

Zienswijzen Actieplan Geluid Utrecht 2009

Samenvatting belangrijkste zienswijzen Actieplan Geluid Utrecht

	Zienswijze	Reactie
1	De invloed van nieuwe en toekomstige infrastructuur is niet meegenomen c.q. er wordt niet op geanticipeerd. Bijvoorbeeld By-pass Thomas à Kempisplantsoen, Spoorlaan en Ring Utrecht.	Het Actieplan Geluid vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaier die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (in de vorm van geluidskaarten 2006/2007). Na het maken van de geluidskaarten moet er vervolgens een actieplan worden opgesteld om de bestaande knelpunten te verbeteren. Toekomstige activiteiten vallen niet onder de Richtlijn.
2	Er is geen aandacht voor overlast van heien, airco's op bussen, aggregaten bij renoveren werven, waarschuwingssignalen in de tram en bij oversteekplaatsen, brommers en scooters, evenementen.	Het Actieplan Geluid vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaier die vertaald is in de Wet geluidhinder. Het gaat daarbij formeel alleen om het geluid van wegverkeer, railverkeer en grote industrie. Het geluid van andere geluidsbronnen valt daar niet onder. Voor de meest genoemde bronnen geldt andere beleid of regelgeving.
3	Het geluid van spoor en rijkswegen wordt te makkelijk afgeschoven op het Rijk. De gemeente zou meer invloed bij het Rijk moeten uitoefenen.	De gemeente probeert voortdurend invloed uit te oefenen bij Prorail en Rijkswaterstaat. Deze beïnvloeding is veelal gekoppeld aan (spoor)wegaanpassingsbesluiten en valt daarom niet onder de reikwijdte van het Actieplan Geluid. Uit deze separate aanpassingsbesluiten kunnen ook wettelijk verplichte maatregelen volgen ter beperking van het geluid. Maar de gemeente kan het Rijk niet verplichten bovenwettelijke maatregelen te treffen.
4	Er is een conflict tussen stille gebieden en het gebruik en de ontwikkelingen in de stad (evenementen, "Spoorlaan").	De parken in Utrecht worden gebruikt voor evenementen en tijdens dergelijke festiviteiten zal het er niet stil zijn. Maar veel parken kunnen op andere momenten wel worden gebruikt voor stille recreatie. De gemeente wil de parken voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk maken en niet voor slechts één aspect geschikt laten zijn. Bepaalde parken bieden nu onevenredig vaak plaats aan evenementen. Eén van de doelen van het evenementenbeleid is om ook andere parken geschikt te maken waardoor de geluidshinder meer evenredig wordt verspreid. De invloed van de verbindingsweg op de geluidssituatie in het Julianapark zal bij de ruimtelijke besluitvorming van deze weg worden onderzocht en meegewogen.
5	Combineer geluidsisolatie voor woningen met thermische isolatie	De energiesubsidie is een stimuleringsregeling waarbij slechts een gedeelte van de investering in het huis gefinancierd kan worden. De regeling geldt alleen voor particulieren; de gemeente kan deze niet aanvragen. De eigenaren dienen zelf eerst een investering te doen en kunnen daarna pas subsidie aanvragen waarbij ze moeten aantonen dat aan de eisen is voldaan. Het geluidsisolatieprogramma waaraan al sinds de jaren '80 wordt gewerkt, is een wettelijke verplichting van de overheid. De benodigde geluidswerende voorzieningen worden in de meeste gevallen (indien er géén achterstallig onderhoud is) geheel vergoed door de gemeente Utrecht die hiervoor gelden van het Rijk ontvangt. Hierdoor kan iedereen meedoen en is het deelnemerspercentage hoog. Verder is het van belang te weten dat geluidsisolatie alleen betrekking heeft op geluidsgevoelige ruimten zoals slaap- en woonkamers en alleen plaatsvindt aan de geluidsbelaaste zijde van de woning. Om energiesubsidie te krijgen moet meestal de gehele woning worden aangepakt (gevel, dak, vloer). Wat de gemeente wel doet is de eigenaren en bewoners informeren over de mogelijkheden van het aanvragen van energiesubsidie. Vaak leidt dit initiatief ertoe dat eigenaren extra investeren in hun woning.
6	Utrecht laat te weinig ambitie zien om daadwerkelijk wat aan de geluidsoverlast in de stad te doen.	De plandrempel 71 dB geldt alleen voor een zeer beperkt aantal grote doorgaande wegen. De secundaire wegen hebben net als bij de meeste andere gemeenten een

	Zienswijze	Reactie
	De plandrempel van 71 dB voor primaire assen wordt vergeleken met andere steden te hoog bevonden.	plandrempel van 68 dB. Het grote verschil is dat de gemeente Utrecht voor veruit de meeste gebieden een plandrempel van 65 dB hanteert. Dat is ambitieuzer dan veel andere gemeenten
7	Er kan meer stil asfalt worden aangelegd.	Stil asfalt is nog steeds in ontwikkeling. Er zijn inmiddels goede maar ook minder positieve ervaringen bekend. De gemeente wil voorkomen dat stil asfalt op locaties wordt neergelegd waar het binnen 8 jaar al is versleten. Bijvoorbeeld op kruisingen; dat leidt tot te hoge onkosten en schaadt de betrouwbaarheid van het verkeersnetwerk. De gemeente past stil asfalt daarom bij voorkeur alleen toe wanneer de zekerheid bestaat dat het minimaal 8 jaar meegaat.
8	Het aanleggen van 30 km/u gebieden moet worden versneld.	Het instellen van 30 km/u gebieden in de stad is op veel plaatsen beoogd maar er kan nu nog niet worden aangegeven op welke termijn dit zal worden uitgevoerd. Een dergelijke maatregel houdt meer in dan alleen het plaatsen van een enkel verkeersbord. De inrichting van de openbare ruimte moet worden aangepast waardoor een lagere snelheid als het ware wordt afgedwongen. Hierbij kan worden gedacht aan verkeersdrempels en obstakels waaromheen gereden moet worden (slalom). De uitvoering is afhankelijk van financiële middelen.
9	Het Actieplan Geluid Utrecht en het ALU zouden meer op elkaar moeten worden afgestemd. Zorg voor een integrale benadering voor de stad.	De relatie tussen het AGU en ALU is zeker aanwezig; het Actieplan Geluid verwijst dan ook naar de positieve effecten die het ALU kan hebben voor bepaalde knelpunten op het gebied van geluid. Er moet wel bij worden vermeld dat het hier twee verschillende wettelijke kaders betreft. Ook de looptijd van de plannen verschilt. Het Actieplan Geluid kent een cyclus van 5-jaar (om de 5 jaar moeten er nieuwe geluidskaarten en actieplannen worden opgesteld). De doorwerking en afstemming van het ALU met het nu voorliggende Actieplan Geluid is nog enigszins beperkt. De effecten van de in het ALU voorgestelde maatregelen kunnen daarom mogelijk pas bij een volgende cyclus in meer detail nader worden onderzocht.
10	Zorg voor afremmen groei verkeer in plaats van het aanleggen van nieuwe wegen / nieuw asfalt.	Door het aantrekkelijk maken van alternatieven zoals OV, fietsen en P&R kan de groei van het verkeer worden afgeremd. Dit is een belangrijk aspect van het Actieplan Luchtkwaliteit. De keuze voor meer of minder asfalt wordt niet gemaakt in het kader van dit Actieplan Geluid Utrecht. De besluitvorming hierover vindt op meerdere bestuurslagen plaats en daarbij worden ook andere belangen dan alleen geluid meegewogen.

Zienswijzen Actieplan Geluid Utrecht 2009

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
1.	Bram de Goede	Graag aandacht voor geluidsoverlast van aggregaten bij bouwactiviteiten in de stad, onder andere bij het renoveren van de werven. Is er een oplossing voor de sterk vervuilende en lawaai veroorzakende activiteiten, kan dat niet schoner en stiller?	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Het gaat daarbij formeel alleen om het geluid van wegverkeer, railverkeer en grote industrie. Het geluid van bouwactiviteiten valt daar niet onder.</p> <p>Na het maken van de geluidskaarten moet er vervolgens een actieplan worden opgesteld om de bestaande knelpunten te verbeteren. Toekomstige activiteiten vallen niet onder de Richtlijn.</p> <p>Wij begrijpen de vrees voor een mogelijk geluidsprobleem met betrekking tot het geluid van aggregaten die bij de renovatie van de werven wordt gebruikt. De aannemers moeten echter voldoen aan vastgestelde normen op basis van de Circulaire Bouwlawaai. Deze zijn in de bestekseisen opgenomen. Een aannemer moet een geluidsplan aanleveren met informatie over de geluidsproductie van het in te zetten materieel. Het aspect geluid is hiermee dus een belangrijk aandachtspunt voor de gemeente. Door de aard van de werkzaamheden zal enige overlast voor omwonenden niet te voorkomen zijn bij het uitvoeren van deze voor de stad noodzakelijke renovatie.</p>
2.	Olivier Wendelaar	De grootste lawaai veroorzaker in de Jan van Scorelstraat is de gemeente zelf. De bus en dan met name de airco zorgt voor veel overlast. Een maatregel die gemist wordt in het plan is de overstap bij het vervangen van bussen op een elektrische bus, en pas de huidige bussen aan zodat een acceptabel geluidsniveau wordt gehaald.	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Het gaat daarbij formeel alleen om het geluid van wegverkeer, railverkeer en grote industrie. Het verkeersgeluid moest op een wettelijk voorgeschreven manier worden berekend. Het gaat daarbij dan alleen om het rijgeluid. Het geluid van de airco's op de bussen valt daar niet onder.</p> <p>Verder is de Gvu geen gemeentelijk bedrijf meer maar sinds 1 januari 2007 een 100% dochteronderneming van busbedrijf Connexxion.</p>
3.	Olivier Wendelaar	Verbied open airco's/koelinginstallaties aan buitenmuren die 365 dagen per jaar 24 uur per dag aan staan.	Ondernemers moeten zich houden aan wettelijk voorgeschreven eisen voor het geluidsniveau. In de praktijk blijkt vaak dat het geluid van de koeling (en afzuigingen) de meest dominante geluidsbronnen zijn en regelmatig voor klachten van omwonenden zorgen. Onze handhavers zullen het bedrijf

