

Aangetekend

Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

Postbus 80300
3508TH UTRECHT



Behandeld door	D.R.J. Reuling	Datum	28 oktober 2014
Doorkiesnummer	030 – 28 63795	Ons kenmerk	14.501159
E-mail	d.reuling@utrecht.nl	Onderwerp	Verzoek opstellen Inpassingsplan Geluidswal Woerden
Bijlage(n)	3	Verzonden	
Uw kenmerk			
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geacht College,

Sinds de bouw van de wijk Veldhuizen aan het einde van de vorige eeuw, heeft de gemeente Utrecht (als opvolger van de gemeente Vleuten – De Meern) de juridische verplichting tot het verlengen van de bestaande geluidswal bij Veldhuizen langs de A12. Deze verplichting volgt uit de indertijd afgegeven artikel 19-verklaringen voor de bouw van de wijk Veldhuizen.

Uitgangspunt van de verlenging van de wal is de maatregel, volgend uit het geluidsonderzoek (Goudapel Coffeng, 1997 zie bijlage 1) dat is gevoegd bij de aanvragen voor artikel 19-verklaringen op grond waarvan de wijk is gebouwd. Hier is de noodzakelijke maatregel beschreven als een verlenging van de bestaande geluidswal van 800 meter met een hoogte van circa 12 meter langs de A12.

Omdat de beoogde geluidswal plaats dient te vinden op het grondgebied van Woerden, is medewerking gevraagd aan de gemeente Woerden. De medewerking betreft het juridisch-planologisch mogelijk maken van de geluidswal. Door het College van BenW van Woerden is per brief aan het College van BenW van Utrecht, d.d. 10 mei 2004, ingestemd met deze medewerking. Deze instemming heeft geleid tot een gezamenlijk akkoord, waarin de gemeente Woerden en Utrecht, de Provincie en Rijkswaterstaat aangeven de geluidswal met 800 meter te verlengen op de genoemde locatie. Over dit akkoord is gezamenlijk gecommuniceerd door middel van een persbericht d.d. 27 juli 2004 (zie bijlage 2).

Naar aanleiding van deze afspraken heeft de gemeente Utrecht grote voorinvesteringen gedaan (waaronder het verleggen van een gasleiding) en zijn financiële verplichtingen aangegaan inzake de verwerving van de benodigde grond.

Ook heeft de gemeente Utrecht op eigen kosten een bestemmingsplan voor de (verlengde) geluidswal opgesteld, een en ander conform de gemaakte afspraken. In 2008 heeft het College van Woerden ingestemd met dit bestemmingsplan. De gemeenteraad van Woerden heeft het bestemmingsplan vervolgens unaniem verworpen, zodat niet over kon worden gegaan tot realisatie van de geluidswal en het proces stil is komen te liggen. Volgens het verslag van de betreffende raadsvergadering zou de reden daarvoor zijn dat aanleg van de geluidswal slechts nodig zou zijn om geluidhinder weg te nemen voor twee woningen. De werkelijkheid was dat ná aanleg van de wal slechts twee woningen zouden resteren die geluid gehinderd zouden zijn hetgeen ook als zodanig gecommuniceerd was naar de Raad van Woerden.

In de jaren daarna is op ambtelijk en bestuurlijk niveau veelvuldig tussen de gemeenten Utrecht en Woerden gesproken over de mogelijkheden om de geluidswal mogelijk te maken, maar dit heeft niet geleid tot een oplossing.

In oktober 2013 is door zowel de gemeente Utrecht als de provincie Utrecht een reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied Harmelen. In het voorontwerp was de geluidswal Woerden niet mogelijk gemaakt. Gelijk aan dit verzoek heeft er begin 2014 bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de Provincie Utrecht, de gemeente Woerden en de gemeente Utrecht. In dit overleg is het verzoek vanuit de gemeente Utrecht en de Provincie besproken met de gemeente Woerden. Parallel aan dit gesprek is een hernieuwd onderzoek naar de verschillen tussen de effecten van de geluidswal en alternatieven uitgevoerd. De conclusie uit dit onderzoek is dat alle onderzochte alternatieven voor de geplande geluidswal Woerden minder effectief zijn (zie bijlage 3).

Intussen is door u naar Woerden per brief d.d. 25 maart 2014 gecommuniceerd dat de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (tot 2028) geen woningbouw op de locatie achter de geplande geluidswal toestaat. Dit als reactie op de geuite zorg door Woerden dat in de toekomst hier mogelijk woningbouw gerealiseerd zou worden. Ook wij hebben benadrukt dat er op de lange termijn (tot 2030) vanuit de gemeente Utrecht geen wens is om daar woningbouw te realiseren.

