

Actieplan Geluid 2025-2029

Besluit tot vaststelling Omgevingsprogramma Actieplan geluid gemeente Zwijndrecht 2025 - 2029

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zwijndrecht;

Gezien het voorstel inzake Vaststellen Actieplan Geluid gemeente Zwijndrecht 2025-2029;

Overwegende dat:

- het ontwerp omgevingsprogramma ingevolge het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuurswet gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen en er in die periode drie zienswijzen zijn ontvangen;
- gelezen de Nota van Beantwoording van Zienswijzen waarin wordt voorgesteld niet tegemoet te komen aan de ingebrachte zienswijzen;

BESLUIT:

Artikel I

Het Actieplan geluid gemeente Zwijndrecht 2025 – 2029 vast te stellen zoals deze in bijlage A is opgenomen.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop het bekend is gemaakt.

Artikel III

De Nota van Beantwoording van Zienswijzen bij het Actieplan Geluid 2025-2029 in de bijlage bij dit besluit vast te stellen.

Artikel IV

Het Actieplan geluid gemeente Zwijndrecht 2025–2029 vóór 31 maart 2026 aan te bieden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat volgens artikel 10.9 van het Omgevingsbesluit.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 17 maart 2026.

*Het college van Burgemeester en Wethouders
De secretaris,
Ella Croonenberg-Borst
De burgemeester,
Leon Anink*

Bijlage A Artikel I

Actieplan Geluid 2025-2029

1. Samenvatting

Waarom maken wij een actieplan?

Een te hoge geluidbelasting in de woon- en werkomgeving kan voor gezondheidsproblemen zorgen. Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZH) is gevraagd om voor Zwijndrecht, een actieplan te maken om de geluidsbelasting te reduceren. Dit gebeurt elke vijf jaar en is een wettelijke verplichting vanuit de Richtlijn omgevingslawaaai.

Wat is het doel van een actieplan?

Het doel van dit actieplan geluid is het beperken van ernstige geluidshinder en slaapverstoring in bestaande situaties. Het actieplan beschrijft het beleid en de maatregelen die worden genomen om geluidhinder te voorkomen of te beperken.

Waar gaat dit actieplan geluid over?

Uit onderzoek blijkt dat over het algemeen het wegverkeer voor de meeste geluidhinder zorgt. Dit actieplan gaat alleen over lawaai van gemeentelijke wegen. Voor deze wegen is de gemeente verantwoordelijk voor het beperken van geluidsoverlast.

Lawaai van rijkswegen en industrie worden niet opgenomen in dit actieplan. Voor de rijkswegen is het Rijkswaterstaat als beheerder verantwoordelijk voor het beperken en voorkomen van geluidsoverlast. Industrielawaai speelt binnen onze gemeente slechts een beperkte rol. Ook overige bronnen van geluidsoverlast, zoals bijvoorbeeld burenlawaai of last van horeca zijn niet opgenomen in dit actieplan. Deze vormen van overlast vallen onder de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en/of industrielawaai.

Wanneer worden maatregelen onderzocht?

In dit actieplan staan maatregelen voor wegen waar mensen langs wonen en de geluidbelasting boven de zogenaamde plandrempel is. We luisteren ook naar klachten van bewoners.

In het vorige actieplan geluid gebruikten we een algemene plandrempel van 60 decibel (hierna dB) en 55 dB, voor situaties waarbij de (achter)tuinen en balkons richting de weg zijn gelegen. In 2018 heeft de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) een gezondheidskundig advies voor omgevingsgeluid gepubliceerd. Hierin is opgenomen dat het geluid van wegverkeer onder de 53 dB moet blijven. Deze norm is ook opgenomen in de Omgevingswet. In dit actieplan gebruiken we daarom 53 dB als plandrempel, voor situaties waarbij de (achter)tuinen en balkons richting de weg zijn gelegen. Deze plekken hebben eerder last van geluid. Voor overige situaties kijken we voor het overwegen van maatregelen naar een waarde van 58 dB.

Een hogere geluidbelasting op de gevel hoeft niet altijd te betekenen dat het daarmee geen goede leefomgeving betreft. Realisatie van geluidluwe gevels en geluidluwe buitenruimten, eventueel in combinatie met bouwtechnische en isolerende maatregelen levert een bijdrage aan een goed leefmilieu.

Welke maatregelen zijn mogelijk?

We kijken hoe we het geluid van verkeer minder kunnen maken:

- We kunnen stille elementen of geluidsarm asphalt gebruiken in plaats van een normale klinkerverharding of gewone asphaltverharding. In hoofdstuk 3 staat een beschrijving van het type verharding dat kan worden toegepast om de geluidsbelasting te reduceren en in Bijlage 3 is meer informatie hierover opgenomen.
- We kunnen geluidschermen aanbrengen (maar zijn vanuit de inpasbaarheid in de bebouwde omgeving meestal niet uitvoerbaar langs gemeentelijke wegen en daarmee vaak geen geschikte maatregel om overlast te beperken).
- In enkele situaties kunnen zogenaamde diffractoren worden toegepast, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht.
- We kunnen de gevels van huizen beter tegen geluid beschermen.

- Belangrijk hierbij is het project 'Sanering verkeerslawaaï'. Dit project is (grotendeels) afgerond en wordt gefinancierd met geld van het Rijk (Ministerie van I&W). Het gaat om woningen op zes locaties waarbij al in 1986 sprake was van een geluidbelasting van 60 dB of hoger aan de gevel.

De meeste maatregelen gaan over het stiller maken van wegen door het aanbrengen van geluidreducerende wegdekverharding.

2. Inleiding

Actieplan is een wettelijke verplichting

Vanuit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï zijn aangewezen gemeenten binnen de agglomeratie Rotterdam/Dordrecht verplicht om geluidkaarten en een actieplan geluid te maken. Voor de gemeenten binnen deze agglomeratie zijn in de afgelopen jaren (2007, 2012, 2017 en 2022) geluidbelastingkaarten gemaakt en vastgesteld. De gemeente Zwijndrecht heeft OZHZ opdracht gegeven om het actieplan op te stellen. Dit actieplan beschrijft het geluidbeleid en de maatregelen die kunnen worden genomen.

Dit actieplan richt zich op de geluidsknelpunten als gevolg van gemeentelijke wegen. Eerder zijn geluidbelastingkaarten gemaakt, die op 21 maart 2023 zijn vastgesteld door het college.

De geluidbelastingkaarten geven, naast de geluidbelasting van wegverkeer, ook de geluidbelasting van spoorwegen en industrie weer op basis van peiljaar 2021.

Specifiek voor dit actieplan is een beoordeling gemaakt met verkeersgegevens uit het toekomstige peiljaar 2035. Met deze kaarten kunnen we een eerste indruk te krijgen van de geluidbelasting bij locaties waar bijvoorbeeld plannen zijn om woningen te bouwen.

In dit actieplan gebruiken we een geluidwaarde waarboven maatregelen gewenst zijn, de zogenaamde 'plandrempe!'. In het actieplan staan mogelijke maatregelen waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd.

Geluid heeft negatieve effecten op de gezondheid

De Gezondheidsraad en ook de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hebben aangegeven dat te veel geluid in de woon- en werkomgeving kan zorgen voor gezondheidsproblemen.

Het geluid in onze woonomgeving zorgt voor hinder en slaapproblemen. Geluid kan ook zorgen voor hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. De klachten van hartpatiënten en mensen met een vaataandoening kunnen erger worden door geluid. Kinderen kunnen minder goed leren door te veel geluid. Al deze effecten kunnen worden samengevat als geluidhinder.

Niet alle geluiden zijn slecht. Sommige geluiden horen bij waar je woont en werkt. Dit zorgt ook voor een levendige omgeving en wordt dan ook niet als hinderlijk ervaren. Het is dus van belang om te bepalen welk geluidniveau acceptabel is voor bepaalde woon- en werkomgevingen. Niet zoveel geluid dat het schadelijk is voor de gezondheid maar een acceptabel woonklimaat wat past bij de woon- en werkomgeving.

Ook de GGD adviseert op grond van gezondheidseffectscreening (GES) vooral te kijken waar de grootste gezondheidswinst ligt in plaats van te focussen op enkel de hoogste geluidbelastingen. Maatregelen worden in dat geval genomen op locaties met veel woningen waar de geluidbelasting niet per definitie in de hoogste geluidklasse valt. Ook vanuit het oogpunt van doelmatigheid (het behalen van de grootste gezondheidswinst vergeleken met de kosten voor maatregelen) blijkt deze benadering effectiever dan het richten op alleen de hoogste geluidklasse.