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
			<p>onderzoeken en aan de hand van metingen bepalen of er aan de regels wordt voldaan.</p> <p>Ook voor particulieren geldt bovenstaande eis (zie ook paragraaf 6.2 in het Actieplan Geluid Utrecht).</p>
4.	Olivier Wendelaar	<p>Verspreid lawaai eerlijker over wijken, nu concentreert lawaai zich op punten waar bushaltes, schoolpleinen, glasbakken en winkels zijn. Of neem aanvullende maatregelen om huizen op dit soort punten beter te isoleren.</p>	<p>Het volledig "eerlijk" verspreiden van lawaai over de stad is niet mogelijk. Overigens kan door de concentratie van geluid op de ene plaats er rust en stilte op andere locaties worden gecreëerd.</p> <p>De gemeente isoleert woningen enkel tegen geluid als het wegverkeerslawaai boven bepaalde waarden uitkomt. Dit is onderdeel van een wettelijk saneringsprogramma.</p>
5.	Ronald van Loon	<p>In het plan wordt een expliciete aanpak van een belangrijke bron gemist. De openbaarvervoersector maakt gebruik van waarschuwingssignalen die luid en schril zijn. Ondanks het belang van deze signalen is het volume en met name de reikwijdte en toonsoort vaak buitensporig. Daarnaast brengt de frequentie een zeer hoge mate van irritatie met zich mee.</p>	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Hierin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Het gaat daarbij formeel alleen om het geluid van wegverkeer, railverkeer en grote industrie. Het verkeersgeluid moest op een wettelijk voorgeschreven manier worden berekend. Het gaat daarbij dan alleen om het rijgeluid. Het geluid van waarschuwingssignalen bij het sluiten van deuren valt daar niet onder. Andere waarschuwingssignalen zoals bij oversteekplaatsen vallen geheel buiten de context van de wet.</p> <p>Niettemin kan de gemeente zich voorstellen dat mensen hinder ondervinden van deze geluiden. Zoals in de zienswijze is aangegeven, hebben deze signalen inderdaad een belangrijke functie; niet alleen voor blinden, ook voor zienden. Daarbij geldt dat het signaal ook voor slechthorenden voldoende moet opvallen.</p>
6.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	<p>Een vraag n.a.v. de inventarisatie van stille plekken: hoe luidt jullie definitie, of kan een globale aanduiding volstaan?</p>	<p>Voor het begrip "stille plekken" is nog geen vaste definitie opgesteld. Wel kan in zijn algemeenheid worden aangegeven dat stille plekken openbaar toegankelijk moeten zijn. Bij voorkeur ook voor minder valide mensen. Verder is uit onderzoek in Amsterdam gebleken dat deze gebieden pas door mensen als zodanig worden gewaardeerd wanneer zij groen, schoon en sociaal veilig zijn.</p> <p>In het vervolgonderzoek zal nader op de definitiekwestie worden ingegaan.</p>
7.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	<p>In het AGU wordt een duidelijke visie op "stille gebieden" gemist. Een technische benadering met decibellenformules is te beperkt. Een breder soort benadering is te vinden in het</p>	<p>In het vervolgonderzoek zullen veel meer potentiële stille gebieden worden onderzocht. Bij die inventarisatie zal zeker gebruik worden gemaakt van de pilotstudie die in Amsterdam is uitgevoerd.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		belevingsonderzoek in Amsterdam.	
8.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	Stille gebieden compenseren geluidsoverlast. Te veel lawaai in de woonomgeving is een van de belangrijkste gezondheidsklachten. Investeren in stille gebieden in de stad zou op termijn kostenbesparend kunnen zijn.	Eerst worden volgend op het Actieplan Geluid Utrecht de stille gebieden geïnventariseerd. Daarna kan worden gezien of aanvullend beleid gewenst is. De relatie tussen kostenbesparing in het kader van gezondheidszorg en de investering in stille gebieden kan momenteel met de bestaande kennis nog worden gekwantificeerd.
9.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	Op blz.13 in het AGU lezen we dat de schrijvers niet zover gaan om de stille gebieden te beschermen. Maar de Europese Richtlijn uit 2002 vereist plannen om stille gebieden te beschermen tegen een toename van geluidshinder (zie pag. 3 VROM publicatie). Graag wil de stichting horen en lezen dat die richtlijn wordt gevolgd.	Het is geen eis om stille gebieden te beschermen. Pas wanneer zij per gemeentelijke verordening als zodanig zijn aangewezen, moeten zij bij de geluidskartering verplicht in beeld worden gebracht en moet er bij een actieplan aandacht aan worden besteed. Wat dat betreft hanteert de gemeente Utrecht een iets andere aanpak. Stille gebieden zijn belangrijk en die wil de gemeente dan ook koesteren en zo veel mogelijk beschermen.
10.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	Kunnen stille gebieden in het centrum niet net als bomen beschouwd worden als monumenten?	Het voert vooralsnog te ver om stille gebieden een speciale status te geven wat kan leiden tot een uitbreiding van regels.
11.	Stichting Klank (Riek Westerhof)	Denk creatief als het gaat om het interesseren van stadsbewoners voor een zorgvuldige omgang met geluidsvolumes. Kijk hierbij naar het voorbeeld van de stad Linz in Oostenrijk die de akoestische ruimte heeft uitgeroepen tot een politiek onderwerp.	Na het vervolgonderzoek waarin de stille gebieden worden geïnventariseerd, zal de uitkomst actief aan een zo groot mogelijk publiek kenbaar worden gemaakt. Hierbij zal ook de waarde van stilte in de stad worden benadrukt waarmee de stadsbewoners worden geïnformeerd over een zorgvuldige omgang met ongewenst geluid.
12.	Stichting de Minstream Erven (J. Groen, G.J. Cats)	De Minstream Erven (het groen rondom de Minstream in Abstede) moet worden meegenomen in de lijst van stille gebieden.	Onderdeel van het Actieplan Geluid Utrecht is dat er een onderzoek zal worden gestart om de bestaande stille plekken van de stad te inventariseren en bekend te maken. De lijst die in bijlage 6 van het Actieplan Geluid Utrecht staat beschreven, betreft slechts een eerste inventarisatie van mogelijk stille plekken. Er zijn er uiteraard veel meer. Inmiddels is al voorzichtig gestart met het vervolg van de inventarisatie. Het gebied van de Minstream Erven is bij deze inventarisatie inderdaad al opgevallen en daar zal dan ook zeker binnenkort een geluidsmeting plaats gaan vinden.
13.	Sebastiaan Hoogstadt, Liesbeth Verhagen	Het is duidelijk dat de bestrijding van geluidsoverlast een belangrijk onderwerp is in de stad Utrecht. Er is gezien de inspanningen verbazing over het motorcross terrein vlakbij Zuilen op de Isotopenweg op Lage Weide, waarvan intensief gebruik wordt gemaakt. Het is hemelsbreed nog geen 200	Voor het aspect industrielawaai is een plandirempel vastgesteld van 60 dB. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door alle bedrijven op industrieterrein Lage Weide bij elkaar is op de gevel van de woningen aan de Amsterdamsestraatweg maximaal 55 dB. Het motorcrosssterrein mag daar volgens de milieuvergunning niet meer geluid maken dan 50 dB (exclusief correctie voor het

