin ontmoeten en bewegen centraal staan;
- de identiteit van de stad en de plek als uitgangspunt;
- een groenere en duurzame stad, hoogwaardig en toekomstbestendig;
- duurzame inrichtingsprincipes voor het ontwerp van de openbare ruimte;
- denken vanuit ambities, doelen en wensen i.p.v. richtlijnen.

Het Handboek KOR heeft als één van de opgaveprincipes een gezonde openbare ruimte. Daarbij ontbreekt nog het aspect geluid. Verreweg de meeste geluidhinder in de stad wordt veroorzaakt door wegverkeer op lokale wegen. Als gemeente kunnen we het nodige doen om die geluidhinder te beperken. In het Handboek KOR gaat dat vooral over de inrichting van de weg en de materiaalkeuze daarbij. De snelheid van het autoverkeer en het wegdek zijn daarbij het meest bepalend. Zowel bij asfalt- en bij klinkerverharding zijn voor geluid bepalende keuzes te maken.

Bij de actualisatie van het Handboek willen het onderwerp geluid toevoegen. Bij de aanleg, de herinrichting of het onderhoud van wegen waar de plandremmel van 60 dB wordt overschreden zal op basis van het Actieplan Geluid een zichtbare afweging moeten worden gemaakt over de mogelijkheden om de geluidbelasting te verminderen en het woon- en leefklimaat te verbeteren.

5.2 Groep 2: Specifieke maatregelen

5.2.1 Nieuwbouw van geluidgevoelige objecten/bouwopgave

De grote en binnenstedelijke bouwopgave brengt met zich mee dat er vrijwel altijd plannen worden gemaakt voor het bouwen op geluidbelaste locaties. Daarom is het van groot belang om bij al die projecten in te zetten op:

- Maatregelen die de geluidbelasting verminderen, zoals met bron- en schermmaatregelen;
- Minimale negatieve of positieve effecten op de omgeving;
- Een stedenbouwkundig ontwerp dat rekening houdt met het aanwezige omgevingsgeluid;
- Maatregelen op woningniveau, zoals een geluidluwe zijde, een geluidluwe buitenruimte en een goede woningindeling.

Alle bouwplannen worden op geluid beoordeeld. Bij grote projecten gebeurt dit al in de eerste ontwerp-fase, bij kleine plannen gebeurt dit soms pas bij de toetsing van de aanvraag voor een omgevingsvergunning.

5.2.2 Verkeersmaatregelen

De komende jaren kunnen veel verkeersmaatregelen in de gemeente Dordrecht worden verwacht. Denk hierbij aan de beoogde maatregelen in Schil-West, inclusief de knip op de Spuiboulevard, en de maatregelen uit de uitvoeringsstrategie van het Mobiliteitsplan Dordrecht 2040.

Bij verkeersmaatregelen willen we borgen dat er aandacht is voor de geluidgevolgen van de voorgestelde maatregelen. Verkeersmaatregelen kunnen een positief effect hebben op de geluidbelasting, maar dit is niet altijd vanzelfsprekend. Negatieve effecten zijn namelijk ook mogelijk. Zo zal in de basis een goede verkeersstructuur voor de auto nodig blijven in de stad en mogelijk zal het autoverkeer zich op deze wegen concentreren. Dit kan negatieve effecten hebben voor de geluidbelasting.

In 2024 is het eerste multimodale verkeersmodel in gebruik genomen. Met dit nieuwe verkeersmodel kunnen nieuwe plannen, voor woningbouw of verkeersmaatregelen, worden doorgerekend. Dit model richt zich niet alleen op de gevolgen voor het autoverkeer, maar ook op de gevolgen voor andere verkeersmodaliteiten. Hierbij kan gedacht worden aan de verschuiving van de auto naar de fiets of naar lopen.

5.2.3 Onderhoud en herinrichting van wegen

Het onderhoud en de herinrichting van lokale wegen wordt vastgelegd in een onderhoudsprogramma voor meerdere jaren. In projectgroepen en aan programmeertafels worden onderhoudsprojecten voorbereid. Hier worden ook de keuzes gemaakt over de inrichting van de weg en het toe te passen wegdek. In bijlage 1 is een overzicht te vinden van de wegen die op de planning staan voor onderhoud.