Daarbij gaat het vooral om woningen die langs de hoofdontsluitingswegen liggen. Zie daarvoor ook paragraaf 3.4 met overzicht van fysieke maatregelen.

De WHO heeft nieuwe regels gemaakt over geluid en heeft deze bekend gemaakt in oktober 2018. Volgens deze regel moet de geluidbelasting van verkeer onder 53 dB blijven. Deze norm is ook opgenomen in de Omgevingswet.

Wat is de relatie met 'Sanering verkeerslawaaï'

Toen de Wet geluidhinder (in de jaren '80) was ingegaan, waren er al situaties waarbij de normen uit de Wet geluidhinder door verkeerslawaaï werden overschreden. In de Wet geluidhinder is aangegeven dat gemeenten maatregelen moeten nemen om deze bestaande saneringssituaties aan te pakken (zogenoemde

sanering verkeerslawaai). Er moet eerst gekeken worden naar bronmaatregelen (bijvoorbeeld geluidarm asfalt). Daarna naar overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) en uiteindelijk naar (aanvullende) gevelmaatregelen. Op dit moment is de verwachting dat de gehele landelijke sanering in ieder geval nog tot 2028 doorloopt.

In de afgelopen jaren is geluidoverlast minder geworden bij verschillende woningen door het nemen van gevelmaatregelen. Er zijn nog zes locaties binnen de gemeente Zwijndrecht waar deze programma's voor gelden. Tabel 2.2 in hoofdstuk 2 laat een overzicht zien van de binnen de gemeente al gesaneerde woningen en de nog te saneren woningen.

Waar kijken we naar en wat wordt niet meegenomen

Dit actieplan richt zich vooral op de problemen en mogelijke maatregelen langs de gemeentelijke wegen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de rijkswegen (zoals A16, A15 en N3). Deze wegen zijn daarom niet meegenomen in dit actieplan.

Rijkswaterstaat maakt vanaf 2008 ook elke 5 jaar een actieplan voor rijkswegen. In het actieplan hebben ze een plandrempel gekozen van 65 dB. Locaties met meerdere woningen waar de geluidbelasting hoger is dan 65 dB, zijn aangewezen als knelpuntlocatie. De gemeente neemt zelf geen maatregelen langs de Rijkswegen.

In dit gemeentelijk actieplan staan maatregelen voor gemeentelijke wegen naast woonbestemmingen. We kijken ook naar plekken met achtertuinen en/of balkons aan de weg. Deze plekken hebben eerder last van geluid waarbij ingezet wordt op maatregelen als daar het geluid 53 dB of hoger is. Voor overige woningen kijken we vooral naar maatregelen als de geluidbelasting boven de 58 dB uitkomt.

3. Bestaande situatie in Zwijndrecht

We hebben geluidbelastingkaarten gemaakt

Voor wegverkeerslawaai zijn in 2022 kaarten gemaakt. Deze kaarten laten de 55, 60, 65, 70 en 75 dB-contour zien (L_{den}) voor lokale wegen, rijkswegen en alle wegen samen. L_{den} is het gemiddelde geluidniveau over de dag, avond en de nacht. L_{night} staat voor het geluidniveau alleen in de nacht.

De geluidbelastingkaarten uit 2022 met bijbehorende rapportages staan op de website van OZHZ: www.ozhz.nl/themas/geluid/geluidsbelasting-in-kaart

Op basis van de geluidsbelastingkaarten hebben we voor wegverkeerslawaai het aantal woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen per geluidsbelastingklasse vastgesteld voor L_{den} in de klassen 55-59, 60-64, 65-69 en ≥ 70 dB. Onderstaande tabel (tabel 2.1) laat de aantallen geluidgevoelige woningen per geluidbelastingklasse zien. Deze tabel beschrijft de situatie in 2021.

In deze tabellen is ook op basis van het aantal panden per geluidbelastingklasse het aantal gehinderden, ernstig gehinderden en slaapverstoorden bepaald. De doorrekening is op basis van een landelijke rekenmethode uitgevoerd. Op grond van de geluidbelasting kan berekend hoeveel personen dat blootgesteld wordt aan geluid naar verwachting (ernstig) gehinderd en/of slaapgestoord is. Hierbij wordt de geluidbelasting op de gevel van de woning gebruikt om het percentage hinder te berekenen. De geluidbelasting wordt via blootstelling-responsrelaties omgezet naar een verwacht percentagehinder (dosis effectrelatie). Hoe hoger de geluidbelasting hoe hoger het percentage van de bevolking is dat gehinderd zal zijn. Bij het bepalen van de aantallen (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden is voor het aantal bewoners per woning uitgegaan van het voorgeschreven gemiddelde aantal van 2,14 bewoners per woning.

Tabel 2.1: Aantal gehinderden wegverkeersgeluid door lokale wegen peiljaar 2021 (Europese rekenmethode CNOSSOS)

Geluidsklasse L_{den} [dB]	55-59	60-64	65-69	70 en hoger	Totaal
Gehinderden [%]	21	30	41	54	
Aantal woningen	3.500	4200	1400	0	9.100
Personen	1.573	2.696	1.228	0	5.498

Tabel 2.1: Aantal ernstig gehinderden wegverkeersgeluid door lokale wegen peiljaar 2021 (Europese rekenmethode CNOSSO)

Geluidsklasse Lden [dB]	55-59	60-64	65-69	70 en hoger	Totaal
Ernstig gehinderden [%]	8	13	20	30	
Aantal woningen	3.500	4200	1400	0	9.100
Personen	599	1.168	599	0	2.367

Tabel 2.1: Aantal slaapverstoorden wegverkeersgeluid door lokale wegen peiljaar 2021 (Europese rekenmethode CNOSSO)

Geluidsklasse Lnight [dB]	50-54	55-59	60-64	65-69	Totaal
Slaapverstoorden [%]	7	10	13	18	
Aantal woningen	4000	1600	0	0	5.600
Personen	599	342	0	0	942

Wat is het verschil tussen de vorige geluidbelastingkaarten en de huidige?

De gemeente Zwijndrecht heeft ook in het verleden geluidbelastingkaarten en actieplannen gemaakt. Het is belangrijk om helder te krijgen of deze plannen hebben gewerkt. Daarom wilden we de eerdere resultaten met de nieuwe resultaten vergelijken. De resultaten uit de eerdere geluidbelastingkaarten zijn helaas nauwelijks te vergelijken met de huidige resultaten. Dit komt door diverse wijzigingen in onder andere rekenmethodiek, omdat auto's minder geluid produceren bij lage snelheden maar ook het aantal inwoners per wooneenheid en daarmee het aantal (geluid)gehinderden lager is geworden. Een uitgebreide uitleg hierover is bijgevoegd in bijlage 4.

Nieuwe pandenkaarten

Voor het actieplan is vooraf besloten om de geluidbelasting opnieuw uit te laten rekenen met verkeersgegevens uit het toekomstige peiljaar 2035. Het gebruik van het toekomstige peiljaar (zoals in eerdere actieplannen ook gebeurde) zorgt ervoor dat beoogde maatregelen gericht zijn op een toekomstige situatie waarbij rekening wordt gehouden met te verwachten ontwikkelingen (bijvoorbeeld vanuit toename in verkeer) en daarmee effectiever zijn in het bereiken van de gewenste geluidsreductie op de lange termijn. In bijlage 7 zijn zogenaamde pandenkaarten opgenomen. De kleur van het gebouw geeft aan binnen welke geluidsklasse dit gebouw ligt.

Hoeveel woningen moeten nog gesaneerd worden vanuit Sanering Verkeerslawaaai?

In hoofdstuk 1 hebben we het al gehad over saneringswoningen. Hieronder een overzicht van de al gesaneerde woningen en de nog te saneren woningen in de gemeente:

Tabel 2.2 : Aantal gesaneerde en nog te saneren woningen binnen de gemeente Zwijndrecht.

	Pre-ISV-sanering	A-lijst	B-lijst/Eindmelding
Totaal gesaneerd tot en met 2024	2.101	33	109
Nog te saneren vanaf 1 januari 2025	0	0	483

N.B. : In de rapportage van 5 jaar geleden werd gesproken over 567 nog te saneren woningen in plaats van 592 woningen. Hierbij was per abuis geen rekening gehouden met 25 woningen die destijds een onduidelijke status hadden. In de genoemde aantallen gesaneerde woningen (Pre-ISV-sanering en A-lijst) zitten ook diverse woningen van zogenoemde "weigeraars", woningen die al met de bestaande gevels aan de wettelijke binnenwaarde voldeden, alsmede woningen waarvoor de sanering door rijksinfra veroorzaakt wordt/werd (en daardoor nu onder verantwoording van het Rijk vallen), verdisconteerd. Daarnaast kan het zijn dat er adressen een sanering ondervinden/ondervonden van meer dan één weg. Deze adressen staan dan twee of meermalen op de lijst vermeld. Zoals in paragraaf 3.4 is aangegeven is er

voor de sanering van de B-lijst/Eindmelding reeds voorbereidingssubsidie beschikbaar en zijn er op dit moment een aantal saneringsprogramma's in de maak met als doel om uitvoeringssubsidie te verkrijgen.