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		<p>meter verwijderd van een dicht bebouwde woonwijk. Het is teleurstellend dat in het AGU de geluidshinder van dit terrein buiten beschouwing wordt gelaten. Gevraagd wordt om kritisch te kijken naar het geluid van deze recreatieve activiteit en voor deze geluidsoverlast maatregelen te nemen.</p>	<p>tonale geluid). Deze waarde valt daarmee ruim binnen de plandrempel en de situatie is daarom niet bestempeld als knelpunt.</p> <p>Dit wil niet zeggen dat er geen hinder in het nabijgelegen woongebied is. Het kenmerkende geluid van een crossmotor is zeer duidelijk hoorbaar en zorgt daarmee sneller voor hinder.</p> <p>Een motorcrossterrein hoort overigens volgens de Wet geluidhinder thuis op een industrieterrein dat in het bestemmingsplan is aangewezen voor grote lawaaimakers. Lage Weide is zo'n industrieterrein.</p> <p>Het bevoegd gezag is in dit geval de provincie Utrecht. Bij klachten kunt u daar terecht voor een verzoek om handhaving van de geluidsvoorschriften uit de milieuvergunning.</p>
14.	Christiaan Heijne	<p>De gemeente geeft aan stil asfalt te ambiëren, maar dat de kosten te hoog zouden zijn omdat het maar ongeveer acht jaar mee gaat. Verderop in het plan staat dat in Breda al meer dan acht jaar met succes stil asfalt ligt.</p>	<p>Stil asfalt is nog steeds in ontwikkeling. Er zijn inmiddels goede, maar ook minder positieve ervaringen bekend. De gemeente wil voorkomen dat stil asfalt wordt neergelegd op een locatie waar het binnen 8 jaar al is versleten. Bijvoorbeeld op kruisingen; dat leidt tot te hoge onkosten en schaadt de betrouwbaarheid van het verkeersnetwerk. De gemeente past stil asfalt daarom bij voorkeur alleen toe wanneer de zekerheid bestaat dat het minimaal 8 jaar meegaat. Dat dit op specifieke locaties mogelijk moet zijn, leert inderdaad de ervaring van de gemeente Breda. Overigens heeft de gemeente Utrecht al op meerdere locaties stil asfalt toegepast. Een overzicht is te vinden in het kaartje op pagina 26 van het Actieplan Geluid Utrecht.</p>
15.	Christiaan Heijne	<p>Er zijn twijfels of de stad echt stiller wordt van stille banden voor het eigen wagenpark.</p>	<p>Het zal inderdaad niet veel stiller worden in de stad wanneer het hele gemeentelijke wagenpark op stille banden gaat rijden. Maar de gemeente vindt het wél belangrijk om het goede voorbeeld te geven en daar aandacht voor te vragen. Wanneer iedere automobilist op stille banden zou gaan rijden, wordt het de helft (3 dB) stiller op de weg.</p>
16.	Christiaan Heijne	<p>Bij stiller vervoer wordt in het plan de tram gemist. Waarom komt er alleen een tram om de zuid en niet ook een tram via de Maliespoorbaan een aftakking richting de Biltstraat die daar dan aftakt richting uithof en terug gaat via het Jans Kerkhof richting Utrecht Centraal? Heeft de gemeente een idee van het positieve effect dat dit kan</p>	<p>Het is nog niet zo dat trams geen of weinig lawaai maken. Er zijn wel stillere uitvoeringen dan bijvoorbeeld de trams in Amsterdam maar echt stil is ook deze vorm van vervoer niet. Een tram heeft wel een positief effect op de hoeveelheid in te zetten bussen waarmee het per saldo stiller zou kunnen worden. Dit is ook beter voor de luchtkwaliteit. Momenteel wordt er binnen de gemeente Utrecht onderzoek gedaan naar een uitgebreider tramnetwerk.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		hebben op de Burgemeester Reigerstraat e.o., en op de verkeersoverlast?	
17.	Christiaan Heijne	In het plan staat dat de gemeente met het isoleren van woningen wacht tot het moment dat iemand gaat (ver)bouwen, zodat diegene er dan zelf verantwoordelijk voor is. Dit is de omgekeerde wereld de gemeente onttrekt zich van haar verantwoordelijkheid.	Er staat in het Actieplan Geluid Utrecht niet dat de gemeente wacht met isoleren totdat een bewoner zijn of haar huis verbouwt. Er worden vele woningen per jaar geïsoleerd en daar wordt gewoon mee door gegaan. Wanneer iemand zelf het initiatief neemt voor de bouw van een woning (bijvoorbeeld een planontwikkelaar) op een lawaaiige locatie, dan heeft deze initiatiefnemer op grond van het Bouwbesluit zelf de verantwoordelijkheid voor een adequate geluidsisolatie. Dit geldt ook voor de verbouwing van een bestaande woning.
18.	Wijk C-Komitee (Ben Nijssen & Hillie Smidts)	Het comité heeft de huidige situatie voor geluidshinder en de geluidsplannen van de vier grote steden met elkaar vergeleken. Rotterdam staat op 1 met het grootste aantal geluidsgehinderden, maar toont meer ambitie om geluidsniveaus omlaag te brengen. Daardoor zal Utrecht over vier jaar de meest lawaaiige stad van Nederland zijn. Het comité zou graag zien dat Utrecht meer ambitie toont en minimaal dezelfde maximale plandrempel als de overige grote steden gaat hanteren (68 dB).	<p>In de zienswijze wordt alleen de maximale plandrempel van Utrecht genoemd. De 71 dB geldt alleen voor een zeer beperkt aantal grote doorgaande wegen. De secundaire wegen hebben net als bij de meeste andere gemeenten een plandrempel van 68 dB. Het grote verschil is dat de gemeente voor veruit de meeste gebieden een plandrempel van 65 dB hanteert. Dat is ambitieuzer dan veel andere gemeenten.</p> <p>Verder moet in ogenschouw worden genomen dat het percentage geluidsgehinderden in de stad maar beperkt wordt bepaald door het aantal mensen in de hoogste geluidsklassen. Juist in de klassen tussen 55 en 65 dB bevindt zich het grootste aantal geluidsgehinderden.</p>
19.	Wijk C-Komitee (Ben Nijssen & Hillie Smidts)	<p>Lawaai van o.a. evenementen, brommers en scooters worden ten onrechte niet meegerekend in het Actieplan Geluid Utrecht. De Europese richtlijn RL 2002/49/EG geeft een bredere definitie van omgevingslawaai. Hieronder wordt ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteit wordt veroorzaakt, verstaan inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten als beschreven in bijlage 1 van Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (2)</p> <p>Ook wordt er in het Actieplan Geluid Utrecht geen beeld geschetst van de geluidseffecten van de gebrekkige handhaving van de</p>	<p>De Europese Richtlijn Omgevingslawaai moest door de lidstaten worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland is dat gebeurd door het toevoegen van een extra hoofdstuk in de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is in artikel 118 lid 2 gedefinieerd dat de geluidsbelastingskaarten betrekking moeten hebben op het geluid van wegen, spoorwegen en inrichtingen (bedrijven). Ook is in de wet aangegeven dat het actieplan op deze zelfde geluidsbronnen betrekking moet hebben.</p> <p>In het Besluit Omgevingslawaai is vervolgens nog nader gespecificeerd van welke bedrijven het geluid in beeld moet worden gebracht. Het betreft alleen het geluid afkomstig van gezoneerde industrieterreinen en bedrijven die volgens hun milieuvergunningen 55 dB of meer bij woningen (mogen) veroorzaken.</p> <p>In het Actieplan Geluid Utrecht is in bijlage 9 aandacht besteed aan brommers en scooters. In bijlage 7 is kort uiteen gezet dat het geluid afkomstig van evenementen is behandeld in de Nota evenementen en festivals in Utrecht.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		geluidsnormen in het algemeen en met name bij horecabedrijven.	Handhaving van geluidsnormen (ook bij horeca) wordt uitgevoerd door de afdeling Toezicht en Handhaving. Naar aanleiding van klachten worden er geluidsmetingen verricht. Doorgaans worden daarna door de bedrijven maatregelen getroffen om binnen de normen te blijven.
20.	Wijk C-Komitee (Ben Nijssen & Hillie Smidts)	<p>Stiltegebieden moeten meer gekoesterd worden en geluidshinder door evenementen in het Actieplan Geluid Utrecht dient te worden meegenomen. Utrecht stelt in het AGU de stiltegebieden die de stad heeft te willen koesteren. Het gaat hierbij om de hofjes in de binnenstad en de parken in de stad. Wat betreft de parken is dit streven niet consequent. De parken worden regelmatig gebruikt voor evenementen, maar over evenementengeluid is niets opgenomen in het Actieplan Geluid Utrecht.</p> <p>Met deze hoge jaargemiddelde geluidsniveaus in parken kan moeilijk gesproken worden van stiltegebieden.</p> <p>De raadpleging 2008 van de Wijkraad Binnenstad heeft ondermeer uitgewezen dat 10% van de binnenstadsbewoners overweegt te verhuizen vanwege het lawaai van evenementen. Per 1-1-2009 zijn de geluidseisen bij evenementen echter zelfs versoepeld. Voorheen was bepaald dat $L_{Amax} < 80$ dB(A) in de nieuwe evenementennota is dat verlaagd naar $L_{Aeq} < 80$ dB(A). Dit betekent een verhoging van het lawaai met ca 10 dB(A).</p>	<p>In bijlage 7 is kort uiteen gezet dat het geluid afkomstig van evenementen is behandeld in de Nota evenementen en festivals in Utrecht. Deze Nota is dit jaar voor de komende 5 jaar vastgesteld.</p> <p>De parken in Utrecht worden inderdaad gebruikt voor evenementen en tijdens dergelijke festiviteiten zal het er natuurlijk niet stil zijn. Maar veel parken kunnen op andere momenten worden gebruikt voor stille recreatie. De gemeente wil de parken voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk maken en niet voor slechts één aspect geschikt laten zijn.</p> <p>Bepaalde parken bieden nu onevenredig vaak plaats aan evenementen. Eén van de doelen van het evenementenbeleid is om ook andere parken geschikt te maken waardoor de geluidshinder meer evenredig wordt verspreid.</p>
21.	Buurtcomité Schepenbuurt (Colin Beekman)	Het Actieplan Geluid Utrecht kent ten aanzien van de Schepenbuurt grote omissies. Op de geluidskaart is de by-pass tussen de Cartesiusweg en de Hogeweidebrug niet meegenomen.	Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidshinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. In 2006 was de genoemde by-pass nog niet aanwezig en komt daarmee ook niet voor op de geluidskaarten. In de volgende

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
			karteringsperiode (die elke 5 jaar wordt herhaald) in 2012 zal de by-pass te zien zijn.
22.	Buurtcomité Schepenbuurt (Colin Beekman)	In het Actieplan Geluid Utrecht wordt niet geanticipeerd op het effect van de verkeersstroom over de (nog aan te leggen) Spoorlaan, via de Cartesiusweg en de by-pass naar het (nog aan te leggen) aantrekkelijke Leidsche Rijn Centrum. Deze verkeersstroom zal een aanzienlijke toename van verkeerslawaai voor de Schepenbuurt langs leiden. De effecten zijn net zoals bij het ALU ten onrechte niet meegenomen.	Het Actieplan Geluid Utrecht gaat alleen in op "bestaande" situaties (2006) en niet over het mogelijk effect van toekomstige plannen.
23.	Buurtcomité Schepenbuurt (Colin Beekman)	De verdubbeling van het spoor zal leiden tot meer treinen en meer geluidsoverlast. De gemeente dient de leefbaarheid van de Schepenbuurt serieus te nemen en zich sterk te maken voor een geluidsscherm bij ProRail. Hierover dient een uitspraak te staan in het Actieplan Geluid Utrecht.	De verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen langs spoorwegen ligt bij het Rijk (Prorail). In het kader van de verbreding van het spoor zullen door Prorail aanvullende geluidsmaatregelen ter plaatse worden getroffen. Deze maatregelen zullen bestaan uit aanpassingen aan de brug, het plaatsen van raildempers en geluidsschermen. Dit proces wordt door de gemeente nauwlettend gevolgd en gecontroleerd. De gemeente vindt het van zeer groot belang dat op deze door het spoor hoogbelaste locatie de juiste maatregelen worden getroffen. Dit hele proces valt echter buiten het kader van het Actieplan Geluid Utrecht en wordt om die reden ook niet genoemd.
24.	Buurtcomité Schepenbuurt (Colin Beekman)	De gemeente dient het geluidsniveau onder de spoorbrug te verlagen, dit kan voor fietsers zware geluidsoverlast veroorzaken en de gezondheid aantasten. Deze maatregel is van belang gezien de planning om een hoofdfietsroute over de Keulsekade te maken.	Zoals in hoofdstuk 2 van het Actieplan Geluid Utrecht staat beschreven, is de gemeente van mening dat het niet erg is wanneer iemand een keer kortdurend langs een lawaaiige locatie moet fietsen. Het geluidsniveau onder een brug kan bij een treinpassage inderdaad flink hoog zijn. Maar het is zeer vraag of dit de gezondheid kan aantasten. In een korte tijd kan pas vanaf 120 dB gehoorschade optreden. Zulke niveaus worden op deze locatie niet gehaald.
25.	Buurtcomité Schepenbuurt (Colin Beekman)	Waarom zijn er geen geluidsmaatregelen in het plan voorgesteld voor de Schepenbuurt voor de plekken waar de overlast hoger is dan de geldende normen. Daarbij moet eerst al het mogelijke gedaan worden om de bron van geluidsoverlast aan te pakken. Isolatie van huizen mag alleen een laatste middel	In de Schepenbuurt zijn verschillende woningen die aan een hoog geluidsniveau worden blootgesteld. Het geluid van het spoor is een verantwoordelijkheid van Prorail waar de gemeente overigens wel invloed op uitoefent. Het verkeer op de Thomas à Kempisweg zorgt bij sommige woningen ook voor een relatief hoog geluidsniveau. Deze weg is echter aangewezen als primaire as waarmee het een belangrijke verkeersfunctie heeft. De