We willen meer aandacht voor de mogelijkheden van het beperken van geluidhinder bij de aanleg, het onderhoud en de herinrichting van wegen. Het streven is om frequenter stillere wegdekken (asfalt en klinkers) toe te passen en wegonderhoud te koppelen aan het verminderen van de geluidhinder. Daarbij moet er realistisch gekeken worden naar wat financieel haalbaar is, met name bij het toepassen van asfalt. Door de jaren heen blijkt het toepassen van de meest stille wegdekken (dunne deklagen) duur in aanleg en onderhoud. De laatste jaren zijn er duurzame asfalttypen ontwikkeld met een iets lagere geluidsreductie, maar nog wel met een relevante winst voor omwonenden.

5.2.4 Saneringsprojecten B-lijstwoningen

Woningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting van 60 dB of meer hebben ondervonden wegens het wegverkeer staan op de zogenaamde B-lijst. De gemeente richt zich op gevelmaatregelen bij de B-lijstwoningen. De lijst is 'bevroren' op 1 januari 2009 en is tegenwoordig onderdeel van de landelijke (geluid)saneringsvoorraad. Het doel van de sanering is om geluidhindersituaties die al langer bestaan aan te pakken en geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen.

Het Rijk heeft in 2022 via een subsidieregeling geld beschikbaar gesteld voor de sanering van deze woningen. De gemeente Dordrecht heeft subsidie gekregen voor het opstellen van een saneringsprogramma. Het eerste project, Brouwersdijk en omgeving, is ondertussen van start gegaan. Voor dit project is een akoestisch onderzoek gedaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor 58 woningen is van een saneringssituatie. In totaal gaat het om 8 projecten en 998 woningen. De komende jaren zullen deze projecten één voor één starten. Meer informatie is te vinden in bijlage 2.

5.2.5 Na-isoleren van woningen

De gemeente Dordrecht heeft de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2040. Deze energietransitie is de overgang van het gebruik van fossiele energie naar het gebruik van groene energie. Deze energie komt uit hernieuwbare bronnen. Onderdeel van de transitie is een programmatische aanpak van het (stimuleren van) verduurzamen van de bestaande particuliere woningvoorraad. Na-isoleren is een vorm van verduurzamen waarbij de woning opnieuw wordt geïsoleerd. Na-isolatie biedt een goede kans om ook de geluidswering van de woning te verbeteren, zodat binnen in de woning de geluidbelasting vermindert. Hierbij is het belangrijk dat de juiste materialen en technieken worden toegepast. Bij de programmatische aanpak wordt nagegaan voor welke woningen en woningeigenaren het akoestisch isoleren van belang kan zijn en wordt de juiste informatie verstrekt. Daar waar woningen worden geïsoleerd ten behoeve van energiebesparing, zal gestimuleerd worden om maatregelen te treffen die de geluidbelasting in de woning verminderen.

Woningcorporaties en particuliere verhuurders mogen vanaf 2030 geen woningen meer verhuren met een E-, F- of G-energielabel. Dit komt voort uit de verduurzamingsplannen van het Rijk. Het Handboek 'Gevelisolatie voor geluid en energie' biedt hier een handvat voor. Het is zinvol om, naast de particuliere woningeigenaren, de verhuurders te informeren over de combinatie van geluid- en energiebesparende maatregelen.

Gemeente Dordrecht is bezig met het ontwikkelen van een plan van aanpak wat betreft isolatie. Er wordt gezocht naar samenloop als het gaat om geluidsisolatie en thermische isolatie. Waar het mogelijk is, worden de kansen aan elkaar gekoppeld. Het plan van aanpak zal breed worden getrokken; het doel van het plan van aanpak is om alle betrokken actoren te adviseren op het gebied van geluidsisolatie.

5.2.6 Zero Emissie logistiek in de Binnenstad

Gemeente Dordrecht wil de leefbaarheid van de Binnenstad vergroten. Een initiatief dat hieraan kan bijdragen is het verduurzamen van logistieke stromen door middel van een zero-emissiezone. In 2025 vindt besluitvorming plaats over het invoeren van de zero emissie zone op 1 januari 2026. Door het aantal logistieke vervoersbewegingen te verminderen en de overgebleven logistieke stromen emissieloos te maken, wordt de stad schoner, stiller en aangenamer.