We hebben het actieplan 2018 - 2023 beoordeeld

In het vorige actieplan geluid waren ook maatregelen voorgesteld om het aantal geluidgehinderden te verlagen. In de afgelopen jaren zijn vanuit onderhoud- en beheer van wegen, diverse wegdelen voorzien van een stillere wegdekverharding. Daarbij gaat het ondermeer om de Ringdijk, de Laan van Walburg en de Koninginneweg. Daarnaast is het van belang te vermelden dat er eerder al een groot aantal wegdelen zijn voorzien van een stillere wegdekverharding. Daarnaast zijn er vanuit meerjarige planning van de wegbeheerders ook wegdelen ingepland om in de toekomst te worden voorzien van stillere wegdekverharding. Deze zijn voor het totaaloverzicht ook in onderstaande tabel opgenomen.

In totaal waren er in de gemeente Zwijndrecht bijna 2782 woningen waar in 2016 op de gevel sprake was van een geluidbelasting van 60 dB of hoger (de toenmalige plandrempel). Vanuit het vorige actieplan is bij vervanging van asfaltdeklaag het advies gevolgd om aan de hoofdontsluitingswegen een stiller asfaltmengsel, zoals SMA NL 5 en SMA 8G+, als uitgangspunt te hanteren. In onderstaande tabel staat een overzicht van de ligging van de belangrijkste knelpunten, mogelijke oplossingen hiervoor en de stand van zaken in 2024.

Tabel 2.3 : Beschrijving knelpunten in Actieplan geluid gemeente Zwijndrecht 2018 - 2023

Loc.nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Mogelijke oplossing	Stavaza 2024 Wegverharding
1	Klarinetsingel (Molenvlietpark en Beethovenlaan)	20	Stil wegdek bij (groot) onderhoud Na 5 jaar.	Uitgevoerd in 2020 met een SMA 8G+.
2	Beethovenlaan (tussen Molenvliet en Trompetstraat)	105	Stil wegdek bij (groot) onderhoud Na 5 jaar.	Reconstructie in 2026. Mogelijkheid tot toepassen van stille klinkers wordt onderzocht.
3	Burgemeester Pijl Hogeweglaan (tussen Bachstraat en Mozartlaan)	30	Stil wegdek bij (groot) onderhoud Na 5 jaar.	Gepland voor 2027.
4	Laan van Nederhoven (tussen Merelstraat en Oudelandsbrug)	55	Stil wegdek bij (groot) onderhoud Na 5 jaar.	Reconstructie in 2027 of later. Mogelijkheid tot toepassen van SMA NL 5.
5	Buizerdstraat (tussen Kerkweg en Merelstraat)	25	Stil wegdek bij (groot) onderhoud Na 5 jaar.	Ivm rioolaansluitingen in uitvoering van IP project 'Karekietstraat' worden naar verwachting oversteken met drempels toegepast. In het GVVP is ook opgenomen om de Buizerdstraat te downgraden naar 30 km/uur.
6	Merelstraat (Buizerdstraat - Laan van Nederhoven)	50	In 2016 voorzien van een nieuwe deklaag SMA NL 5. Op basis van wegininspectie voldoet de technische staat van het wegdek en is er vooralsnog geen aanleiding voor onderhoud en vervanging.	
7	Laan van Nederhoven ten oosten van de Merelstraat	30	Stil wegdek bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.	Reconstructie in 2027 of later. Mogelijkheid tot toepassen van SMA NL 5.
8a	Karel Doormanlaan	Deel van 160		In 2010 is de deklaag van de weg vervangen waarbij in de afgelopen jaren onderhoud is uitge-

Loc.nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Mogelijke oplossing	Stavaza 2024 Wegverharding
				voerd. Ivm huidige ontwikkelingen wordt voornog geen stil asfalt toegepast. Met het tot stand komen van de Verlengde Brugweg vervalt de verkeersader Karel Doormanlaan.
8b	Admiraal de Ruijterweg	Deel van 160		Kruising thv Poststraat is opgehoogd in 2021. Op basis van de technische staat van het wegdek is er geen aanleiding tot onderhoud.
9	Ringdijk (rotonde Burgemeester de Bruiñelaan en Van Schaikstraat)	170		SMA 8g+ toegepast in 2024. Van Schaikstraat tot Slobbelaan.
10	Burgemeester de Bruiñelaan (tussen de Rotterdamse-weg en Stationsweg)	150	Stil wegdek bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.	In 2017 heeft er een reconstructie plaatsgevonden waarbij SMA-NL 5 is aangebracht.
11	Burgemeester Slobbelaan (tussen de Van Schaikstraat en Thorbeckelaan)	50		In 2016 is de deklaag vervangen met SMA 8G+.
12	Zonnestein (Swanendrift)	100		In 2016 is het wegdek opgehoogd waarbij een deklaag met SMA 11NL is aangebracht.
13	Bootjessteeg (tussen Langeweg en Burgemeester Jansenlaan)	25	Stil wegdek (SMA NL 8G+) bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.	In 2018 heeft er een reconstructie plaatsgevonden waarbij een deklaag met SMA 8G+ is aangebracht.
14	Officiersvliet (Jeroen Boschlaan - Burg. Jansenlaan)	Stil wegdek (SMA NL 8G+) bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.		In 2017 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.
15	Langeweg (Warmoeziersstraat - van Weerde Poelmanstraat)			In 2021 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.
16	Laan van Walburg (Beneluxlaan – Thorbeckelaan)		Stil wegdek (SMA NL 8G+) bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.	In 2024 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.
17	Koninginneweg (Burg Jansenlaan – Rotterdamseweg)			In 2019 is SMA 8G+ aangebracht.
18	Koninginneweg ((Burg Jansenlaan – Pieter Zeemanstraat)	Stil wegdek (SMA NL 8G+) bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.		In 2017 is SMA 8G+ aangebracht.
19	Plantageweg (Afrit A16 - Burg van 't Hoffweg)			In 2016 is SMA 8G+ aangebracht.
20	Plantageweg (Afrit A16 – Develsingel)	Stil wegdek (SMA NL 8G+) bij (groot) onderhoud. Binnen 5 jaar.		In 2017 is SMA 8G+ aangebracht.

Loc.nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Mogelijke oplossing	Stavaza 2024 Wegverharding
21	Burg van 't Hoffweg (Lindtsedijk - Burg Doumaweg)			In 2016 is SMA NL 5 aangebracht.
22	Molenweg (Rozenlaan - Wilhelminastraat)			In 2027/2028 zal bij onderhoud mogelijk stille klinkers of asfalt (SMA 5 NL) in combinatie met inrichting tot fietsstraat worden toegepast.

4. Wat gaat de gemeente Zwijndrecht doen?

Welke maatregelen pakken wij op?

Zowel in Europees verband als op landelijk niveau hebben we verschillende maatregelen onderzocht om de geluidbelasting door wegverkeer te verminderen. Diverse programma's geven informatie, handreikingen en voorbeelden van projecten en oplossingen.

We nemen de volgende maatregelen om het geluid van verkeer te verminderen:

- Gebruik van stille elementen of geluidsarm asfalt in plaats van een normale klinkerverharding of gewone asfaltverharding.
- Afronden van het project 'Sanering verkeerslawaaï', waarbij gevels van huizen beter tegen geluid beschermd worden. Het gaat om woningen waarbij al in 1986 sprake was van een geluid 65 dB of hoger aan de gevel.
- Onderzoek i.s.m. OZHZ naar diffractoren, waardoor geluid geabsorbeerd wordt en geluidsgolven naar boven worden gericht. Een diffractor werkt deels op dezelfde manier als een geluidsscherm. Een diffractor is een relatief lage (veelal betonnen) constructie die wordt toegepast langs (spoor)wegen en ontworpen is om geluid af te buigen en geluidsgolven naar boven richt, waardoor geluidsoverlast voor omwonenden wordt verminderd. Een diffractor heeft het voordeel dat deze vrijwel geen belemmering geeft voor het uitzicht. Bij een succesvol onderzoek bekijken we de mogelijkheden voor verdere implementatie.