In een tweede bestuurlijke overleg tussen de Provincie Utrecht, gemeente Woerden en de gemeente Utrecht op 9 oktober jl., heeft de gemeente Woerden evenwel te kennen gegeven de geluidswal planologisch niet mogelijk te willen maken.

Gelet op voorgaande historie verzoeken wij u daarom over te gaan tot het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan, opdat aanleg van de beoogde geluidswal planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt.

In een op te stellen overeenkomst wordt vastgelegd dat de plankosten, het eventuele planschaderisico, de financiering en de realisatie van het project ten laste komen van gemeente Utrecht. Dit is conform de destijds met de gemeente Woerden gemaakte afspraken hierover. Van ambtelijke zijde bent u reeds voorzien van het concept-bestemmingsplan voor de geluidswal en bijbehorende stukken welke destijds (conform afspraak) zijn overgelegd aan het gemeentebestuur van Woerden.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,


de secretaris,


de burgemeester,

Bert

Postbus 161
7400 AD Deventer

Parkweg 4
7411 SH Deventer

Telefoon
0570 61 81 22
Fax
0570 61 29 42



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Gemeente Vleuten-De Meern

Akoestisch onderzoek A12 Veldhuizen Concept

Datum 18 april 1997
Kenmerk VLT033/Gd/500
Eerste versie

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Gehanteerde uitgangspunten	2
3	Berekeningsresultaten	4
4	Betekenis berekeningsresultaten	5
	Afbeelding	
1	Situatieschets met waarneempunten	

1 Inleiding

De gemeente Vleuten-De Meern is bezig met de voorbereidingen voor de realisatie van meer dan 3000 woningen in de wijk Veldhuizen, een onderdeel van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. De wijk Veldhuizen is gelegen in de geluidszone van de A12 tussen De Meern en Harmelen. De A12 zal in de toekomstige situatie worden uitgevoerd met parallelbanen en een extra aansluiting ter hoogte van de gemeentegrens Vleuten-De Meern en Harmelen, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van een zeer compacte aansluiting. De gemeente Vleuten-De Meern heeft Goudappel Coffeng BV, Adviseurs verkeer en vervoer te Deventer verzocht akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsconsequenties van de A12 op de woningbouw van de wijk Veldhuizen. In hoofdstuk 2 van dit rapport staan de uitgangspunten van de studie genoemd. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de rekenresultaten waarna hoofdstuk 4 de te nemen vervolgstappen beschrijft.

2 Gehanteerde uitgangspunten

Bij de akoestische berekeningen wordt gebruik gemaakt van standaard rekenmethode II. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluidsniveaus aan de gevel van de bestaande woningen in De Meern ten noorden van bestaande aansluiting op de A12. Ook wordt het effect van (extra) geluidswerende voorzieningen berekend.

Op de berekeningsresultaten wordt een correctie toegepast, conform artikel 103 Wgh. Deze correctie bedraagt 3 dB(A) voor wegen, waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/h of meer is.

Maatgevende uurintensiteiten

Om aan de hand van de etmaalintensiteiten het energie-equivalente geluidsniveau over het etmaal ($L_{eq\ etm}$) te berekenen, is gebruik gemaakt van recente tellingen van de gemiddelde dag- en nachtuurintensiteiten. Daaruit blijkt dat de nachtperiode met een gemiddeld uurpercentage van 1,1% maatgevend is. Dit geldt zowel voor de A12 zelf, als op de op- en afritten.

Snelheden

Op de A12 geldt bij De Meern een maximumsnelheid van 120 km/h. Gerekend is met standaard-rekensnelheden, conform de Wet geluidhinder (115 en 90 km/h voor respectievelijk lichte en zware motorvoertuigen). Voor de parallelbanen zal een maximum snelheid gaan gelden van 100 km/h (80 km/h voor vrachtverkeer).

Verdeling voertuigcategorieën

Op basis van tellingen van voertuigcategorieën zijn de aandelen lichte, middelzware en zware motorvoertuigen bepaald. Deze zijn voor de A12 (voor de nachtperiode):

- 70,0% lichte motorvoertuigen;
- 16,5% middelzware motorvoertuigen;
- 13,5% zware motorvoertuigen.

Voor de op- en afritten, geldt echter een andere voertuigverdeling, te weten:

- 85,0% lichte motorvoertuigen;
- 11,3% middelzware motorvoertuigen;
- 3,7% zware motorvoertuigen.

Er wordt van uitgegaan dat de aandelen motorvoertuigen in de toekomstige situatie gelijk is aan die van de huidige situatie.

¹ *Leq is het energetisch equivalente continue geluidniveau over het etmaal; daarbij wordt de hoogste van de twee volgende waarden aangehouden: het Leq over de dag uren (07.00 - 19.00 uur) of het met 10 dB(A) verhoogde Leq over de nachturen (23.00 - 07.00 uur).*

Verharding

Voor de toekomstige situatie wordt ervan uitgegaan dat de A12, inclusief op- en afritten met geluidsarm asfalt is verhard.