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		zijn.	plandrempeel langs deze weg ligt hier dan ook wat hoger. Bij de woningen langs de Thomas à Kempisweg komen geen overschrijdingen van de plandrempeel voor.
26.	Wijkraad West (Pieter Smit, Mathilde Kruse-van Geffen)	De belangrijkste bron voor geluidshinder is het verkeerslawaai. Het is dan ook belangrijk om vooral die maatregelen op te pakken die tegelijkertijd luchtkwaliteit, ruimtedruk, geluidshinder, verbruik fossiele energie en bereikbaarheid aanpakken. Dat betekent bevorderen van de verschuiving naar een schone, stille en duurzame vorm van mobiliteit.	Deze doelstelling wordt door de gemeente onderschreven en sluit goed aan bij het in ontwikkeling zijnde Milieubeleidsplan van de gemeente Utrecht. Het project "Utrecht maakt nieuwe energie", waarin de gemeente initiatieven ontplooit om elektrisch vervoer te stimuleren, past ook goed bij deze doelstelling.
27.	Wijkraad West (Pieter Smit, Mathilde Kruse-van Geffen)	Belangrijke bron voor geluidshinder zijn de rijks- en provinciale wegen en spoorwegen. De gemeente Utrecht is niet verantwoordelijk voor die wegen. Toch missen we in het Actieplan Geluid Utrecht de stappen die de gemeente neemt om er voor te zorgen dat andere overheden en Prorail hun verantwoordelijkheden nemen en zorgen voor effectieve maatregelen. De wijkraad waardeert de toezegging van wethouder De Bondt tijdens de bewonersavond in de Schepenbuurt op 12 november jl. dat ze bij Prorail de geluidsoverlast zal aankaarten die de buurt ervaart bij de spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De wijkraad blijft graag op de hoogte van de ontwikkelingen hieromtrent.	De verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen langs rijks- en spoorwegen ligt inderdaad bij het Rijk (respectievelijk Rijkswaterstaat en Prorail). De gemeente houdt in het kader van alle infrastructurele aanpassingen de gevolgen voor geluid altijd nauwlettend in de gaten en controleert de rijksoverheid of zij voldoet aan de wettelijke eisen. In het kader van de verbreding van het spoor ter hoogte van de Schepenbuurt zullen door Prorail geluidsmaatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zullen bestaan uit aanpassingen aan de brug, het plaatsen van raildempers en geluidsschermen. Dit proces wordt door de gemeente nauwlettend gevolgd en gecontroleerd.
28.	Wijkraad West (Pieter Smit, Mathilde Kruse-van Geffen)	Als het goed is zal de ondertunneling van de A2 voor Utrecht West een belangrijke vermindering van de geluids-overlast opleveren. Toch is er de indruk dat de verkeersoverlast in Utrecht West wordt onderschat. Welke normen zijn gehanteerd voor (de woningen langs) de doorgaande route door de woonwijken in Utrecht West (Pijperlaan, J.Haydnlaan, Lessinglaan, Cartesiusweg)? Is hier uitgegaan van primaire, secundaire of overige panden? Bij de ambitie van de gemeente om het aantal vervoersbewegingen op de Pijperlaan, J.Haydnlaan,	De doorgaande route door de woonwijken in Utrecht West bestaat deels uit een secundaire as en deels een primaire as conform het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). De Pijperlaan, J.Haydnlaan, Lessinglaan en Spinozaweg zijn secundair; hiervoor is een plandrempeel van 68 dB aangehouden. De Thomas à Kempisweg en Cartesiusweg zijn primair; hier geldt een plandrempeel van 71 dB. Pas wanneer deze wegen daadwerkelijk zijn gewijzigd in een wijkontsluitingsweg en het GVVP is aangepast, zal in een volgend actieplan (over 5 jaar) bij gelijkblijvende systematiek, mogelijk een andere plandrempeel worden gehanteerd. Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		<p>Lessinglaan terug te brengen naar die van een wijk-ontsluitingsweg past de ambitie voor 'overige' panden. Onduidelijk is of er rekening is gehouden met de in het ALU voorspelde groei van het autoverkeer. De geluidshinder is een extra reden om druk te houden op de beperking van vrachtverkeer door Oog in Al (en andere woonwijken.)</p>	<p>de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. Eventuele voorspelde groei valt buiten dit kader.</p>
29.	<p>Wijkraad West (Pieter Smit, Mathilde Kruse-van Geffen)</p>	<p>In Utrecht West zijn relatief veel woningen waar geluidsbeperkende maatregelen gewenst zijn maar die nog niet op de A-lijst staan (Vleutenseweg, Oog in Al, en Kanaalstraat) Er zijn twijfels over de snelheid waarmee de gewenste maatregelen worden uitgevoerd gezien de beperkte beschikbare financiële middelen. Ook zijn er twijfels of de goede normen zijn gehanteerd om de urgentie van de maatregelen vast te stellen.</p>	<p>Woningen die op de A-lijst staan zijn wettelijk beschreven als woningen die in 1986 een zekere te hoge geluidsbelasting hadden en die voor een bepaalde wettelijk gestelde termijn gemeld moesten zijn bij het Rijk. Daarna is door middel van een besluit van het Ministerie van VROM (de zogeheten "Megabeschikking") de A-lijst formeel vastgesteld. Hierna waren geen wijzingen meer mogelijk. Er kunnen dus geen nieuwe woningen op de A-lijst komen. De gemeente ontvangt per jaar een budget om woningen te isoleren. Bij het bepalen van de volgorde zal mede worden gekeken naar de in het Actieplan Geluid Utrecht beschreven knelpuntlocaties. De Vleutenseweg wordt in dat kader in paragraaf 5.2.3 met name genoemd.</p>
30.	<p>Wijkraad West (Pieter Smit, Mathilde Kruse-van Geffen)</p>	<p>De gemeente dient na te gaan op welke manier maatregelen genomen kunnen worden om meer woningen in Utrecht op meerdere terreinen tegelijkertijd te verbeteren: geluidsisolatie, energieneutraal, verbetering van de kwaliteit van het binnenmilieu.</p>	<p>Het geluidsisolatieprogramma, waaraan al sinds de jaren '80 wordt gewerkt, is primair een wettelijke verplichting van de rijksoverheid. De benodigde geluidswerende voorzieningen worden in de meeste gevallen (indien er géén achterstallig onderhoud is) geheel vergoed door de gemeente Utrecht die hiervoor gelden van het Rijk ontvangt. Hierdoor kan iedereen meedoen en is het deelnemerspercentage hoog. Verder is het van belang te weten dat geluidsisolatie alleen betrekking heeft op geluidsgevoelige ruimten zoals slaap- en woonkamers en alleen plaatsvindt aan de geluidsbelaste zijde van de woning. Voor thermische isolatie moet meestal de gehele woning worden aangepakt (gevel, dak, vloer). De gemeente informeert de eigenaren en bewoners over de mogelijkheden van het aanvragen van energiesubsidie. Vaak leidt dit initiatief ertoe dat eigenaren extra investeren in hun woning.</p>
31.	<p>Gerard Cats</p>	<p>Er worden in het Actieplan Geluid Utrecht te weinig acties voorgesteld. De actie "het instellen van onderzoek" moet gekoppeld worden aan een vervolgactie. Het plan mag</p>	<p>Pas als er uit een onderzoek (bijvoorbeeld een onderzoek naar het toepassen van lage geluidsschermen) naar voren komt dat bepaalde maatregelen effectief, praktisch uitvoerbaar en financieel haalbaar blijken, zal worden besloten of deze daadwerkelijk</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		ambitieuzer zijn.	zullen worden uitgevoerd. Hiervoor moet steeds afzonderlijk een financiële dekking worden gevonden waardoor het nu nog niet mogelijk is toezeggingen te doen.
32.	Gerard Cats	Bovendien zijn de gehanteerde normen weinig ambitieus, waar andere steden een plandrempel van 68 dB hanteren, is het College tevreden als het geluid op een aantal wegen in de stad onder 71 dB blijft. Zelfs langs snelwegen gelden veel hogere eisen (Rijkswaterstaat hanteert een plandrempel van 65 dB). De gezondheidseffecten moeten meer meegewogen worden in het beleid.	De gemeente heeft voor een beperkt aantal wegen gekozen voor een plandrempel van 71 dB. Voor het grootste deel van de stad geldt 65 dB als plandrempel. Rijkswaterstaat heeft overigens meer mogelijkheden om het geluid te bestrijden. Dubbellaags ZOAB en hoge geluidsschermen zijn binnen in een stad zelden uitvoerbaar.
33.	Gerard Cats	Pagina 10: "woningisolatie - De uitvoering op langere termijn is mede afhankelijk van de rijksbudgetten die wij de komende jaren zullen krijgen." Geluidsisolatie geeft in het algemeen ook een betere warmte-isolatie. Voor warmte-isolatie zijn ook andere subsidies beschikbaar, bijvoorbeeld tot 25% door de provincie. Kunnen deze twee gecombineerd worden, zodat beide isolatieprogramma's versneld worden?	De energiesubsidie is een stimuleringsregeling waarbij slechts een gedeelte van de investering in het huis gefinancierd kan worden. De regeling geldt alleen voor particulieren; de gemeente kan deze niet aanvragen. De eigenaren dienen zelf eerst een investering te doen en kunnen daarna pas subsidie aanvragen waarbij ze moeten aantonen dat aan de voorwaarden is voldaan. Het geluidsisolatieprogramma, waaraan al sinds de jaren '80 wordt gewerkt, is primair een wettelijke verplichting van de rijksoverheid. De benodigde geluidswerende voorzieningen worden in de meeste gevallen (indien er géén achterstallig onderhoud is) geheel vergoed door de gemeente Utrecht die hiervoor gelden van het Rijk ontvangt. Hierdoor kan iedereen meedoen en is het deelnemerspercentage hoog. Verder is het van belang te weten dat geluidsisolatie alleen betrekking heeft op geluidsgevoelige ruimten zoals slaap- en woonkamers en alleen plaatsvindt aan de geluidsbelaste zijde van de woning. Om energiesubsidie te krijgen moet meestal de gehele woning worden aangepakt (gevel, dak, vloer). De gemeente informeert de eigenaren en bewoners over de mogelijkheden van het aanvragen van energiesubsidie. Vaak leidt dit initiatief ertoe dat eigenaren extra investeren in hun woning.
34.	Gerard Cats	Op pagina 19 moet het deel van de Maliesingel tussen de Tolsteegsingel en de Oosterstraat ook worden vermeld. Dit deel ontbreekt ook in de lijst op pagina 12.	De Maliesingel staat inderdaad op de knelpuntenkaart maar abusievelijk niet in de lijst. Dit zal in het definitieve Actieplan Geluid Utrecht worden aangepast.
35.	Bewonersoverleg Lunetten (H.J.M. van Kruysdijk)	De geluidskaart wegverkeer in het Actieplan Geluid Utrecht laat zien dat in een groot deel van de wijk hoge geluidsniveaus voorkomen door overlast van de	De woningen in Lunetten die vermeld staan op de kaart in bijlage 5, zijn blijkens de legenda benoemd als "nog te saneren" en niet "nog te saneren van A-lijst". De woningen zijn onderdeel van de zogeheten B-lijst. De bronbeheerder, in dit geval