De meeste maatregelen gaan over het stiller maken van de weg door het aanbrengen van een stillere wegdekverharding. We koppelen deze maatregelen zoveel mogelijk met maatregelen uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan en onderhoud- en beheerprogramma van wegen. Dit om werk met werk te maken. In paragraaf 3.4 hebben we deze fysieke maatregelen verder uitgewerkt.

Daarnaast kan het geluid beperkt worden door de verkeersstroom te verminderen. In zowel de Omgevingsvisie als in het Mobiliteitsplan hanteren we het STOMP-principe. Dit houdt in dat we prioriteit geven aan actief vervoer in de vorm van lopen en fietsen. Daardoor worden we minder afhankelijk van de auto en dringen we het aantal auto's terug. Landelijk is de richtlijn om leefgebieden in te richten als 30 km/h zone. In Zwijndrecht zetten we bij herinrichting daarom ook in op het realiseren van 30 km/h zones. Al deze maatregelen dragen bij aan een beter milieu, verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast.

Voor woningen gebouwd nadat de Wet geluidhinder is ingevoerd (1986), is ervan uitgegaan dat het binnenmilieu voldoet aan de geluidnormen die voor de bouw golden (toetsing Bouwbesluit). Voor deze woningen worden daarom geen (extra) gevelmaatregelen voorgesteld.

We beschermen ook de stille zones

Met het actieplan geluid willen we niet alleen aanwezige geluidsbelasting verlagen maar ook de locaties met lagere geluidsbelasting beschermen. Het beschermen van relatief stille zones is waardevol omdat stilte goed is voor de gezondheid. Door stilte worden meer hersencellen en minder stresshormonen aangemaakt.

Op de vastgestelde geluidsbelastingkaarten is te zien waar de stille zones in Zwijndrecht liggen. Dit zijn voor het grootste deel gebieden achter gebouwen die ver liggen van industrieterreinen en gebiedsontsluitingswegen. De geluidsbelastingkaart 'Wegen cumulatief overdag' laat dit zien. De zones met een lage geluidsbelasting zijn op de kaart wit gekleurd.



De kaart geeft aan dat de stille(re) zones vooral gaat om achtertuinen en tuinen tussen appartementencomplexen. Dit is vaak geen openbaar gebied.

Hoe gaat de gemeente Zwijndrecht bewustwording aanmoedigen?

Gemeente Zwijndrecht kan positieve individuele gedragsveranderingen aanmoedigen. De belangrijkste maatregel is om onze inwoners te informeren over de geluidsbelasting die zij op de weg veroorzaken. Het aangeven dat inwoners zelf ook in grote mate verantwoordelijk zijn voor geluidsbelasting, het geven van informatie en het geven van tips zijn dingen die gemeente Zwijndrecht kan doen om de inwoners hierin voor te lichten en bij te staan.

De concrete invulling om de bewustwording bij inwoners te vergroten, zal nog worden uitgewerkt in een communicatieplan. Hier wordt gekeken op welke wijze en met welke boodschap dit wordt aangepakt. In dit plan worden ook de overige communicatierichtlijnen die voortkomen uit het actieplan omschreven.

Als maatregel in bewustwording kan gedacht worden aan het stimuleren van het gebruik van stillere voertuigen en maatregelen die autogebruikers zelf kunnen nemen. Denk daarbij aan het gebruik van goed opgepompte autobanden, omdat dit zorgt voor minder verkeerslawaaï door een betere rolweerstand. Hiertoe wordt jaarlijks een lokale actie voor georganiseerd om bewustwording te vergroten. Verder stimuleren we het gebruik van elektrische fietsen, scooters en/of auto's.

Knelpunten verminderen met fysieke maatregelen

Het gebruik maken van geluidreducerende wegdekken laat de geluidbelasting wel afnemen, maar lost de eventuele geluidoverlast zeker niet helemaal op. Fysieke maatregelen worden in principe alleen getroffen als langs een aaneengesloten weggedeelte, van minimaal 250 meter, meerdere woningen boven de plandrempel liggen. In het algemeen staan de woningen op korte afstand van de weg, waardoor het plaatsen van een geluidscherm niet mogelijk is. Om deze reden wordt gekozen voor het aanbrengen van geluidarm asfalt (dunne geluidreducerende deklaag (DGD) of stille elementenverharding (straatstenen).

Loc. nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Stavaza 2024 Weg-verharding	Optie 1 Rekenen met	Optie 2 Rekenen met
1	Klarinetsingel (Molenvlietpark en Beethovenlaan)	20	Uitgevoerd in 2020 met SMA 8G+.	SMA 8G+	DGD B
2	Beethovenlaan (tussen Molenvliet en Trompetstraat)	105	Reconstructie in 2026. Mogelijkheid tot toepassen van stille klinkers wordt onderzocht.	stille klinkers	stille klinkers
3	Burgemeester Pijl Hogeweglaan (tussen Bachstraat en Mozartlaan)	30	Gepland voor 2027.	SMA 8G+	DGD B

Loc. nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Stavaza 2024 Wegverharding	Optie 1 Rekenen met	Optie 2 Rekenen met
4	Laan van Nederhoven (tussen Merelstraat en Oudelandsbrug)	55	Reconstructie in 2027 of later. Mogelijkheid tot toepassen van SMA NL 5.	SMA NL 5	DGD B
5	Buizerdstraat (tussen Kerkweg en Merelstraat)	25	Ivm rioolaansluitingen in de uitvoering van IP project 'Karekietstraat' worden naar verwachting oversteken met drempels toegepast. In het GVVP is ook opgenomen om de Buizerdstraat te downgraden naar 30 km/uur.	stille klinkers	stille klinkers
6	Merelstraat (Buizerdstraat - Laan van Nederhoven)	50	In 2016 voorzien van een nieuwe deklaag SMA NL 5. Op basis van weginspectie voldoet de technische staat van het wegdek en is er vooralsnog geen aanleiding voor onderhoud en vervanging.	SMA NL 5	DGD B
7	Laan van Nederhoven ten oosten van de Merelstraat	30	Reconstructie pas in 2027 of later. Mogelijkheid voor toepassen SMA NL 5.	SMA NL 5	DGD B
8a	Karel Doormanlaan	Deel van 160	In 2010 is de deklaag van de weg vervangen waarbij in de afgelopen jaren onderhoud is uitgevoerd. Ivm huidige ontwikkelingen wordt vooralsnog geen stil asfalt toegepast. Met het tot stand komen van de Verlengde Brugweg vervalt de verkeersader Karel Doormanlaan.	SMA NL 5	DGD B
8b	Admiraal de Ruijterweg	Deel van 160	Kruising thv Poststraat is opgehoogd in 2021. Op basis van de technische staat van het wegdek is er geen aanleiding tot onderhoud.	SMA NL 5	DGD B
9	Ringdijk (rotonde Burgemeester de Bruinelaan en Van Schaikstraat)	170	SMA 8g+ toegepast in 2024. Van Schaikstraat tot Slobbelaan	SMA 8G+	DGD B
10	Burgemeester de Bruinelaan (tussen de Rotterdamseweg en Stationsweg)	150	In 2017 heeft er een reconstructie plaatsgevonden waarbij SMA-NL 5 is aangebracht.	SMA NL 5	DGD B

Loc. nr	Knelpunt/locatie	Aantal woningen	Stavaza 2024 Weg-verharding	Optie 1 Rekenen met	Optie 2 Rekenen met
11	Burgemeester Slobbelaan (tussen de Van Schaikstraat en Thorbeckelaan)	50	In 2016 is de deklaag vervangen met SMA 8G+.	SMA 8G+	DGD B
12	Zonnestein (Swanendrift)	100	In 2016 is het wegdek opgehoogd waarbij een deklaag met SMA 11NL is aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
13	Bootjessteeg (tussen Langeweg en Burgemeester Jansenlaan)	25	In 2018 heeft er een reconstructie plaatsgevonden waarbij een deklaag met SMA 8G+ is aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
14	Officiersvliet (Jeroen Boschlaan - Burg. Jansenlaan)		In 2017 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.	SMA 8G+	DGD B
15	Langeweg (Warmoeziersstraat - van Weerde Poelmanstraat)		In 2021 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.	SMA 8G+	DGD B
16	Laan van Walburg (Beneluxlaan - Thorbeckelaan)		In 2024 is de deklaag vervangen voor SMA 8G+.	SMA 8G+	DGD B
17	Koninginneweg (Burg Jansenlaan - Rotterdamseweg)		In 2019 is SMA 8G+ aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
18	Koninginneweg ((Burg Jansenlaan - Pieter Zee-manstraat)		In 2017 is SMA 8G+ aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
19	Plantageweg (Afrit A16 - Burg van 't Hoffweg)		In 2016 is SMA 8G+ aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
20	Plantageweg (Afrit A16 - Develsingel)		In 2017 is SMA 8G+ aangebracht.	SMA 8G+	DGD B
21	Burg van 't Hoffweg (Lindtsedijk - Burg Doumaweg)		In 2016 is een SMA NL 5 aangebracht.	SMA NL 5	DGD B
22	Molenweg (Rozenlaan - Wilhelminastraat)		In 2027/2028 zal bij onderhoud mogelijk stille klinkers of asfalt (SMA 5 NL) in combinatie met inrichting tot fietsstraat worden toegepast.	SMA NL 5	DGD B
23	Swanendrift (tussen rotonde Laan van Walburg kruising Hoofdland)		In 2024 is SMA 8G+ aangebracht bij onderhoud.	SMA 8G+	DGD B
24	Randweg (Heerjansdam)		In 2024 is SMA 8G+ aangebracht bij onderhoud.	SMA 8G+	DGD B