Hoogteliggingen

Binnen het studiegebied ligt een aantal wegen hoger dan het maaiveld. De hoogte van de A12 en de op- en afritten variëren van 1 tot 6 m ten opzichte van het maaiveld. De hoogtes zijn gebaseerd op het verkeerstechnische ontwerp van rijkswaterstaat (tekening nr. 80-006A Rijkswaterstaat). Voor het overige doen zich binnen het onderzoeksgebied geen noemenswaardige hoogteverschillen voor.

Afscherming, reflectie en overdrachtdemping

Een aantal gevels bezit een afschermende of juist reflecterende werking ten opzichte van andere bebouwing. Tussen de te bouwen woningen en de A12 is er op twee stukken sprake van afscherming. Direct langs de snelweg ten oosten van de aansluiting De Meern is er sprake van een scherm van 5,5 m hoog. Direct langs Veldhuizen komt een wal met een hoogte van 12 m. Deze wal loopt tot voorbij de aansluiting van de stroomweg op de A12.

Waarneempunten

De ligging van de waarneempunten is weergegeven op afbeelding 1. De waarneempunten zijn zodanig gekozen dat akoestisch gezien de meest ongunstige situatie voor de geluidgevoelige gebouwen wordt verkregen.

3 Berekeningsresultaten

Voor de maatgevende waarneemhoogten zijn de resultaten in tabel 3.1 opgenomen. Het betreft de geluidsbelasting ten gevolge van de A12, rekening houdend met de afscherming en de correctie artikel 103 Wgh.

waarneempunt	geluidsbelasting			
	1.80m	4.50m	7.20m	9.90m
208	44	47	48	-
209	46	49	50	-
210	46	49	50	-
211	47	49	50	-
212	46	49	50	-
213	46	48	49	-
214	45	48	49	-
215	45	48	49	-
216	42	45	46	-
217	41	44	45	-
218	42	45	48	-
219	44	47	49	-
220	45	48	49	-
221	45	48	49	-
222	45	48	49	-
223	43	46	47	-
224	45	47	49	-
225	45	48	49	-
226	46	48	50	-
227	45	48	49	-
228	44	46	47	-
229	41	43	44	-
230	48	48	49	50
231	50	50	51	51
232	50	51	51	52
233	50	51	51	52

Tabel 3.1: geluidsbelasting ten gevolge van de A12 (inclusief correctie art. 103 Wgh)

Uit tabel 3.1 blijkt dat met een wal van 12 m hoogte het voor bijna alle woningen mogelijk is om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Alleen de woontorentjes in het westen van Veldhuizen voldoen niet aan de voorkeursgrenswaarde. De maximale waarde is 52 dB(A).

4 Betekenis berekeningsresultaten

Indien volgens de berekeningen blijkt dat de grenswaarde wordt overschreden, dienen drie mogelijkheden te worden gezien. Deze zijn in volgorde van prioriteit:

- a. maatregelen aan de bron;
- b. maatregelen tussen bron en ontvanger;
- c. aanvragen van ontheffing naar een hogere grenswaarde, met maatregelen aan de woning (indien noodzakelijk).

Ad a.

Onder maatregelen aan de bron wordt verstaan het realiseren van een akoestisch optimale verkeersstructuur en het toepassen van een andere wegdeksoort. Ten aanzien van de optimale verkeersstructuur kan vermeld worden dat het een achterlandverbinding betreft. Voor wat betreft de verhardingen wordt reeds uitgegaan van geluidsreducerend asfalt.