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		<p>verkeerswegen. Het is terecht dat een aantal woningen in Lunetten die volgens de codering tot de A-lijst horen als eerste worden gesaneerd. Er is onduidelijkheid of de woningen in Lunetten die tot de A-lijst behoren door de gemeente of door de rijksoverheid worden gesaneerd.</p>	<p>Rijkswaterstaat, is verantwoordelijk voor de geluidsaspecten van de rijkswegen. Dus ook voor de sanering. Rijkswaterstaat heeft overigens zelf een actieplan geluid opgesteld. De gemeente Utrecht heeft daarop een zienswijze ingediend waarin aangedrongen wordt op een krachtiger bronbeleid.</p>
36.	<p>Bewonersoverleg Lunetten (H.J.M. van Kruysdijk)</p>	<p>De gemeente Utrecht neemt geen extra maatregelen om het geluid van railverkeer of rijkswegen te beperken, ondanks dat onderkend wordt dat het geluid buitenshuis ook van belang is voor de leefsituatie. De gemeente moet haar eigen bevolking beschermen tegen een continu hoog geluidsniveau. BOL verzet zich tegen het idee dat de gemeente geen invloed kan uitoefenen op de keuzes van Prorail en Rijkswaterstaat.</p>	<p>Op grond van de Wet geluidhinder ligt de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen en het opstellen van actieplannen voor de rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorlijnen) bij het Rijk.</p> <p>De gemeente probeert voortdurend invloed uit te oefenen bij Prorail en Rijkswaterstaat. Deze beïnvloeding is veelal gekoppeld aan (spoor)wegaanpassingsbesluiten en valt daarom niet onder de reikwijdte van het Actieplan Geluid Utrecht. Zo probeert de gemeente, rekeninghoudend met de beperkte ruimte die de wetgeving biedt, de belangen van de burgers te waarborgen in Tracébesluiten (spoorverbreding Vleuten-Geldermalsen) en Wegaanpassingsbesluiten (o.a. Ring Utrecht). Uit deze separate aanpassingsbesluiten kunnen ook wettelijk verplichte maatregelen volgen ter beperking van het geluid. Maar de gemeente kan het Rijk niet verplichten bovenwettelijke maatregelen te treffen.</p>
37.	<p>Bewonersoverleg Lunetten (H.J.M. van Kruysdijk)</p>	<p>De geluidsmuur rondom de wijk, die in eigendom is van de gemeente, is niet toereikend en wordt niet goed onderhouden. De dijk waarop de muur staat is verzakt waardoor openingen zijn ontstaan.</p>	<p>Het is uiteraard niet de bedoeling dat er openingen in een geluidsafscherming ontstaan. De gemeente zal actie (laten) ondernemen om de ontstane openingen, indien akoestisch relevant, te dichten.</p>
38.	<p>PLU (Trudie Jongkind)</p>	<p>De gemeente geeft als voornaamste reden voor het maken van dit Actieplan Geluid Utrecht dat hiermee wordt voldaan aan regelgeving op Europees niveau. Mogelijk is dit een van de redenen dat het plan voldoet als nota, maar weinig ambitie toont.</p> <p>Het AGU gaat bijna alleen in op het geluid van autoverkeer, treinen en grote industrieën. Dit is jammer, want er zijn in de stad immers vele andere categorieën van geluidsbronnen, waarvan de vele evenementen in de openbare ruimte er slechts een</p>	<p>Voor bouwlawaai (onder andere het geluid van heien) bestaat al gemeentelijk beleid; verwoord in de nota Bouwhinder – grenzen aan hinder voor omwonenden door bouw-/sloopwerkzaamheden van februari 2006. Ook voor evenementen is onlangs nog een nieuwe beleidsnota afgerond. Aan het geluid van motoren en bromfietsen kan de gemeente weinig doen. De Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) is verantwoordelijk voor de toelating van voertuigen op de weg. Geluid is één van de aspecten die daarbij worden gecontroleerd. De politie zorgt voor de handhaving. In Utrecht is het Scooterteam van het regiopolitiekorps actief die bromfietsen controleert op de geluidsproductie.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		<p>is.</p> <p>Naast het geluid van het toenemende aantal particuliere airco's als extra, had ook kunnen worden gedacht aan alle herrie van motoren en bromfietsen, en van geluiden uit de bouw zoals heien en het gebruik van zware machines, die op de stedelijke geluidkaart ook een grote rol spelen. Wij missen een aanpak in het AGU ten aanzien van deze geluidsbronnen. Vooral omdat Utrecht de komende 15 tot 20 jaar nog vele grote bouwprojecten te realiseren heeft.</p>	
39.	PLU (Trudie Jongkind)	<p>Gezien de ernst van de situatie is het onjuist en onbegrijpelijk dat het AGU voor de grote primaire assen als plandrempel 71 dB hanteert terwijl de drie overige grote steden in de Randstad de hoogste geluidsdrempel op maximaal 68 dB hebben vastgesteld. Verzocht wordt om ook in Utrecht het uiterste maximum bij 68 dB te leggen. De situatie aan de Laan van Minsweerd en de Josephlaan is eigenlijk menonwaardig.</p>	<p>De plandrempel van 71 dB geldt alleen voor een zeer beperkt aantal grote doorgaande wegen. De secundaire wegen hebben net als bij de meeste andere gemeenten een plandrempel van 68 dB. Het grote verschil is dat de gemeente voor veruit de meeste gebieden een plandrempel van 65 dB hanteert. Dat is ambitieuzer dan veel andere gemeenten.</p> <p>De St. Josephlaan en de Laan van Minsweerd zijn inderdaad grote knelpunten zoals ook is weergegeven in het Actieplan Geluid Utrecht. Ook bij de gekozen plandrempel van 71 dB.</p>
40.	PLU (Trudie Jongkind)	<p>Voor geluidsoverlast langs de Utrechtse wegen wordt in grote lijnen het GVVP gevolgd, waar het Utrechtse verkeersnet hiërarchisch is onderverdeeld. Op primaire assen geldt een maximum van 71 dB, op secundaire assen (ontsluitingswegen) is het maximum 68 dB en op overige wegen 65 dB.</p> <p>In het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn is de wettelijke geluidsgrens bepaald op 63 dB. Hier is van het begin af aan preventief rekening gehouden met geluidshinder.</p> <p>Bij alle vormen van meer grootschalige herstructurering, zoals bij het Merwedekanaal en het Veemarkterrein dienen dit soort ambities zoveel mogelijk worden nagestreefd. Het voorkomen van ernstige geluidshinder hoort tot de belangrijkste ontwerpbeisen bij</p>	<p>Het is inderdaad mogelijk om een goed akoestisch klimaat te scheppen als er bij nieuwe ontwikkelingen van het begin af aan rekening wordt gehouden met de preventie van geluid. De Geluidnota Utrecht 2007 gaat over nieuwe ontwikkelingen. Daarin heeft het aspect van luwe gevels een prominente plaats. Het Actieplan Geluid Utrecht richt zich alleen op bestaande knelpunten.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		stedelijke herontwikkeling. En dat ook bij vormen van nieuwe verstedelijking van begin af aan moet worden gedacht aan stille, geluidsluwe ontmoetingsgebieden.	
41.	PLU (Trudie Jongkind)	<p>In het kader van de besluitvorming rond de 'Ring Utrecht' hebben Rijks- en regiobestuurders besloten tot een forse verbreding van nagenoeg al het asfalt rond de stad. Het autogebruik rond, van en naar Utrecht wordt gestimuleerd en dit zal tot een toename van het verkeer in de stad leiden.</p> <p>In het definitieve AGU moeten de effecten van deze keuze integraal worden doorgerekend en gepresenteerd. De gemeente dient aan te geven op welke wijze zij aan alle gestelde doelen kan beantwoorden en hoeveel dat gaat kosten. Uiteraard gaan wij er van uit dat u niet nog meer wegen in de 71 dB categorie zult schuiven, maar dat ook voor primaire assen 68 dB als maximum zal moeten gelden.</p>	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaier die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. In 2006 was de 'Ring Utrecht' nog niet aanwezig en maakt daarom ook geen onderdeel uit van het Actieplan Geluid Utrecht. Het Actieplan Geluid Utrecht gaat niet over het mogelijk effect van toekomstige plannen. Deze zullen te zijner tijd moeten worden getoetst aan de dan geldende wettelijke eisen.</p>
42.	VvE Bartoklaan (L. Mevissen)	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht spreekt geen ambitie uit om werkelijk iets te doen aan de geluidshinder door het binnenstedelijk wegverkeer. De plandrempels zijn voor verschillende wegtypen zo hoog gekozen dat het lijkt alsof er geen knelpunten zijn. Terwijl uit de geluidskaarten blijkt dat bij deze en lagere geluidsbelasting bij zeer veel inwoners van Utrecht geluidshinder wordt ondervonden.</p>	<p>Het klopt dat er bij lagere niveaus dan de gekozen plandrempels bij veel bewoners ook nog geluidshinder wordt ondervonden. Door de keuze van deze plandrempels wordt echter wel duidelijk waar de grootste problemen zich voordoen zodat de gemeente zich daar eerst op kan focussen.</p>
43.	VvE Bartoklaan (L. Mevissen)	<p>De volgens deze plandrempels gedefinieerde knelpunten worden niet met maatregelen in het Actieplan Geluid Utrecht opgelost.</p>	<p>Het oplossen van alle knelpunten is binnen de looptijd van dit Actieplan Geluid Utrecht niet realistisch. Met de beperkte middelen en door zoveel als mogelijk aan te sluiten bij andere projecten probeert de gemeente de knelpuntsituaties te verbeteren.</p>
44.	VvE Bartoklaan (L. Mevissen)	<p>Het is begrijpelijk dat er beperkte mogelijkheden zijn voor geluidsafscherming of stil asfalt, maar voor het terugdringen van het autoverkeer in de stad bestaat ook vanuit andere belangen een duidelijke noodzaak. Uit het ALU blijkt dat</p>	<p>Het aantrekkelijk maken van alternatieven zoals OV, fietsen en P&R is een belangrijk aspect van het Actieplan Luchtkwaliteit. Dit staat in het Actieplan Geluid Utrecht als zodanig ook vermeld in bijlage 3 waarbij het effect voor geluid als beperkt wordt bestempeld.</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		de gemeente hiervoor diverse mogelijkheden ter beschikking heeft. Door verkeersmaatregelen en het aantrekkelijker maken van alternatieve vervoersmiddelen. Het afremmen van de groei van het autoverkeer wordt gemist in het Actieplan Geluid Utrecht.	
45.	VvE Bartoklaan (L. Mevissen)	Ondanks de beleidslijn om autoverkeer te concentreren op enkele hoofdassen vindt er toch nog veel (sluip)verkeer plaats door de wijken. Zo is de Bartoklaan en in het verlengde daarvan de Mozartlaan een aantrekkelijke sluiproute voor autoverkeer dat de drukte van de Weg der Verenigde Naties en de Beneluxlaan/PHL-laan wil ontwijken. Neem de maatregel om gebieden sneller in te richten als 30 km per uur gebieden op het AGU. De afname van rijsnelheid en verkeersdrukke binnen de wijken, komt niet alleen ten goede aan het woongenot maar ook aan de veiligheid (spelende kinderen en fietsroutes) en oversteekbaarheid. Tevens zal dit de kwaliteit van het park Oog in Al ten goede komen.	Het sluipverkeer door Oog in Al is uitgebreid aan de orde gekomen in het Wijkverkeersplan West. Een pakket van maatregelen is ontworpen om de sluiproute zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Het instellen van een 30 km/u gebied in de Bartoklaan is beoogd maar er kan nu nog niet worden aangegeven op welke termijn dit zal worden uitgevoerd. Een dergelijke maatregel houdt meer in dan alleen het plaatsen van een enkel verkeersbord. De inrichting van de openbare ruimte moet worden aangepast waardoor een lagere snelheid als het ware wordt afgedwongen. Hierbij kan worden gedacht aan verkeersdrempels en obstakels waaromheen gereden moet worden (slalom). De uitvoering is afhankelijk van financiële middelen. Op de Mozartlaan, die nu (nog) geen 30km/u weg is, liggen meerdere verkeersdrempels die het verkeer al dusdanig remmen dat er nauwelijks harder dan 30 km/u kan worden gereden. Het hier instellen van een 30 km/u regime zal naar verwachting dan ook niet tot een sterke verbetering op deze weg leiden.
46.	H.C. van Kats	Er wordt speciale aandacht gevraagd voor de relatie AGU en ALU.	De relatie tussen het AGU en ALU is zeker aanwezig; het Actieplan Geluid Utrecht verwijst dan ook naar de positieve effecten die het ALU kan hebben voor bepaalde geluidsknelpunten. Er moet wel bij worden vermeld dat het hier twee verschillende wettelijke kaders betreft. Ook de looptijd van de plannen verschilt. Het Actieplan Geluid Utrecht kent een cyclus van 5-jaar (om de 5 jaar moeten er nieuwe geluidskaarten en actieplannen worden opgesteld). De doorwerking en afstemming van het ALU met het nu voorliggende Actieplan Geluid Utrecht is nog enigszins beperkt. De effecten van de in het ALU voorgestelde maatregelen kunnen daarom mogelijk pas bij een volgende cyclus in meer detail nader worden onderzocht.
47.	H.C. van Kats	Wanneer spoorwegen en autowegen in elkaars nabijheid worden gebracht is het op zijn minst goed te benoemen wat het effect is van toekomstige	Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		maatregelen of ingrepen in de stad. Er wordt aandacht gevraagd voor de voornemens van de gemeente voor de aanleg van een ontsluitingsweg vanaf de A2 via industrieterrein Cartesiusweg langs de Isotopenweg, Julianapark en daaraan parallel gelegen de spoorweg en aansluitend op de Cartesiusweg/ St. Jospheiaan/Marnixlaan.	worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. De door u genoemde ontsluitingsweg vanaf de A2 was in 2006 nog niet aanwezig en komt daarmee ook niet voor op de geluidskaarten. Het Actieplan Geluid Utrecht gaat niet over het mogelijk effect van toekomstige plannen. Deze zullen te zijner tijd moeten worden getoetst aan de dan geldende wettelijke eisen.
48.	H.C. van Kats	Hoe gaat de gemeente om met de ambitie om het Julianapark een stiltegebied te laten zijn, wanneer de gemeente voornemens is een drukke verkeersverbindingsweg hieraan te leggen?	De wettelijke eisen aan de geluidsbelasting van de toekomstige verbindingsweg gelden ter plaatse van woningen. De woningen die direct aan het Julianapark grenzen zullen er daardoor voor zorgen dat het geluid in het park niet ongelimiteerd zal kunnen zijn. Verder zal de invloed van het spoortalud, waarachter de weg ter hoogte van het Julianapark deels verscholen zal liggen, een positief effect hebben. Of er aanvullend maatregelen getroffen zullen worden teneinde het geluid van de verbindingsweg in het Julianapark te beperken, valt buiten het kader van dit Actieplan Geluid Utrecht. Dit zal de gemeente bij de definitieve besluitvorming rond deze weg wel gaan onderzoeken en meewegen.
49.	H.C. van Kats	Blijven de geluidsniveaus binnen de normen in de toekomstige combinatie van spoorweg en de verbindingsweg ter hoogte van de Bessemmerlaan? Een groot deel van de woningen staan langs de spoordijk van het tracé Utrecht-Amsterdam. Hoe gaat de gemeente hier om met de geluidshinder in zowel de woningen als de tuinen?	Bij de besluitvorming rond de nieuwe verbindingsweg zal er moeten worden getoetst aan de geldende wettelijke normen. Daarbij zal het aspect cumulatie van het geluid van de spoorweg en verbindingsweg ook een rol spelen. Het geluid wordt overigens alleen getoetst ter plaatse van de gevel van de woningen en binnen in de woningen; tuinen vallen niet onder de Wet geluidhinder.
50.	Vrienden van Amelisweerd (Jan Korff de Gidts)	De ernst van de situatie in Utrecht wordt duidelijk als je het Actieplan Geluid Utrecht leest. Het is onjuist en onbegrijpelijk dat het AGU voor de grote primaire assen als plandrempel 71 dB hanteert, terwijl de overige drie grote steden de hoogste plandrempel op maximaal 68 dB hebben vastgesteld. De situatie aan de Laan van Minsweerd en de St. Josephlaan is eigenlijk menonwaardig.	De 71 dB geldt alleen voor een zeer beperkt aantal grote doorgaande wegen. De secundaire wegen hebben net als bij de meeste andere gemeenten een plandrempel van 68 dB. Het grote verschil is dat de gemeente voor veruit de meeste gebieden een plandrempel van 65 dB hanteert. Dat is ambitieuzer dan veel andere gemeenten. Wij delen uw mening dat de geluidssituatie aan de St. Josephlaan en de Laan van Minsweerd grote knelpunten zijn.
51.	Vrienden van	Het AGU heeft tal van relaties	Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
	Amelisweerd (Jan Korff de Gidts)	<p>met het ALU waarvan de uitvoering nog allerm minst zeker is gezien de financiële dekking. Daarnaast heeft de besluitvorming van het Rijk in het kader van de "Ring Utrecht grote betekenis voor de stad. Deze maatregelen stimuleren het autogebruik rond, van en naar Utrecht en stimuleert daarmee de toename van verkeer in de stad. Wij verwachten in het definitieve AGU minstens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat u de effecten van deze keuze integraal (dus ook binnen de Ring) doorrekent en presenteert - dat u aangeeft op welke wijze u dan aan alle gestelde doelen kunt beantwoorden en hoeveel dat ons gaat kosten. Uiteraard gaan wij er - gezien het bovenstaande- van uit dat u niet nog meer wegen in de 71 dB categorie zult schuiven, maar dat ook voor primaire assen 68 dB als maximum zal moeten gelden. 	<p>de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten). Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. In 2006 was de 'Ring Utrecht' nog niet aanwezig en maakt daarom ook geen onderdeel uit van het Actieplan Geluid Utrecht. Het Actieplan Geluid Utrecht gaat niet over het mogelijk effect van toekomstige plannen. Deze zullen te zijner tijd moeten worden getoetst aan de dan geldende wettelijke eisen.</p>
52.	Vrienden van Amelisweerd (Jan Korff de Gidts)	<p>Wij zien graag het besef dat de keuze voor meer asfalt geen verstandige weg is. De eisen van leefbaarheid en bereikbaarheid zullen steeds moeilijker te combineren zijn wanneer rijks-, regionaal en gemeentelijk verkeersbeleid op deze voet verder gaat. De problematiek wordt zwaarder door de segmentering van beleidsvorming van verkeer, ruimtelijke ordening, milieu en gezondheid.</p>	<p>De keuze voor meer of minder asfalt wordt niet gemaakt in het kader van dit Actieplan Geluid Utrecht. De besluitvorming hierover vindt op meerdere bestuurslagen plaats en daarbij worden ook andere belangen dan alleen geluid meegewogen.</p>
53.	Vrienden van Amelisweerd (Jan Korff de Gidts)	<p>Ga regionaal voor duurzame oplossingen, in de lijn van het rapport "de kracht van Utrecht" wat leidt tot 12,6% minder autoverkeer</p>	<p>Een gemiddelde verkeersreductie van 12,6% heeft een geluidseffect van ongeveer een 0.5 dB en dat is niet waarneembaar. Er is tenminste 40% reductie nodig om enig waarneembaar geluidseffect te krijgen. Dit geeft al aan dat verkeerskundige maatregelen, die al veel inspanning vergen, geluidstechnisch maar weinig reductie geven. Daarom moet het (inter)nationale bronbeleid naar onze mening meer worden geïntensiveerd en aangescherpt.</p>
54.	A.W. Vorstenburg	<p>Met dit Actieplan Geluid Utrecht wordt op een groot aantal</p>	<p>Het Actieplan Geluid Utrecht zorgt niet voor een legalisatie van situaties met een hoge</p>