Toelichting bijgevoegde kaarten

In bijlage 7 zijn de bovengenoemde knelpunten in beeld gebracht. De resultaten van de maatregelenberekeningen zijn in bijlage 8 bijgevoegd als pandenkaart. De wegvakken waar een stiller wegdek wordt toegepast zijn paars en roze gekleurd. De wegen die al een stillere wegdekverharding hebben, zijn met blauw weergegeven. Naar verwachting krijgen de paarsgekleurde wegvakken binnen 5 jaar een stillere wegdekverharding. In de resultaten is er van uitgegaan dat alle wegen, waarvoor binnen 5 jaar of later stille wegdekken zijn gepland, voorzien zijn van een stillere wegdekverharding. Ook voor de 30 kilometer wegen is uitgegaan van een maatregel met stille wegdekken. Met een snelheid van 30 km/h is de geluidreductie van de stille wegdekverharding iets minder.

In bijlage 9 zijn pandenkaarten met daarop het effect van de maatregelen weergegeven in de vorm van verschilkaarten. Wel moet ermee rekening worden gehouden dat de werkelijke gemiddelde snelheid op de meeste 30 km/h wegen rond of zelfs net boven de 40 km/h ligt. Bij die snelheid is de geluidreductie door het toepassen van stillere wegdekverharding ook hoger dan bij 30 km/h.

In de volgende tabellen wordt het effect van de toepassing van meer wegdelen met geluidarme wegdekverhardingen, zoals dunne geluidreducerende deklaag (DGD B) of stille elementenverharding (straatstenen) weergegeven. Het aantal gehinderden wordt vergeleken met de situatie met wegdekverhardingen zoals die in 2024 voor de lokale wegen aanwezig was. Hierbij is voor de verkeersintensiteiten uitgegaan voor de situatie in 2035.

Tabel 3.2 :Aantal gehinderden per geluidbelastingklasse L_{den} voor en na meer geluidarme wegdekverhardingen. ((rekenmethode Omgevingswet))

Variant	Aantallen gehinderden
zonder aanvullende maatregelen	3268
met aanvullende maatregelen optie 1	3195
verschil / verbetering optie 1	73
met aanvullende maatregelen optie 2	2990
verschil / verbetering 2	279

Indicatieve milieuwinst bij het toepassen van stillere wegdekken

De keuze voor een type wegdekverharding wordt bepaald op basis van gemeentelijke planning voor onderhoud wegen maar ook door factoren zoals beoogde levensduur, onderhoudsgevoeligheid, beoogd gebruik van een weggedeelten zettingsgevoelige ondergrond en kosten. In deze paragraaf wordt indicatief ook ingegaan op beoogde kosten en baten bij het toepassen van een stiller type wegdekverharding uitgedrukt in te behalen milieuwinst. De milieuwinst kan worden gezien als een bijdrage in de verbetering aan de leefomgeving door het verminderen van de geluidbelasting en/of duurzame verbetering in milieuvriendelijkheid. Daarbij wordt het verschil in het toepassen van stille elementen of geluidsarm asfalt in plaats van een normale klinkerverharding of gewone asfaltverharding inzichtelijk gemaakt. In bijlage 3 is hier ook meer informatie over opgenomen.

Een vaste methode voor het berekenen van de kosten en baten is niet voorgeschreven. Hieronder is daarom uitgegaan van een eenvoudige methode om de kosten en baten van maatregelen te berekenen en te vergelijken, die ook bij het vorige actieplan is gebruikt.

Methode om meerkosten te berekenen

De meerkosten per m² en bij aanleg met een weglengte van 250 m en een wegbreedte van 6 m zijn in de hierna opgenomen tabel opgenomen.

Tabel 3.3 : Beschrijving van de jaarlijkse meerkosten geluidreducerende wegdekverhardingen

Wegdek	Geluid reductie	Meerkosten m ² / jaar	Meerkosten bij weglengte 250 m breedte 6 m / jaar
SMA-NL5 *	1,7 dB	€ 0,80	€ 1.200,00
SMA NL8 G+	1,5 dB	€ 1,24	€ 1.860,00

Wegdek	Geluid reductie	Meerkosten m ² / jaar	Meerkosten bij weglengte 250 m breedte 6 m / jaar
dunne geluidreducerende dek-lagen (DGD A)	2,3 dB	€ 1,47	€ 2.205,00
dunne geluidreducerende dek-lagen (DGD B)	2,7 dB	€ 1,89	€ 2.835,00
stille klinkerverharding i.p.v. gewone klinkers *	3,6 dB	€ 0,30	€450,00

* Voor deze wegtypen zijn de geluidreducties nog niet opnieuw bepaald, maar zullen naar verwachting ook iets lager uitvallen.

Methoden voor het berekenen van baten

Voor de baten kan uitgegaan worden van verschillende aantallen woningen / gezinnen langs een weg met een lengte van 250 m voor de verschillende soorten geluidreducerende wegdekverhardingen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde 'willingness to pay' (WTP). Dit betekent de bereidheid van consumenten om te betalen voor het milieu en bij geluid het bedrag dat een gezin per jaar meer wil betalen om te wonen in een omgeving die 1 dB stiller is. De WTP is €75 per persoon per dB(A) per jaar. En verder is uitgegaan van 2,14 bewoners per woning.

Tabel 3.4 : Baten maatregelen omgerekend naar euro's.

Aantal woningen / gezinnen	Baten per jaar bij toepassing van DGD-NL8G+ / 1,5 dB	Baten per jaar bij toepassing van DGD-A / 2,3 dB	Baten per jaar bij toepassing van DGD-B / 2,7 dB	Baten per jaar bij toepassing van stille elementen / 3,6 dB
10	€ 2.408	€ 3.692	€ 4.334	€ 5.778
15	€ 3.611	€ 5.537	€ 6.500	€ 8.667
20	€ 4.815	€ 7.383	€ 8.667	€ 11.556
25	€ 6.019	€ 9.229	€ 10.834	€ 14.445
30	€ 7.223	€ 11.075	€ 13.001	€ 17.334

Nauwkeurige bepaling meerkosten en baten

Op basis daarvan kan ook het totaal aan meerkosten en baten voor de gehele gemeente worden berekend. Hierbij zijn alle geluidgevoelige bestemmingen met een geluidreductie door maatregelen van meer dan 0,5 dB meegenomen voor het bepalen van de totale milieuwinst. Zie ook toelichting in bijlage 5 'De kosten en baten stillere wegdekverhardingen'.

Om de baten objectief te kunnen bepalen is het Handboek Milieuprijzen 2023 gebruikt voor het kwantificeren van milieueffecten. Milieuprijzen zijn kengetallen die de maatschappelijke waarde van milieuvervuiling berekenen en uitdrukken in euro's per kilogram vervuilende stof. Milieuprijzen geven daarmee de betalingsbereidheid voor het voorkomen van milieuvervuiling.

Voor het berekenen zijn diverse onderzoeken en methodes beschreven en gecombineerd. Bijvoorbeeld de waardevermeerdering van huizen bij verlaging van de geluidbelasting en de WTP. Daarbij heeft OZHZ gebruikt gemaakt van tabel 82 (bijlage F) uit het Handboek Milieuprijzen 2023 voor het bepalen van de milieuwinst door aanbrengen stillere wegdekverhardingen en/of snelheidsverlagingen.

Uit de berekeningen blijkt dat de totale minimale milieuwinst (€/jaar) voor alle adressen in Zwijndrecht, na uitvoering van alle in tabel 3.1 genoemde maatregelen onder optie 1, €144.354,88 bedraagt. De totale maximale meerkosten voor aanleg stillere wegdekverhardingen op de weg(delen) genoemd in tabel 3.1 bedragen maximaal €36.082,91 bij optie 1. Indien optie 2 wordt toegepast is de totale minimale milieuwinst €390.182,46 en bedragen de kosten €102.360,69.