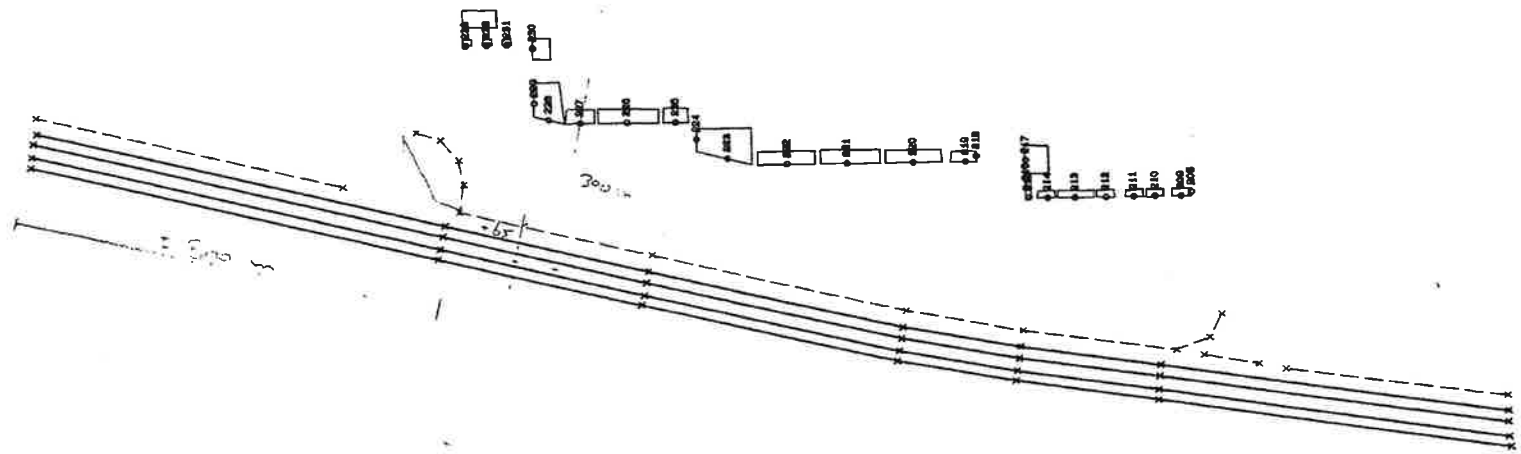
Ad b.

Maatregelen tussen bron en ontvanger kunnen bestaan uit het plaatsen van wallen en/of schermen of het projecteren van de woningen of wegen op grotere afstand van elkaar. Dit is reeds in de plannen opgenomen.

Ad c.

Indien toepassing van de onder ad a. en ad b. genoemde maatregelen niet voor alle woningen afdoende zijn, zal een ontheffing (verzoek om hogere waarden) nodig zijn.

Voor de twee meest westelijk gelegen woontorentjes moet voor de bovenste verdiepingen een hogere waarde aangevraagd worden. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt maximaal 2 dB(A), waarmee de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) niet wordt overschreden.



- zijlijn
- ▭ gehoorw
- - - scherm
- · · · · bodemplijn
- waarneempunt

schaal 1:10.000



Persbericht

Gezamenlijk persbericht van
de Gemeente Utrecht, Gemeente Woerden,
Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat Directie Utrecht

27 juli 2004

Rianne Pot

Nr 4905

(030) 258 25 92

A12 Bravo: Brede Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud Geluidswal Veldhuizen verlengd met 800 meter

De geluidswal langs de A12 bij de wijk Veldhuizen in Leidsche Rijn wordt aan de westkant met 800 meter verlengd. Hierover hebben de gemeenten Utrecht en Woerden een akkoord bereikt. De bestaande geluidswal wordt doorgetrokken op het grondgebied van de gemeente Woerden. Hiermee komt de gemeente Utrecht tegemoet aan klachten van de bewoners aan de westkant van Veldhuizen over geluidsoverlast van de A12.

Nu er een akkoord is, wil de gemeente Utrecht de geluidswal zo snel mogelijk realiseren. Onderzocht wordt nog wanneer de werkzaamheden kunnen starten. De doorgetrokken geluidswal kent dezelfde opbouw als de bestaande geluidswal bij Veldhuizen. De wal wordt tien meter hoog met daarbovenop een geluidsscherm van twee meter. De bestaande geluidswal wordt komende winter voorzien van een extra geluidsscherm.

Het akkoord geeft ook een duidelijke basis voor het tracé van de verbindingsweg van de Veldhuizerweg naar de nieuwe aansluiting op de A12. Deze weg en de aansluiting zelf zijn onderdeel van de eerste fase van A12Bravo.

Onderdeel van het akkoord is ook dat de gemeente Woerden met grote spoed gaat onderzoeken of een extra verbindingsweg vanaf de oostzijde van Harmelen naar de nieuwe aansluiting op de A12 bij tankstation Bijleveld versneld kan worden aangelegd. Deze tweede verbindingsweg zou, volgens de afspraken die gemaakt zijn voor de wegen van de A12BRAVO-overeenkomst, op een later tijdstip worden gerealiseerd. Versnelde aanleg van de extra verbindingsweg biedt de mogelijkheid de tijdelijke verbinding tussen Rijksstraatweg en Veldhuizerweg eerder af te sluiten. Verkeer uit Harmelen hoeft dan niet meer via de Rijksstraatweg en Veldhuizerweg naar de A12-aansluiting De Meern te rijden. Dit verkeer rijdt dan rechtstreeks naar de nieuwe aansluiting.

Het akkoord heeft opgeleverd dat nu de geluidswal, de nieuwe aansluiting op de A12, de verbindingsweg van de aansluiting naar de Veldhuizerweg en de versnelde aanleg van de nieuwe verbindingsweg vanuit Harmelen gezamenlijk worden opgepakt.