In een zero emissie zone voor stadslogistiek is het gebruik van het rijden op fossiele brandstoffen door logistiek verkeer niet meer toegestaan. Dit betekent dat alle gemotoriseerde logistieke voertuigen die in de Binnenstad komen, elektrisch zijn of op waterstof rijden. Stapsgewijs in een periode van meerdere jaren zullen vervuilende voertuigen geleidelijk worden uitgefaseerd.

Het uiteindelijk niet meer toestaan van vervuilende logistieke voertuigen in de Binnenstad kan ook bijdragen aan het verminderen van de geluidbelasting. Ten opzichte van personenauto's lijken elektrische zwaardere voertuigen, zoals bestelbussen en vrachtwagens, een groter verschil te maken.

Bijlage I Wegenonderhoudskaart

Een wegenonderhoudskaart geeft informatie over wanneer het onderhoud van welke wegen gaat plaatsvinden en waar dit de afgelopen jaren is uitgevoerd. Het is wenselijk dat bij de locaties waar nieuw wegdek wordt aangelegd of waar groot onderhoud plaatsvindt een afweging wordt gemaakt voor de aanleg van stiller wegdek. De afweging dient in elk geval te worden gemaakt bij wegen waar de waarde van de plandrempel van 60 dB wordt overschreden. De wegenonderhoudskaart is uitgewerkt in een tabel. Hierin staan de project-/straatnaam opgenomen, evenals het jaar waarin het onderhoud aan de wegen gepland staat. Over de projecten na 2025 moet nog wel besluitvorming plaatsvinden.

Tabel 1: Wegen Projectenplanning per jaar

Project-/straatnaam	Planning jaar
Dubbeldamseweg-noord	2024
Hallincqlaan	2024
Haviksstraat	2024
Singel	2024
Adolf van Nassaustraat	2025
Albertino Agnesstraat	2025
Amalia van Solmsstraat	2025
Burgemeester de Raadtsingel-west	2025
Componistenbuurt	2025
Cornelis de Wittstraat	2025
Dordtse Mijl	2025
Dubbelsteijnlaan oost	2025
Engelbrechtstraat	2025
Ernst Casimirstraat	2025
Groenekruislaan	2025
Haringvlietstraat e.o.	2025
Havikstraat e.o.	2025
Johan de Oudestraat	2025
Juliana van Stolbergstraat	2025
Komatistraat	2025
Korte Parallelweg	2025
Kromhout	2025
Lodewijkstraat	2025
Louise de Colignystraat	2025
Mecklenburgstraat	2025
Paulusplein	2025
Prins berhardstraat e.o.	2025
Stooplaan	2025
Transvaalstraat	2025

Project-/straatnaam	Planning jaar
Algorling	2026
Andromedaring	2026
Eddingtonweg e.o.	2026
Goudenregenstraat	2026
Grote Hondring	2026
Herculesring	2026
Holwardastraat	2026
Houthavenplein e.o.	2026
Johan de Wittstraat	2026
Kameleonring	2026
Mariastraat	2026
Minnaertweg	2026
Overkampweg	2026
Pegasusring	2026
Phoenixring	2026
S.M. Hugo van Gijnweg	2026
Spuiboulevard	2026
Toulonselaan	2026
Tucanaring	2026
Vlak	2026
Wolwevershaven	2026
Wolwevershaven	2026
Achterhakkers	2027
Krommedijk	2027
Loevestein	2027
Lyra	2027
Sandenburg	2027
Vrieseweg	2027
Walenburg	2027
Wega	2027
Spuiboulevard	2028
Baden Powelllaan	2029
Brouwersdijk	2029
Daltonstraat	2029
Dubbeldamseweg zuid	2029

Project-/straatnaam	Planning jaar
Dubbeldreef e.o.	2029
Einsteinstraat	2029
Elzenlaan	2029
Groenezoom	2029
Gorterstraat e.o.	2029
Heijermansstraat e.o.	2029
Hellenburg	2029
Hellingen	2029
Herman Hesse-erf	2029
Hugo de Grootlaan	2029
Kilweg	2029
Lunenburg	2029
Lunenburgplein	2029
Markettenweg	2029
Nassauweg	2029
Noordendijk	2029
Pascalstraat	2029
Pieter Zeemanstraat	2029
Ploegstraat	2029
Prunuslaan	2029
Ruys de Beerenbrouckweg	2029
Van den Broek-erf	2029
Van Deysseldreef e.o.	2029
Visserdijk Beneden	2029
Weeskinderendijk Beneden	2029
Arentsburg	2030
Chico Mendesring	2030
Domela Nieuwenhuisweg	2030
Groen van Pinstererweg	2030
Hunzeweg	2030
Iepenlaan	2030
Prinses Julianaweg	2030
Van Ravensteynerf	2030
Volkerakweg	2030