We kunnen concluderen dat de baten, bij aanbrengen van een stille wegdekverharding in plaats van gewone verharding bij wegen waar veel woningen langs liggen, altijd hoger liggen dan de extra kosten. In

de meeste gevallen levert een stillere wegdekverharding met hoge geluidreductie ook met hoge onderhoudskosten veel winst op.

Ook bij lagere snelheden kan het toepassen van een stiller wegdek nog steeds een goede oplossing zijn. De effecten zijn dan wel iets minder gunstig dan bij 50 km/h. Een stiller elementenverharding levert bij een rijsnelheid van 50 km/h een wegdekcorrectie op van ruim 3 dB vergeleken met een gewone klinkerverharding. Bij een rijsnelheid van 30 km/h levert de toepassing van een stille klinkerverharding toch nog bijna 2 dB geluidreductie op. Als je er rekening mee houdt dat de werkelijke gemiddelde snelheid op de meeste 30 km/h wegen rond of zelfs net boven de 40 km/h ligt levert een stille klinkerverharding nog ruim 2 dB geluidreductie op.

Communicatie

Nadat het ontwerp actieplan geluid op 23 september 2025 is vastgesteld door het college, is het besluit gepubliceerd waarbij het ontwerp actieplan gedurende de periode van 23 oktober 2025 tot en met 4 december 2025 ter inzage is gelegd voor een ieder om daarop te reageren. Om inwoners hierover te informeren is gebruik gemaakt van de gemeentelijke communicatiekanalen en via officiële bekendmakingen. Inwoners hebben gedurende de periode van ter inzage legging hun reactie kunnen geven op het ontwerp actieplan geluid en voorgestelde maatregelen. In de periode van ter inzage legging zijn in totaal drie zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van Actieplan geluid. De ingediende zienswijzen en de beantwoording hiervan zijn als Nota van zienswijzen onder de bijlagen toegevoegd.

Bijlage I 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. Sinds 2024 is het opgenomen in de Omgevingswet

2. Omgevingswet

De richtlijn is 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 (regio's), 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 blootstellingsniveaus 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. Na de eerste tranche is deze ook van toepassing op bijvoorbeeld agglomeraties met 100.000 inwoners en meer.

4. Het actieplan wordt verstrekt aan het ministerie via de Centrale voorziening geluidgegevens.

De gemeenten binnen een agglomeratie verstrekken het actieplan geluid aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit gebeurt via de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvvg).

Het actieplan geluid moet in het voorgeschreven datamodel worden aangeleverd aan de Cvvg. De Cvvg heeft sjablonen en handleidingen beschikbaar gesteld. Het formaat van het sjabloon is een Exceltabel. Deze Exceltabel bevat de velden waar de samenvattende informatie van het actieplan ingevuld dient te worden. Het sjabloon dient ingevuld te worden in acht nemend de rapportagebeperkingen beschreven in de handleiding.

Bijlage II 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. Daartoe zijn de door verkeer zwaar geluidbelaste woningen gesaneerd (de zogenaamde A- en raillijsten)

2.Stille/stilte –gebieden

Een stiltegebied kan een stil gebied op het platteland zijn. Het betreft gebieden, zoals beschreven in de Wet milieubeheer, zijn aangewezen door Provinciale Staten met als doel deze gebieden te beschermen tegen geluidbelasting. 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 / zones, zoals gemeenschappelijke hofjes en binnentuinen in de gemeente beschermen tegen geluidoverlast.

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 eisen dat voor het aanbrengen een rapport wordt aangeleverd. Bijvoorbeeld kunnen aanvullende eisen gesteld worden zoals maximaal aantal dB's ter plaatse van tuinen en/of gevels van derden bedragen. Hiervoor kan aanvullend geluidbeleid opgesteld worden.

4.Regionale VerkeersMilieuKaart (RVMK) Drechtsteden

Bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten is voor het aspect wegverkeerslawaaï 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 wegverkeerslawaaï. Deze parameters betreffen bijvoorbeeld het soort wegdek, de rijsnelheid en het aandeel vrachtverkeer. Voor de geluidbelastingkaarten is overeenkomstig het wettelijk voorschrift de geluidssituatie op de peildatum 1 januari 2021 in beeld gebracht.

Ten behoeve van de actieplannen is besloten de geluidbelasting opnieuw uit te laten rekenen aan de hand van de verkeersgegevens uit het toekomstige peiljaar 2035. 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 geluidbeleid. Dit beleid is een handvat om een aanvaardbaar leefkwaliteit te waarborgen..

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

Middels een akoestisch onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Bij een geluidbelasting onder de (voorkeurs)grenswaarde gelden geen belemmeringen. In het geval de geluidbelasting de (voorkeurs)grenswaarde(n) overschrijdt moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen.

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 tijd 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) geluidsoverlast 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. GeluidsProductiePlafond (GPP)

Vanaf 1 op 1 juli 2012 moet voor de hoofdinfrastructuur 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 geluidssituatie langs die infrastructuur geen rekening gehouden met de werkruimte van 1,5 dB.

9. Omgevingswet / basiskaart geluid.

Het doel van de Omgevingswet is de wettelijke samenhang te vergemakkelijken. Het gemeentelijk geluidbeleid wordt vanwege de invoering van de Omgevingswet geëvalueerd. 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 eerdere Wet geluidhinder.

Bijlage III Geluidarme wegdektypen

Geluidarme wegdektypen.

Sinds vele jaren worden de Nederlandse wegen voorzien van dichte asfaltmengsels. Met dicht wordt in dit verband bedoeld, dat het water over en niet door het wegdek afstroomt. Aanvankelijk was dit (het continu gegradeerde) dicht asfaltbeton DAB. In verband met de wens van een betere weerstand tegen spoorvorming en tegen rafeling is hiernaast eind jaren '70 van de vorige eeuw steenmastiakasfalt SMA gekomen. Eind jaren '80 werd ZOAB en begin jaren '90 werd het 2-laags ZOAB geïntroduceerd. Begin jaren 2000 werden de dunne geluidreducerende deklagen ontwikkeld.

De geluidreductie van een 'stille' wegdekverharding is afhankelijk van verschillende factoren. Zo zijn de snelheid en vooral het percentage (zwaar) vrachtverkeer van groot belang van de uiteindelijke geluidreductie. Hoe hoger het percentage (zwaar) vrachtverkeer hoe lager de effectieve geluidreductie bij de meeste soorten stillere wegdekken.

De laatste jaren zijn in Nederland goede ervaringen opgedaan voor over verwachte levensduur met SMA 8 G + wegdek met een geluidreductie van 1,5 dB voor lichte motorvoertuigen (personenwagens) bij 50 kilometer per uur.

Belangrijk blijft dat het juiste mengsel is geproduceerd, vakkundig wordt aangelegd bij geschikte weersomstandigheden. Dit houdt onder meer in dat de buitentemperatuur niet te laag (minimaal circa 10 graden) mag zijn. Uit de praktijk blijkt dat als het mengsel niet op juiste wijze wordt geproduceerd en aangelegd de geluidreductie iets lager uitvalt. Dit komt vermoedelijk (deels) door een te grote verdichting, waardoor het percentage holle ruimtes lager wordt. Voordeel hierbij is dan weer wel dat het mengsel naar verwachting hierdoor langer mee gaat.

Herstel van het oude wegdek is mogelijk

Door externe factoren als zonlicht, zout, zuren en olie verouderd de oppervlakte van het wegdek.

Het wegdek begint slijtage te laten zien. Om het wegdek te beschermen tegen deze schade hebben diverse bedrijven zogenoemde sealings ontwikkeld. Deze sealings zorgen voor een herstel en bescherming van het wegdek, waardoor de asfaltlaag zeker 2 tot 3 jaar langer mee gaat. Deze sealing wordt op tijd preventief gebruikt.

Hoe kunnen we omgaan met stille wegdeksoorten bij rotondes en kruisingen.

Op plaatsen waar (meer) wringende verkeersbelastingen actief zijn (kruispunten en rotondes) is het niet aan te raden om een geluidreducerende wegdek aan te leggen door extra slijtage.

Deze extra slijtage is te voorkomen door vlak voor het kruispunt of de rotonde bijvoorbeeld een geluidreducerende SMA vloeiend te laten overgaan in een gewone SMA of DAB. Door op de juiste plek voor het kruispunt (10 à 15 meter) te wisselen van aanvoer van het mengsel wordt een vloeiende overgang gecreëerd van geluidreducerende SMA op bijvoorbeeld een gewone SMA. Het verschil in wegdeksoorten is niet te zien omdat beide mengsels bijna dezelfde structuur aan het oppervlak laten zien. Op deze wijze ontstaat een oplossing die op beide plaatsen de meest optimale functionele eigenschappen biedt. Stil waar het moet en extra sterk waar nodig.