Informatie: Rianne Pot, tel: 030-258 25 92, e-mail: rianne.pot@provincie-utrecht.nl

Scheublin, Paul

Van: Keulen, Jurjen van
Verzonden: 28 juli 2004 9:08
Aan: Scheublin, Paul; Coenen, Bert
Onderwerp: Geluidswal in het UN

In het UN vandaag dit bericht over de geluidswal.

Het wordt dus toch 2007....

Leidsche Rijn krijgt langere geluidswal

Door René Cazander

VLEUTEN/WOERDEN - De geluidswal langs de A12 bij De Meern wordt 800 meter langer. De aarden kolos wordt aan de westkant, richting Woerden, doorgetrokken.

Dat zijn de gemeenten Utrecht en Woerden, over wier grondgebied de extra wal komt te liggen, overeengekomen.

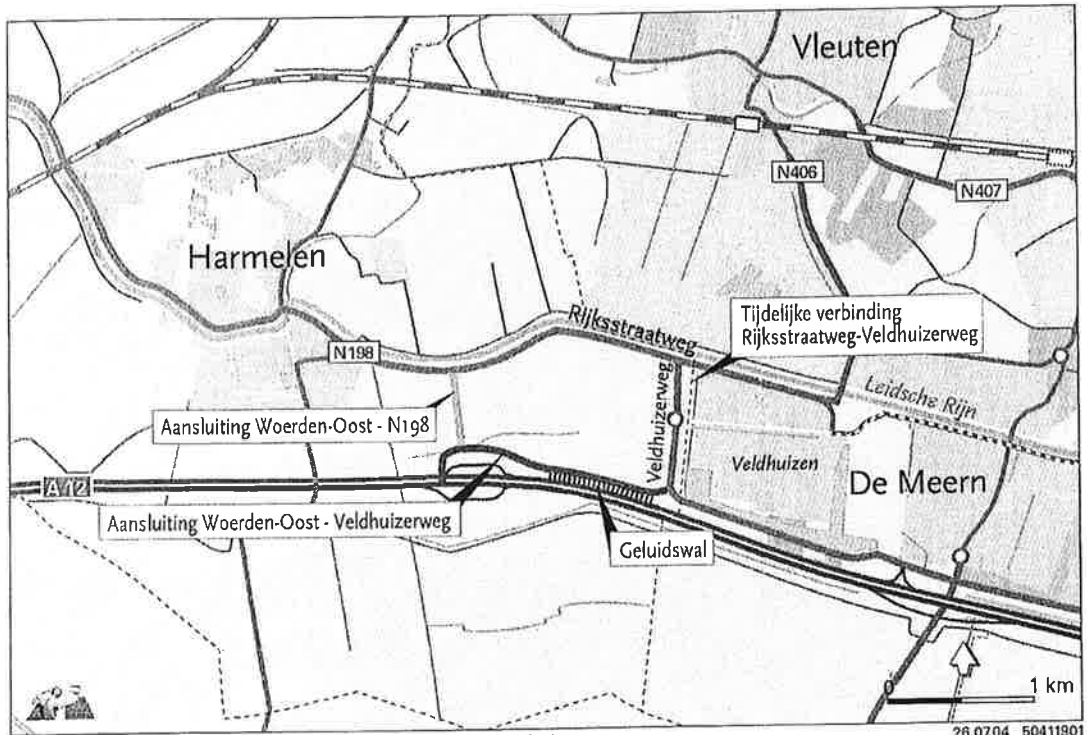
Met de verlenging van de geluidswal komt Utrecht tegemoet aan de bewoners van de achterliggende Leidsche Rijnwijk Veldhuizen. Die klagen al geruime tijd over geluidsoverlast van de A12. De wal in zijn huidige vorm is te klein en te kort, zo erkende de voormalige Vleutense wethouder Schuurman al eerder tegenover deze krant.

De geluidswal is destijds aangelegd op kosten van de gemeente Vleuten-De Meern, maar is na de annexatie van Vleuten door Utrecht overgegaan naar de stad. Op de tien meter hoge nieuwe aarden wal komt eveneens een twee meter hoog scherm te staan. Een dergelijk scherm komt ook op de huidige wal te staan. De verwachting is dat deze extra geluidswering deze winter wordt aangebracht.

Nieuw geluidsonderzoek heeft uitgewezen dat er te veel lawaai over en langs de huidige geluidswal komt. Dit gegeven betekent niet dat het onderzoek destijds door de gemeente Vleuten-De Meern onvoldoende is geweest, vertelt directeur wegen, verkeer en vervoer Kok van de provincie. De provincie heeft de verlenging van de geluidswal gecoördineerd. Mede omdat zij er baat bij heeft dat de nieuwe A12-aansluiting Woerden-Oost (eerste fase project A12Bravo) er zo snel mogelijk komt.