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		plaatsen in Utrecht een situatie gelegitimeerd met een geluidsbelasting die schadelijk is voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid.	geluidsbelasting. De grenswaarden van de Wet geluidhinder kunnen met dit Actieplan Geluid Utrecht niet worden vervangen. Het Actieplan Geluid Utrecht is feitelijk een aanvulling op het wettelijk kader.
55.	A.W. Vorstenburg	De voorkeursgrenswaarde voor woningen volgens de Wet geluidshinder is 48 dB, de maximale ontheffingswaarde 63 dB. Het is teleurstellend te moeten merken, dat in hoofdstuk 3 de plandrempels voor wegverkeerslawaai toch worden gesteld op 65, 68 en 71 dB. Dit is veel hoger dan de grens, waarboven ernstige hinder optreedt en ver boven de grenswaarden uit de Wet geluidshinder. De bewoners lopen daardoor grote kans op gezondheidsschade. In het Actieplan Geluid Utrecht wordt vervolgens verder nergens ingegaan op de gevolgen van de gekozen plandrempels en deze gezondheidsrisico's. Bij de genoemde plandrempels moet expliciet aangegeven worden, dat een verhoging van een plandrempel met 3 dB een verdubbeling van de hoeveelheid geluid betekent. De genoemde stappen tussen 65 en 71 dB staan dus voor verviervoudiging van de geluidshoeveelheid.	De door u genoemde grenswaarden uit Wet geluidshinder en de plandrempels uit het Actieplan Geluid Utrecht kunnen niet één op één met elkaar worden vergeleken. In de normen van de Wet geluidshinder (die slaan op toekomstige situaties) is een aftrek van 5 dB verdisconteerd (zie artikel 110g van de Wgh). In de plandrempels (die slaan op de huidige situatie) is deze aftrek niet toegepast. Een plandrempel van 68 dB komt dus getalsmatig overeen met een grenswaarde van 63 dB. In dat licht bezien is in een groot deel van Utrecht de plandrempel lager dan de grenswaarde voor nieuwbouw. De plandrempelwaarde van 65 dB zou dus overeen komen met een grenswaarde uit de Wgh van 60 dB. In het Actieplan Geluid Utrecht is bij de behandeling van de plandrempels al expliciet aangegeven dat 3 dB een verdubbeling inhoudt.
56.	A.W. Vorstenburg	Er ontstaat een versnipperde benadering van de materie. Er is een GVVP, bestemmingsplannen, een ALU en nu een AGU. Hierdoor wordt de gemeenteraad en de bewoners het zicht op het geheel ontnomen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid, dat deze nota's elkaar gaan tegenspreken óf (en dat is veel erger) dat fouten of omissies op deelgebieden, door gaan werken op de hoofdlijnen. Of, en dat is het allerergste, dat fouten die nu geconstateerd worden en die een gevolg zijn van eerder goedgekeurde plannen (bijv. het GVVP) niet meer gerepareerd kunnen worden. Haak in op de tendens van de Wabo om plannen geïntegreerd te benaderen.	Het opstellen van een Actieplan Geluid Utrecht is wettelijk voorgeschreven. De gemeente heeft er uitdrukkelijk voor gekozen om aan te sluiten bij bestaand beleid zoals het GVVP en het ALU juist om te voorkomen dat er tegenstrijdige beleidskeuzes worden gemaakt. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht grijpt in in de verkeersstructuur van de stad; deze wijzigingen kunnen in een volgende versie van het GVVP worden meegenomen. Het Actieplan Geluid Utrecht heeft geen invloed op de verkeersstructuur maar sluit aan bij ALU en GVVP.