Bijlage IV Eerdere geluidbelastingkaarten

Eerdere geluidbelastingkaarten kunnen we niet goed vergelijken met de huidige resultaten.

Er zijn meerdere redenen waarom we eerdere geluidbelastingkaarten niet goed kunnen vergelijken met de huidige resultaten.

1. Bodemgebieden, hoogtelijnen en gebouwen zijn nauwkeuriger

Bij de berekeningen maken we gebruik van kenmerken zoals bodemgebieden, hoogtelijnen en gebouwen. Door nieuwe ontwikkelingen over data en software worden deze kenmerken steeds nauwkeuriger in het rekenmodel opgenomen. Dit is nauwkeuriger, maar het nadeel is dat hierdoor ook de rekentijd langer wordt. Daarom zijn bijvoorbeeld veel hoogtelijnen simpeler gemaakt om de rekentijd korter te maken.

Voor een flatgebouw is het met de basis ondergronden (BGT, BAG) niet mogelijk om per woning een kleur aan te geven. Zo'n gebouw krijgt de kleur die bepaald is op basis van de hoogste geluidbelasting die voorkomt aan de kant die het dichtstbij de weg ligt (kopse kant). Verder onderzoek heeft laten zien dat hierdoor het aantal woningen met een geluidbelasting boven de 55 dB met maximaal 10% wordt overschat. Bij het maken van de kaarten van de volgende ronde moet er opnieuw gekeken worden of deze woningen apart opnemen mogelijk is. In het huidige rekenmodel zijn (deels) handmatig bij een groot aantal flatgebouwen de kopse kant met een hoge geluidbelasting losgekoppeld.

2. We hebben met andere verkeersgegevens gerekend

De input voor de verkeersgegevens, de Regionale verkeers- en milieukaart (RVMK) is gewijzigd. Begin 2024 is de nieuwe multimodale RVMK opgeleverd. Door het gebruiken van de veranderde verkeersgegevens zijn er lokaal grote verschillen te zien.

3. Rekenmethode is aangepast

In de vorige tranches hebben we zowel voor de geluidkaarten als de aanvullende berekeningen voor de actieplannen gebruik gemaakt trekemethode volgens de Nederlandse Wet geluidhinder (RMG).

Voor de geluidbelastingkaarten was het dit keer verplicht de nieuwe Europese rekenmethode CNOSSOS te gebruiken. De resultaten blijken afhankelijk van de situatie hierdoor tot circa 5 dB hoger uit te vallen.

Sinds 1 januari 2024 geldt de omgevingswet. Hierbij is ook de rekenmethode op details aangepast op basis van de meest actuele ontwikkelingen. De motoren van nieuwe auto's maken minder lawaai maar de banden worden steeds groter en breder en maken meer lawaai. In de praktijk levert dat iets lager geluidbelastingen (circa 2 dB) bij lage snelheden op, maar neemt de geluidbelasting bij hogere snelheden juist toe.

4. Aantal inwoners per wooneenheid is lager geworden.

Het aantal inwoners per wooneenheid bedraagt op basis van de meest recente publicatie van het CBS 2,14. Dit aantal is lager dan het gemiddelde aantal van 2,2 inwoners dat het uitgangspunt was bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten voor de Derde tranche.

Nog belangrijk is om te benoemen dat de geluidbelasting door brommers (nog) niet is meegenomen in geluidberekeningen van wegverkeerslawaai. Brommers kunnen ook leiden tot hinder en slaapverstoring.

Bijlage V De kosten en baten stillere wegdekverhardingen

De kosten en baten stillere wegdekverhardingen.

Voor gemeentelijke wegen lijken de in vanaf 2000 geïntroduceerde dunne geluidreducerende dekklagen (DGD) of misschien de laatste jaren geïntroduceerde SMA NL8 G+ uitkomst te bieden.

Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten. De kosten en baten hebben invloed op de keuze van de maatregelen. De voorgestelde oplossingen worden eerder toegepast als deze kosteneffectief zijn.

Voor alle woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel wordt bekeken of het mogelijk is bronmaatregelen te nemen. Als dit niet mogelijk is, dan wordt uitgezocht of afschermende maatregelen mogelijk zijn. Deze beoordeling doen we volgens het kostenbaten systeem.

De kosten van maatregelen moeten in verhouding staan tot de resultaten (baten) die ermee bereikt wordt. Zo is de kans bijvoorbeeld klein dat de gemeente besluit om een 1 kilometer lang geluidsscherm voor de geluidsreductie op de gevel van een woning. De kosten en baten hebben dus invloed op de keuze van de maatregelen.

Veel knelpunten worden niet binnen 5 jaar dus binnen dit actieplan opgelost. De aanpak van deze knelpunten zijn namelijk verbonden met het groot onderhoud (of reconstructie) aan deze wegen.. De mogelijke extra kosten voor het geval dat het grootonderhoud of reconstructie jaren eerder wordt uitgevoerd is niet in de hierna opgenomen tabel meegenomen.

De kosten van maatregelen zijn makkelijker in beeld brengen te brengen dan de baten. Bij baten denk maar aan de gezondheidsverbetering van de mensen en extra onroerend zaakbelasting. Doordat de waarde van de huizen stijgen na de maatregelen, kunnen de verkoopwaarde van onroerende zaken extra onroerend zaakbelasting opleveren. Hierdoor kunnen de meerkosten (deels) terugverdiend worden.

Daarnaast kan het aanbrengen van een stille wegdekverharding zorgen voor minder kosten bij woningbouwprojecten, doordat er met goedkopere geluidmaatregelen voldaan kan worden.

Minder zichtbare inkomsten zijn verbetering van het leefmilieu en een afname van gezondheidsklachten. Bij de laatstgenoemde zijn de economische waarden minder goed te bepalen, maar wel mee te nemen..

Handboek Milieuprijzen 2023 voor Baten.

Er is geen vaste methode voor het bepalen van de baten.

Een methode voor de berekening van de baten (en ook de kosten) is niet voorgeschreven.

Om de baten toch zo objectief te kunnen bepalen gebruiken we het Handboek Milieuprijzen 2023 en dan vooral voor de milieuprijzen door geluidoverlast.

Hierin zijn heel veel onderzoeken en diverse methodes beschreven en gecombineerd. Bijvoorbeeld de waardevermeerdering van huizen bij verlaging van de geluidbelasting en de zogenaamde "willingness to pay" (WTP). Dit betekent de bereidheid van consumenten om te betalen voor het milieu en bij geluid het bedrag dat een gezin per jaar meer wil betalen om te wonen in een omgeving die 1 dB stiller is. De WTP is € 75 per persoon per dB(A) per jaar.

We hebben tabel 82 (bijlage F) uit het handboek gebruikt voor het nauwkeuriger bepalen van de milieuwinst door maatregelen, zoals stillere wegdekverhardingen en/of snelheidsverlagingen. Hierbij zijn we uitgegaan van de minimale kosten / baten (zie laatste kolom tabel 82).

Kosten

De in het land bekende extra kosten wisselen sterk af. Maar zeker als een stil wegdek aangelegd wordt tijdens (groot) onderhoud of reconstructie vallen de extra kosten mee. Zeker als er meerdere wegen een geluidarm wegdekverharding krijgen, moeten de extra kosten wel in de meerjarenbegroting / financiering worden opgenomen.

Met de standaard SMA-NL5 en SMA-NL8 G+ met een geluidreductie van circa 1,5 dB zijn de ervaringen positief. De jaarlijkse onderhoudskosten liggen naar verwachting circa 5 -10 % hoger vergeleken met een normale dichtasfalt betonverharding.

Bij een standaardwegbreedte van 6 meter en een aaneengesloten weggedeelte van 250 meter kan de oppervlakte van het te vervangen wegdek en dus de (meer)kosten worden bepaald.

Bij het toepassen van een stille elementenverharding is over het algemeen een aaneengesloten verharding met een lengte van 100 meter praktisch uitvoerbaar en toereikend voor de berekening van de (meer)kosten.

Uiteindelijk is voor alle in tabel 3.1 meegenomen weg(delen) het aantal m² wegdekverharding bepaald en dat is vermenigvuldigd met de meerprijs voor de (extra) stillere wegdekverharding.