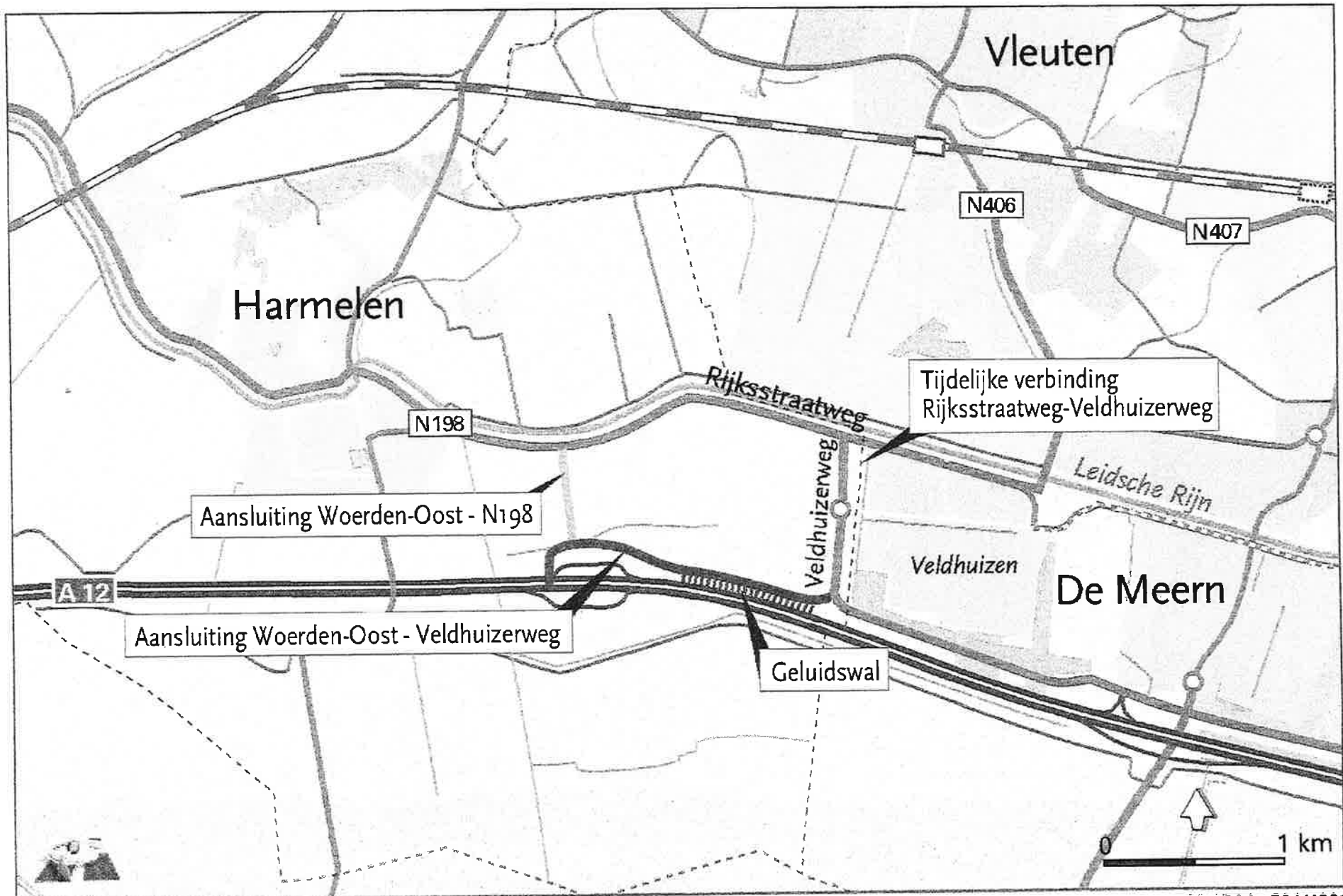
De nieuwe geluidswal wordt doorgetrokken tot aan deze nieuwe aansluiting die, als alles meezit, in 2007 klaar is.

Afdeling Communicatie
Projectbureau Leidsche Rijn
Gemeente Utrecht
T 030-2867113
M 06-51406475
E j.van.keulen@utrecht.nl



Cartografie: Provincie Utrecht, PSD, sector Geografische Informatievoorziening

28.07.04 50411901



Aan	Gemeente Woerden, Wethouder M. Schreurs	Datum	24 januari 2014
Onderwerp	Geluidsonderzoek geluidswal Woerden	Van	Daniël Reuling
		Doorkiesnummer	030 – 286 37 95
		E-mail	d.reuling@utrecht.nl

Geluidsonderzoek Geluidswal Woerden

1. Inleiding

Op verzoek van Projectbureau Leidsche Rijn, gemeente Utrecht is door Afdeling Expertise Milieu, gemeente Utrecht, het milieu- en gezondheidseffect van het doortrekken van de geluidswal Veldhuizen inzichtelijk gemaakt. Hiertoe zijn de geluidseffecten op de woningen alsmede de effecten op het aantal (ernstig) gehinderden bepaald. Ook is nogmaals gekeken of er alternatieven zijn voor de beoogde geluidswal. Het betreft alternatieven die eerder afgefallen zijn.