Bijlage II Evaluatie A- en B-lijst

Saneringsopgave Wet geluidhinder en voortgang

Voor woningen die vóór 1986 ten gevolge van gemeentelijke wegen een geluidbelasting hadden van meer dan 60 dB, heeft het Rijk een saneringsregeling opgesteld. Op grond van deze regeling kunnen gemeenten subsidie krijgen voor het laten uitvoeren van geluidsreducerende maatregelen, zoals gevelisolatie bij woningen. Gemeenten hebben destijds geïnventariseerd welke woningen hiervoor in aanmerking kwamen. Zo ook Dordrecht. Op grond van de meldingen van Dordrecht zijn vier lijsten gevormd; de zogenaamde Scherm- en bronprojectenlijst, de A-lijst, de B-lijst en de lijst van de Eindmelding.

Scher- en bronprojectenlijst en A-lijst

Voor de saneringswoningen van de Scherm- en bronprojectenlijst (1.042 woningen) en de A-lijst (188 woningen) geldt dat deze in principe zijn afgehandeld op een aantal zogenoemde 'oude weigeraars' na (38 stuks). Dit betreffen woningen waarvoor de eigenaren in het verleden van deelname aan een saneringsproject hebben afgezien dan wel een aanbod van gevelmaatregelen hebben geweigerd. Voor deze woningen zal nog éénmaal de mogelijkheid aan de eigenaren moeten worden geboden voor gevelmaatregelen. Voor deze 38 oude weigeraars is inmiddels subsidie voor nader gevelonderzoek verleend. Met deze subsidie zal een saneringsprogramma worden opgesteld, op grond waarvan vervolgens uitvoeringssubsidie wordt aangevraagd. De oude weigeraars zijn voor wat betreft het onderzoek naar maatregelen toegevoegd aan de in onderzoek zijnde projecten voor de B-lijst en de lijst van de Eindmelding (zie hieronder verder).

B-lijst en lijst van de Eindmelding

Gedurende de vorige tranche van het Actieplan Geluid (2019-2023) is veel werk verricht voor het opschonen van de lijst - en indienen van subsidie-aanvragen voor de woningen van de B-lijst (1.633 woningen) en de lijst van de Eindmelding (1.448 woningen). Inmiddels is ook voor deze woningen subsidie verleend voor het verrichten van onderzoek naar de noodzaak van maatregelen. Hierbij wordt opgemerkt dat onder de vermelde aantallen ook heel veel woningen zaten die inmiddels niet meer bestonden, van bestemming veranderd zijn of in een 30 km zone gelegen zijn. Daardoor zijn de aantallen woningen waarvoor uiteindelijk subsidie verleend veel lager dan de oorspronkelijke aantallen. De B-lijst en Eindmeldingslijst omvatten nog 998 saneringspanden en zijn verdeeld in 8 projecten. Het gaat om de volgende projecten en aantallen woningen:

- Brouwersdijk e.o.: 59 saneringspanden (+ 4 oude weigeraars van de Scherm- en bronprojectenlijst en A-lijst)
- Crabbenhoff: 120 saneringspanden
- Krispijnseweg: 258 saneringspanden
- Laan der VN: 20 saneringspanden
- Land van Valk: 68 saneringspanden
- Merwedestraat-Baanhoekweg: 145 saneringspanden (+ 1 oude weigeraar van de Scherm- en bronprojectenlijst en A-lijst)
- Schil-Oost: 187 saneringspanden (+ 28 oude weigeraars van de Scherm- en bronprojectenlijst en A-lijst)
- Schil-West: 141 saneringspanden (+ 5 oude weigeraars van de Scherm- en bronprojectenlijst en A-lijst)
- Totaal aantal: 998 saneringspanden (+ 38 oude weigeraars van de Scherm- en bronprojectenlijst en A-lijst)