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
57.	A.W. Vorstenburg	Leg een ruimere verbinding met het GVVP en ALU. Op zijn minst door het opnemen van kaarten. Laat in het Actieplan Geluid Utrecht de classificatie van de verschillende wegen in het GVVP zien.	Het is een goed idee om de GVVP-kaart voor de duidelijkheid op te nemen in het Actieplan Geluid Utrecht aangezien deze een belangrijke rol speelt bij de plandrempels. Deze suggestie wordt overgenomen.
58.	A.W. Vorstenburg	Uit het ALU en het AGU blijkt dat er in het GVVP een aantal verkeerde keuzes zijn gemaakt.	Juist door de beleidslijn die in het GVVP is vastgelegd, wordt het verkeer op enkele hoofdassen geconcentreerd. Hiermee wordt voorkomen dat het verkeer en dus de hinder over de hele stad verspreidt. Door de bundeling beperkt de hinder zich tot een beperkt aantal locaties. Achterliggende woonwijken kunnen op deze manier geluidsluw worden.
59.	A.W. Vorstenburg	Het plan veronderstelt een actieplan te zijn. Helaas gaat het niet veel verder dan het aangeven en analyseren van de situatie in 2006 en enkele opsommingen van knelpunten. Onduidelijk blijft, hoe de gemeente denkt het geluidsniveau in de gehele gemeente op een voor de gezondheid acceptabel niveau te brengen.	In het Actieplan Geluid Utrecht is aangegeven dat het een illusie is dat de geluidshinder helemaal uit de stad kan worden verbannen. Het Actieplan Geluid Utrecht maakt wel een start om grote knelpunten meer aandacht te geven om bij lopende en toekomstige ontwikkelingen de kansen te kunnen grijpen die de situatie ter plaatse kunnen verbeteren.
60.	A.W. Vorstenburg	De Pijper-/Haydn-/Lessinglaan (PHL) staan in het genoemde GVVP aangeduid als secundaire as. Hiervoor wordt een plandrempel van 68 dB genoemd. In 2006 was het geluidsniveau echter al 70-74 dB (zie kaart bij het Actieplan Geluid Utrecht). Dit is zelfs boven de (al veel te hoge) plandrempel. In de tabel 4.1.1 ontbreken deze wegen echter in de opsomming van knelpunten. Wat is daarvoor de verklaring, wat heeft dat voor gevolgen, welke acties worden daar voorgesteld.	Het geluidsniveau op de gevels van de woningen langs de PHL is niet hoger dan 68 dB waardoor deze locatie niet als knelpunt wordt bestempeld. De waarden die in de zienswijze wordt genoemd, zijn waarschijnlijk afkomstig van de contouren die óp de weg liggen; en niet ter plaatse van de gevels waar getoetst moet worden.
61.	A.W. Vorstenburg	Volgens de geluidnota van de gemeente moeten woningen minstens één gevel hebben waar het geluid van weg- en railverkeer en van industrieterreinen aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voldoet. Volgens de kaart met de situatie in 2006 was het niveau aan de achterzijde van de PHL-laan toen al 55-59 dB. Ook aan de achterzijde is dus het geluidsniveau veel te hoog. Uit	De eis voor een geluidsluwe gevel is verwoord in de Geluidnota Utrecht 2007. Deze eis geldt voor nieuwe ontwikkelingen ter voorkóming van een ongewenst akoestisch klimaat. In bestaande situaties geldt deze eis niet. Overigens moet bij de toets van een luwe zijde wel rekening worden gehouden met de manier waarop de geluidsniveaus worden bepaald. De aftrek van 5 dB (artikel 110 g uit de Wet geluidhinder) moet bij de toets van een luwe zijde ook worden toegepast. Deze aftrek wordt niet toegepast bij de geluidskartering.