Allereerst is met vrij veld-contouren de toekomstige geluidssituatie in beeld gebracht. Uitgegaan is van de volgende situatie met:

- de huidige geluidswal Veldhuizen;
- de beoogde verlengde geluidswal Woerden (hoogte 12,10 meter);
- een scherm tussen beide geluidswallen met een hoogte van 3 meter;
- verhoging van de westelijke kop van de huidige geluidswal met 1 meter tot 13,10 meter;

De contouren zijn gebaseerd op de verkeersprognose 2024 uit het verkeersmodel VRU3.1u . De geluidsbelastingen (inclusief aftrek artikel 110g Wgh) zijn bepaald middels standaard rekenmethode II cfm het RMG2012.

2. Effecten bij beoogde geluidswal Woerden

Op de volgende pagina laat Figuur 1 het effect zien van de hierboven beschreven situatie met de beoogde geluidswal Woerden. Het betreft het verschil in geluidsniveau op de contourpunten op een hoogte van 8 meter.



Figuur 1: Effect in dB op 8 meter hoogte bij aanleg geluidswal Woerden, inclusief scherm van 3 meter hoog en verhoogde kop bestaande wal

In figuur 1 is te zien dat de afname op de contourpunten circa 4 á 5 dB bedraagt. De afname op de woningen die aan de westzijde van Veldhuizen zijn gelegen is groter. Deze afname bedraagt op de begane grond tot circa 6 dB (zie figuur 2). Derhalve kan over een gemiddeld effect van 5 dB worden gesproken. Dit is een relatief groot effect. Ter vergelijking: een afname van 3 dB betekent een halvering van het geluidniveau.



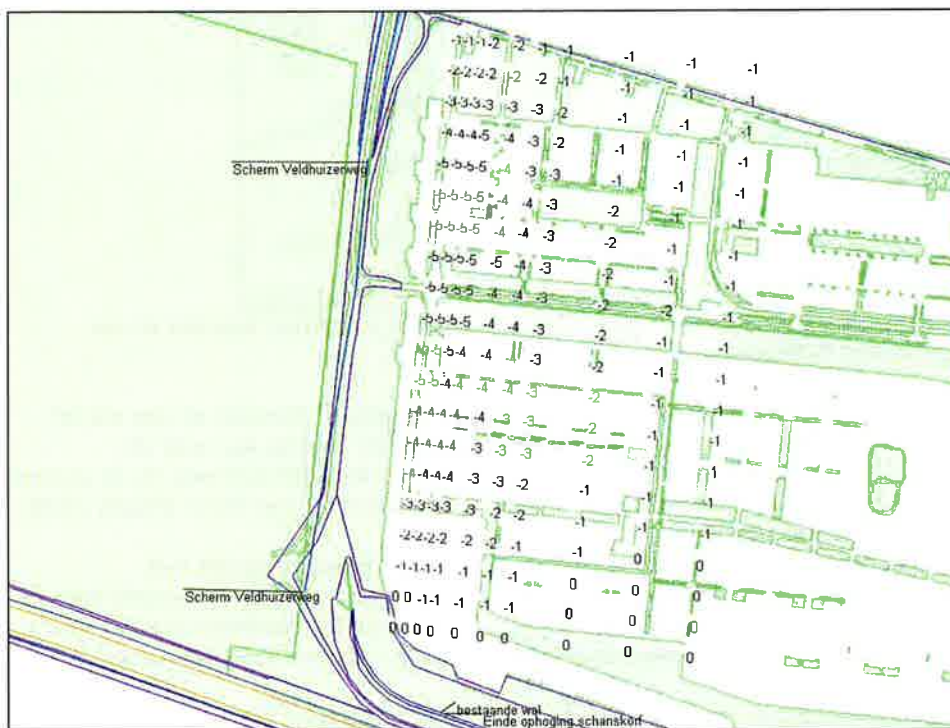
Figuur 2: Effect in dB op de begane grond respectievelijk de 4e bouwlaag bij aanleg geluidswal Woerden, inclusief scherm van 3 meter hoog en verhoogde kop bestaande wal

3. (On)mogelijke alternatieven

Voorafgaande aan de instemming van het College van Woerden in 2004 om medewerking te geven aan de realisatie van de beoogde geluidswal, is door de gemeente Utrecht een aantal varianten onderzocht. Dit variantenonderzoek betrof de vorm van de maatregel. De conclusie was dat iedere oplossing anders dan de beoogde geluidswal aanmerkelijk duurder is. Een variant waarbij de geluidsmaatregel langs de Veldhuizerweg is gesitueerd, is in 2004 niet nader onderzocht. Hierbij is destijds aangegeven dat gelet op de afstand tussen de A12 en de hoogte van de eerstelijnsbebouwing de geluidswering hoger dient te zijn dan 15 meter.