Bijlage VI Participatie

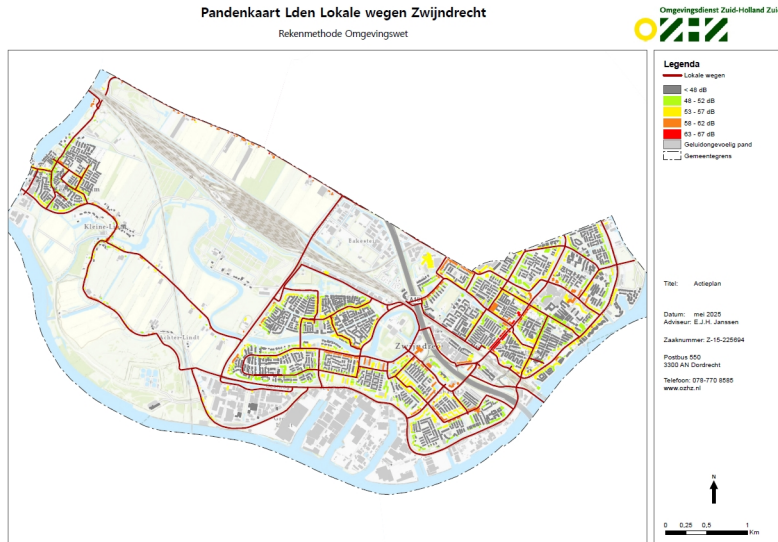
Participatie

Hoe zijn de bewoners betrokken bij het actieplan? Nadat het ontwerp actieplan geluid op 23 september 2025 is vastgesteld door het college, is het besluit gepubliceerd waarbij het ontwerp actieplan gedurende de periode van 23 oktober 2025 tot en met 4 december 2025 ter inzage is gelegd voor een ieder om daarop te reageren. Om inwoners hierover te informeren is gebruik gemaakt van de gemeentelijke communicatiekanalen en via officiële bekendmakingen. Inwoners hebben gedurende de periode van ter inzage legging hun reactie kunnen geven op het ontwerp actieplan geluid en voorgestelde maatregelen. In de periode van ter inzage legging zijn in totaal drie zienswijzen ontvangen. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van Actieplan geluid. De ingediende zienswijzen en de beantwoording hiervan zijn als Nota van zienswijzen in de bijlage bijgevoegd.

Bijlage VII Pandenkaart zonder maatregelen

Pandenkaart Lden Lokale wegen Zwijndrecht

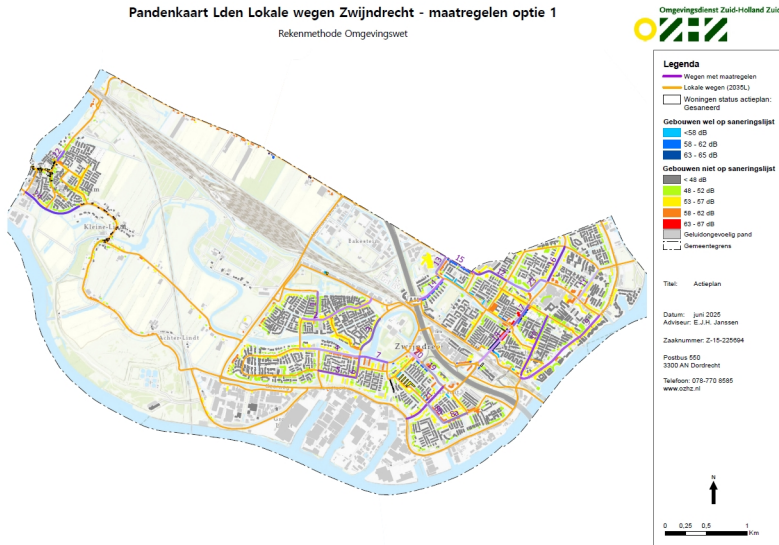
Rekenmethode Omgevingswet



Bijlage VIII Pandenkaart met maatregelen

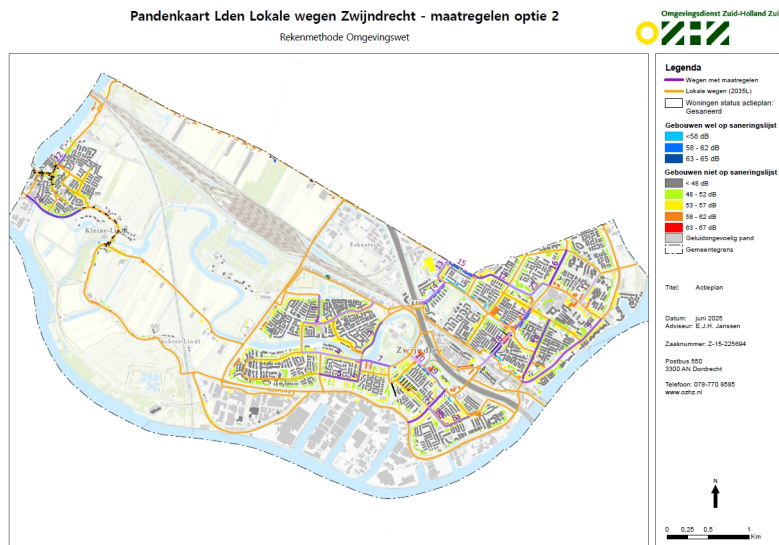
Pandenkaart Lden Lokale wegen Zwijndrecht - maatregelen optie 1

Rekenmethode Omgevingswet



Pandenkaart Lden Lokale wegen Zwijndrecht - maatregelen optie 2

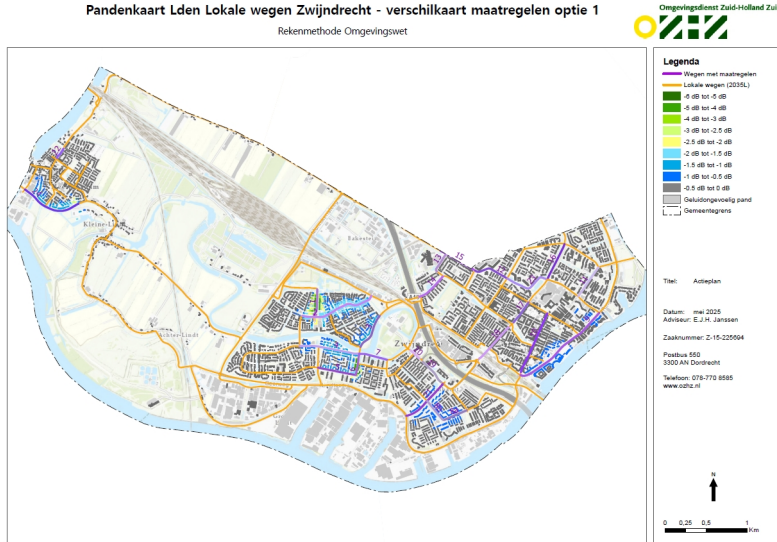
Rekenmethode Omgevingswet



Bijlage IX Pandenkaarten met effect maatregelen in de vorm van verschilkaarten

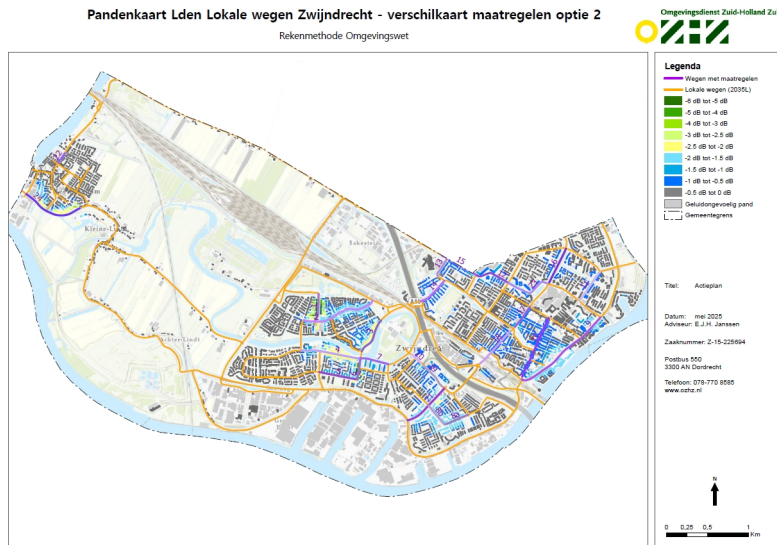
Pandenkaart Lden Lokale wegen Zwijndrecht - verschilkaart maatregelen optie 1

Rekenmethode Omgevingswet



Pandenkaart Lden Lokale wegen Zwijndrecht - verschilkaart maatregelen optie 2

Rekenmethode Omgevingswet



Bijlage B

Nota van zienswijzen

Nota van zienswijzen.pdf