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		de nota blijkt niet hoe omgegaan wordt met woningen waar de geluidsbelasting aan alle zijden te hoog is.	
62.	A.W. Vorstenburg	In het Actieplan Geluid Utrecht staat het tracé PHL-laan als saneringsgebied aangegeven, met de mededeling dat hiervoor geen geld beschikbaar is en eigenaren zelf maatregelen moeten treffen. Door de omvang van de geluidsoverlast kan het probleem niet worden opgelost door eenvoudige bouwkundige ingrepen. De gemeentelijke welstandregels zouden voldoende ruimte moeten bieden. Tevens zou een subsidie-, verhuis-, of aankoopregeling het conflict tussen wonen en verkeer kunnen oplossen.	Er staat in het Actieplan Geluid Utrecht niet dat de gemeente geen geld beschikbaar stelt voor geluidsisolatie en dat bewoners zelf maatregelen zouden moeten treffen. Er worden per jaar vele woningen geïsoleerd en gaan daar wordt gewoon mee door gegaan. De kosten worden voor 100% door de gemeente gedragen. De hoeveelheid woningen die de gemeente kan isoleren is echter afhankelijk van het budget dat hiervoor door het Rijk beschikbaar wordt gesteld. Wanneer iemand zelf het initiatief neemt voor de bouw van een woning (bijvoorbeeld een planontwikkelaar) op een lawaaiige locatie, dan heeft deze initiatiefnemer op grond van het Bouwbesluit zelf de verantwoordelijkheid voor een adequate geluidsisolatie. Dit geldt ook bij de verbouwing van een bestaande woning.
63.	A.W. Vorstenburg	De landelijke overheid heeft onderkend dat autonome ontwikkelingen kunnen leiden tot geluidsoverlast, wetgeving wordt op dit punt aangepast. Het verdient de aanbeveling om in het AGU te anticiperen op deze wetgeving.	De wetgeving om autonome groei te beteugelen zal er in eerste instantie alleen voor rijksinfrastructuur komen (vermoedelijk in 2011). Dit zal geen directe gevolgen hebben voor de gemeentelijke actieplannen. Utrecht is, samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), voorstander van een wijziging van de wetgeving voor gemeentelijke wegen. Het idee om het actieplan in de toekomstige wetgeving een prominentere en stringentere rol te laten vervullen wordt momenteel uitgewerkt.
64.	Stichting S.U.L. (Ir. R.J.H. Bruinsma)	Het gedeelte van de Zuilense Ring, tegenover de tot de gemeente Utrecht behorende woningen langs de Gageldijk, is niet gelijkwaardig aan de overige wegen onderzocht, weergegeven of geanalyseerd.	Het gedeelte van de Zuilense Ring dat binnen de gemeentegrenzen valt, is wel degelijk meegenomen in de onderzoeken. Op de geluidskaart zijn de geluidscontouren van deze weg in het noorden van Utrecht duidelijk zichtbaar. De woningen langs de Gageldijk zijn, in tegenstelling tot wat u aangeeft, wél in de vervolganalyse meegenomen. Afgezet tegen de gekozen plandrempels is geconcludeerd dat deze woningen niet als knelpuntsituatie worden bestempeld. Deze locatie is om die reden dan ook niet terug te vinden op de kaarten met knelpuntsituaties zoals weergegeven in bijlage 2 van het Actieplan Geluid Utrecht.
65.	Hugo Misset, Machteld Linssen en Suzan van Heusden-Gouman	Er wordt aandacht gevraagd voor de negatieve gevolgen van het ALU en dan met name het voornemen om een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen vanaf de A2 naar station Zuilen,	Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai, die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
		de zogenoemde Spoorlaan. Op de bij het AGU gevoegde kaarten is de Spoorlaan niet aangegeven, terwijl het college wel al over de aanleg van deze weg heeft besloten.	geluidskaarten). Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. De genoemde verbindingsweg was in 2006 nog niet aanwezig en komt daarmee ook niet voor op de geluidskaarten. Het Actieplan Geluid Utrecht gaat niet over het mogelijk effect van toekomstige plannen. Deze zullen te zijner tijd moeten worden getoetst aan de dan geldende wettelijke eisen.
66.	Hugo Misset, Machteld Linssen en Suzan van Heusden-Gouman	In het Actieplan Geluid is het Julianapark aangeduid als potentieel stil gebied. De gemeente streeft ernaar de stille gebieden die er zijn te behouden. De nominatie en omschrijving wordt zeer gewaardeerd. Als grenswaarde voor een stil gebied wordt in het Actieplan Geluid 40 dB genoemd. Het Julianapark wordt ingesloten door de spoorbaan en de Amstersdamsestraatweg noord, hieraan wordt ook nog de Spoorlaan aan toegevoegd (met een verwachte geluidsbelasting van 61 dB). Hoe verhoudt dit zich tot de ambitie van de gemeente om stille gebieden te behouden?	Voor de aanleg van de verbindingsweg gelden wettelijke eisen aan de geluidsbelasting; deze gelden alleen ter plaatse van woningen. De woningen die direct aan het Julianapark grenzen zullen er daardoor voor zorgen dat het geluid in het park niet ongelimiteerd zal kunnen zijn. Verder zal de invloed van het spoortalud, waarachter de weg ter hoogte van het Julianapark deels verscholen zal liggen, een positief effect hebben. Of er aanvullend maatregelen getroffen zullen worden teneinde het geluid van de verbindingsweg in het Julianapark te beperken, valt buiten het kader van dit actieplan. Dit zal bij de formele ruimtelijke besluitvorming rond deze weg worden onderzocht en meegewogen.
67.	Hugo Misset, Machteld Linssen en Suzan van Heusden-Gouman	In hoeverre is het mogelijk om stil asfalt aan te leggen op de nieuwe ontsluitingsweg, gezien de aanzienlijke hoogteverschillen die moeten worden overbrugd?	De eventuele toepassing van stil asfalt op de verbindingsweg zal pas in een later stadium bij de formele ruimtelijke besluitvorming worden afgewogen. Hierbij zullen wettelijke noodzakelijkheid, wenselijkheid en financiële- en civieltechnische aspecten een rol spelen. Op zich zijn de genoemde hoogteverschillen op voorhand geen belemmering voor het gebruik van stil asfalt.
68.	Hugo Misset, Machteld Linssen en Suzan van Heusden-Gouman	Utrecht Noordwest kent een groot aantal knelpunten op het gebied van geluid. Voor het merendeel van de straten die knelpunten zijn, voorziet de gemeente maatregelen in de zin van het aanbrengen van een geluidsabsorberende deklaag en sanering in het kader van de Wet geluidhinder. Volgens het ALU krijgt het merendeel van de genoemde knelpunten in Utrecht Noordwest te maken met een verdubbeling of verdrievoudiging van het verkeer. Welke geluidsreducerende maatregelen worden hierbij voorgesteld?	In het Actieplan Geluid Utrecht is slechts voor enkele wegvakken aangegeven dat er binnen de looptijd van dit plan mogelijk stil wegdek wordt toegepast. Er is in dit plan geen sprake van een generieke toepassing bij het merendeel van de knelpunten in de wijk Noordwest. Ten aanzien van de negatieve gevolgen van het ALU (groei verkeer in delen van de stad) is in dat actieplan al aangegeven dat er voor die wegen voornamelijk wordt gedacht aan de toepassing van stil wegdek ter compensatie. Bij de verdere uitwerking van het ALU zal moeten blijken in hoeverre deze maatregelen ook daadwerkelijk getroffen kunnen worden.

Nr.	Indiener	Zienswijze	Antwoord
69.	Hugo Misset, Machteld Linssen en Suzan van Heusden-Gouman	Utrecht Noordwest wordt belast door meerdere bronnen, zoals wegverkeer (binnenstedelijk en de Rijksweg A2), scheepvaartverkeer, industrie en het spoor. In het Actieplan Geluid is van elk van deze geluidsbronnen de geluidsbelasting berekend en op kaart gezet. De totale gecumuleerde geluidsbelasting is daarbij echter niet bepaald. Verzocht wordt om het Actieplan Geluid hiermee aan te vullen.	Er zijn wettelijke eisen voor de inhoud van de geluidskaarten en het actieplan. Cumulatie maakt daar geen onderdeel van uit. Gezien de beperkte tijd en het niet verplichte karakter is dit aspect nu niet meer aan te vullen. Bij de ruimtelijke besluitvorming rond de aanleg van nieuwe wegen (en woningen) speelt het aspect cumulatie overigens wél een wettelijke rol.
70.	Abel Perdon	Het Actieplan Geluid geeft een nuttig overzicht, maar is te eenzijdig gericht op het centrale deel van de stad. Door het buiten beschouwing laten van invloed van snelwegen en spoorwegen komt een wijk als Lunetten er bekaaid vanaf.	In het Actieplan Geluid Utrecht heeft de gemeente alleen de eigen geluidsbronnen beschouwd. Het is niet verplicht de rijkswegen en spoorlijnen daarbij te betrekken. De verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen langs rijks-spoorwegen ligt bij het Rijk.
71.	Abel Perdon	Het is wrang om meermaals de maatregelen in het kader van het ALU opgevoerd te zien als geluidsbelastingverminderend effect. Dit geldt enkel voor een paar specifieke locaties in centraal Utrecht. In Lunetten zorgen de maatregelen in het kader van het ALU voor een forse toename van geluidsbelasting vanuit de Waterlinieweg.	Verkeerskundige maatregelen die in het kader van het ALU worden getroffen hebben op een aantal situaties in de stad een positief effect, waarmee de wettelijke voorgeschreven grenswaarden voor luchtkwaliteit kunnen worden gehaald. Daarmee worden ook sommige geluidsknelpunten verbeterd. Het ALU is echter geen plan waarmee de álle geluidsknelpunten in de stad kunnen worden verbeterd.
72.	Abel Perdon	Verbreding van de A27 en de A12 zullen een toename van het verkeer veroorzaken, en het verkeer zal harder rijden. Beide factoren zullen Lunetten disproportioneel belasten. Het stadsbestuur heeft kennelijk weinig oog voor de problematiek en de te verwachten problematiek in de minder centrale delen van de stad.	Het Actieplan Geluid Utrecht vloeit voort uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai, die vertaald is in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat eerst de bestaande geluidssituatie in de stad in beeld moet worden gebracht (dit is weergegeven in geluidskaarten.) Dat is in juni 2007 gebeurd waarbij, zoals wettelijk voorgeschreven, de gemiddelde geluidssituatie van het jaar 2006 in beeld is gebracht. Op basis van die situatie moest vervolgens een actieplan worden opgesteld. Toekomstige ontwikkelingen bij de A27 en A12 vallen buiten dit kader.