Op basis van bovenstaand onderzoek is geconcludeerd om uit te gaan van de beoogde geluidswal Woerden, waaraan het College van Woerden dus haar instemming heeft gegeven.

In het onderhavige geluidsonderzoek is de variant met een geluidswal langs de Veldhuizerweg nu nogmaals in beeld gebracht. Bekeken is wat het effect is van de geluidswal langs de westzijde van de Veldhuizerweg met een hoogte variërend van 8 tot 16 meter en een lengte van ca 700 meter.



Figuur 3: Effect in dB op 8 meter hoogte bij aanleg van geluidswal/schermer ten westen Veldhuizerweg (lengte ca 700 meter, hoogte 16 meter)



Figuur 4 : Verschil in effect (in dB) op 8 meter hoogte tussen de beoogde geluidswal Woerden en een geluidswal/scherm ten westen Veldhuizerweg.

In figuur 4 is het verschil in effect aangegeven tussen de beoogde geluidswal Woerden en een wal (of scherm) ten westen van de Veldhuizerweg. Een negatieve waarde geeft de locaties aan waar de doorgetrokken wal langs de A12 effectiever is dan een geluidswal langs de Veldhuizerweg. Bij de punten met een positieve waarde is het scherm effectiever dan de wal. Dit is alleen op zeer korte afstand achter het scherm, elders is de lagere wal effectiever.

Uit de berekeningen blijkt deze variant niet gelijkwaardig te zijn aan de beoogde variant met doorgetrokken wal en tussenscherm mede vanwege het "gat" met de bestaande wal veroorzaakt door de provinciale weg. Daarnaast is een wal of scherm van 16 meter hoog vanuit leefbaarheid (uitzicht!) en ruimtelijke inpasbaarheid niet gewenst en is deze qua kosten duurder. Daarmee valt deze variant af.

Ten aanzien van een geluidswal aan de oostzijde van de Veldhuizerweg is, gelijk aan de conclusies uit 2004, op voorhand duidelijk dat dit niet inpasbaar is gezien de benodigde ruimte hier niet aanwezig is, met name in relatie tot het benzineverkooppunt. Hierbij is de voorziene geluidswering gelijk of hoger dan de woonbebouwing die op korte afstand aanwezig is, wat uit oogpunt van leefbaarheid geen goede oplossing is. Ook al zou de wal of zonodig een (veel duurder) scherm ruimtelijk inpasbaar zijn én vanuit leefbaarheid acceptabel zijn, dan nog zou een scherm met een hoogte van circa 15 meter niet hetzelfde effect opleveren als de beoogde geluidswal Woerden. Dit, omdat er t.b.v. de Heldammersingel nog een doorsteek in het scherm zal moeten komen, waardoor er sprake zal zijn van verminderde afscherming.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een realistisch alternatief voor de gewenste doortrekking van de geluidswal langs de A12.

4. Effect op gehinderden

Tot slot is in beeld gebracht welk effect het doortrekken van de geluidswal heeft op het aantal gehinderden en ernstig gehinderden in Veldhuizen (exclusief De Balijs). Hiertoe is per woning/pand de geluidsbelasting op een hoogte van 4 meter bepaald naar analogie van de EU Kartering. Op basis van deze belasting is, conform de formules uit de Position Paper van de EU, het aantal gehinderden en ernstig gehinderden bepaald. Op deze wijze is inzichtelijk gemaakt welk effect het doortrekken van de wal Veldhuizen i.r.t. gezondheid heeft.

Het blijkt dat de doortrekking van de geluidswal Veldhuizen zorgt voor een reductie (15 á 20%) van het aantal (ernstig) gehinderden in Veldhuizen.

5. Samenvattende conclusie

Op basis van het uitgevoerde geluidsonderzoek blijkt het geluidsniveau aan de gevel van de woningen in Veldhuizen met gemiddeld 5 dB af te nemen. Het aantal (ernstig) gehinderden in Veldhuizen neemt hierbij af met 15 - 20%. De onderzochte alternatieven blijken, integraal beoordeeld, niet gelijkwaardig te zijn aan de beoogde geluidswal.

