

**Actieplan Geluid
1^e Tranche EU Richtlijn
Omgevingslawaai**

IJmondgemeenten Beverwijk,
Heemskerk en Velsen
Agglomeratie Haarlem-Amsterdam
1 oktober 2009

In opdracht van Gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen

Opgesteld door Milieudienst IJmond
Wijckermolen 2
Postbus 325
1940AH BEVERWIJK

0251-263894

Auteur J.A.M. Witteman

Projectnummer MDIJ-2009-10-01

Datum 1 oktober 2009

Status Reacties en zienswijzen verwerkt;
Definitief vastgesteld op:
Beverwijk : 10 november 2009
Heemskerk : 17 november 2009
Velsen : 24 november 2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Milieubeleidsplannen gemeenten.

- 2.1. Aanpak actieplan
- 2.2. Prioritering

3. Geluidssituatie 2006

- 3.1. Geluidsbelastingkaarten
- 3.2. Aantal geluidsbelaste woningen
- 3.3. Geconstateerde knelpunten
- 3.4. Voorgestelde plandrempels maatregelen

4. Meetbaar effect van maatregelen

- 4.1. A-lijstwoningen
- 4.2. Raillijstwoningen
- 4.3. Overige knelpunten
- 4.4. Stil asfaltbeleid
- 4.5. Cumulatie van meerdere lawaaisoorten

5. Kosten

6. Gemeente Beverwijk

- 6.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A) (spoor)verkeerslawaai
- 6.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB
- 6.3. Locaties Lden 60 -65 dB
- 6.4. Locatie Broekpolder

7. Gemeente Heemskerk

- 7.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A) (spoor)verkeerslawaai
- 7.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB
- 7.3. Locaties Lden 60 -65 dB
- 7.4. Locatie Broekpolder

8. Gemeente Velsen

- 8.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A) (spoor)verkeerslawaai
- 8.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB
- 8.3. Locaties Lden 60 -65 dB
- 8.4. Locatie driehuis (goederentreinen)

9. Industrielawaai

10. Luchtvaartlawaai Schiphol

11. Management samenvatting actieplan

12. Zienswijzen

BIJLAGEN

I: Wetgeving en rijksbeleid

- Proces
- Inspraak en publicatie
- Vaststelling actieplan en verzending aan VROM
- Rijkssaneringsopgave

II: Gemeente Beverwijk, tabel geluidbelasting/hinder bewoners

III: Gemeente Heemskerk, tabel geluidbelasting/hinder bewoners

IV: Gemeente Velsen, tabel geluidbelasting/hinder bewoners

V: Ingediende zienswijzen inwoners en verslagen raadscommissievergaderingen

VI: Communicatienotitie EU-actieplan geluid

1. Inleiding

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe Burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk, Heemskerk en Velsen de geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaai in de periode 2008 – 2013 willen beperken. Het actieplan vloeit voort uit de Europese Richtlijn 2002/49/EG die gericht is op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, daarmee wordt bedoeld het geluid van (spoor)wegen, industrie en luchtvaart. Niet de geluidshinder van burenlawaai. Het wettelijk kader "Wetgeving en Rijksbeleid" is gegeven in bijlage I van dit actieplan.

Deze richtlijn wordt aangehaald als de Richtlijn omgevingslawaai. In Nederland is de richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidshinder. De Richtlijn omgevingslawaai is van toepassing op geluid van (spoor)wegen industrie en luchtvaart. Gemeenten die zijn aangewezen binnen z.g. agglomeraties moeten geluidsbelastingkaarten en actieplannen opstellen. Locaties met gevoelige bestemmingen (woningen/scholen/ e.d.) met een hoge geluidsbelasting moeten worden aangepakt. Dat wil zeggen door toepassing van maatregelen aan de bron (stil wegdek) of in de overdracht (geluidschermen) of aan de woning (gevelisolatie) moet dat leiden tot een betere geluidssituatie in de omgeving.

Burgemeester en wethouders kunnen zelf bepalen (eigen beleid) bij welke grens van geluidsbelasting zij maatregelen willen treffen; die grens wordt plandrempeel genoemd.

De vastgestelde agglomeraties in Nederland:



In de IJmondregio, binnen de agglomeratie Haarlem-Amsterdam, geven de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen uitvoering aan de Richtlijn Omgevingslawaai.

Voor deze drie gemeenten heeft de Milieudienst IJmond de geluidsbelastingkaarten, tabellen en actieplannen opgesteld. De geluidsbelastingkaarten zijn medio mei 2007 vastgesteld en gepubliceerd en toegezonden aan VROM.

Voorliggend actieplan is gebaseerd op de in 2007 vastgestelde geluidbelastingkaarten en –tabellen geluidsbelaste (gevoelige bestemmingen/woningen), en geldt voor de periode 2008 -2013. In dit actieplan staat vanaf welke plandrempeel het college van Burgemeester en wethouders bereid zijn maatregelen te treffen om geluidsknelpunten aan te pakken. Daarnaast staan in het actieplan mogelijke (principe)maatregelen waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd. De beslissing welke maatregelen kunnen worden uitgevoerd is afhankelijk van de technische, stedenbouwkundige haalbaarheid en kosteneffectiviteit. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.

Gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben een Milieubeleidsplan opgesteld waarin een ambitie voor geluid is opgenomen. Het voorliggende actieplan is een nadere uitwerking daarvan.

2 Milieubeleidsplannen gemeenten.

Om in de leefomgeving geen toename plaats van de geluidbelasting (2008) te laten plaatsvinden hebben de ijmongemeenten in hun Milieubeleidsplannen de volgende ambitie neergelegd:

De primaire ambitie is om stille gebieden stil te houden en gebieden met een hoge geluidbelasting stiller te maken. Toename van de bestaande geluidhinder is niet wenselijk. Om dat te realiseren dienen eerst de als gevolg van de Europese Richtlijn omgevingslawaai opgestelde geluidskarten te worden vastgesteld en vervolgens dient een actieplan voor lawaai-beheersing te worden opgesteld. Een bron van geluid vormen de industrieterreinen. Om de mogelijkheden van vermindering van geluid te bepalen dient daar een onderzoek te worden uitgevoerd, dat zich vooral richt op de kleine lawaaimakers.

Om geluidsoverlast van wegen te beperken kunnen diverse maatregelen worden genomen.

Een goede mogelijkheid is het gebruik maken van geluidsreducerende asfalttypen als wegen worden onderhouden, aangelegd of gereconstrueerd.

2.1 Aanpak actieplan

Voorliggend actieplan zal gericht zijn op het aanpakken van knelpunten veroorzaakt door stedelijk wegverkeerslawaai en enkele railverkeerslawaai locaties.

In het geval dat naar de wens van Burgemeester en wethouders knelpunten moeten worden opgelost veroorzaakt door provinciale en/of rijksbronnen, wordt dit voorgelegd aan de betreffende bronbeheerder.

2.2 Prioritering

Het onderhavige plan geeft per gemeente een overzicht van nog te saneren A- en Raillijstlocaties, aangevuld met relevante knelpunten (zie hieronder) zoals blijkt uit de vastgestelde geluidsbelasting kaarten 2006. De aanpak in opvolgende relevantie:

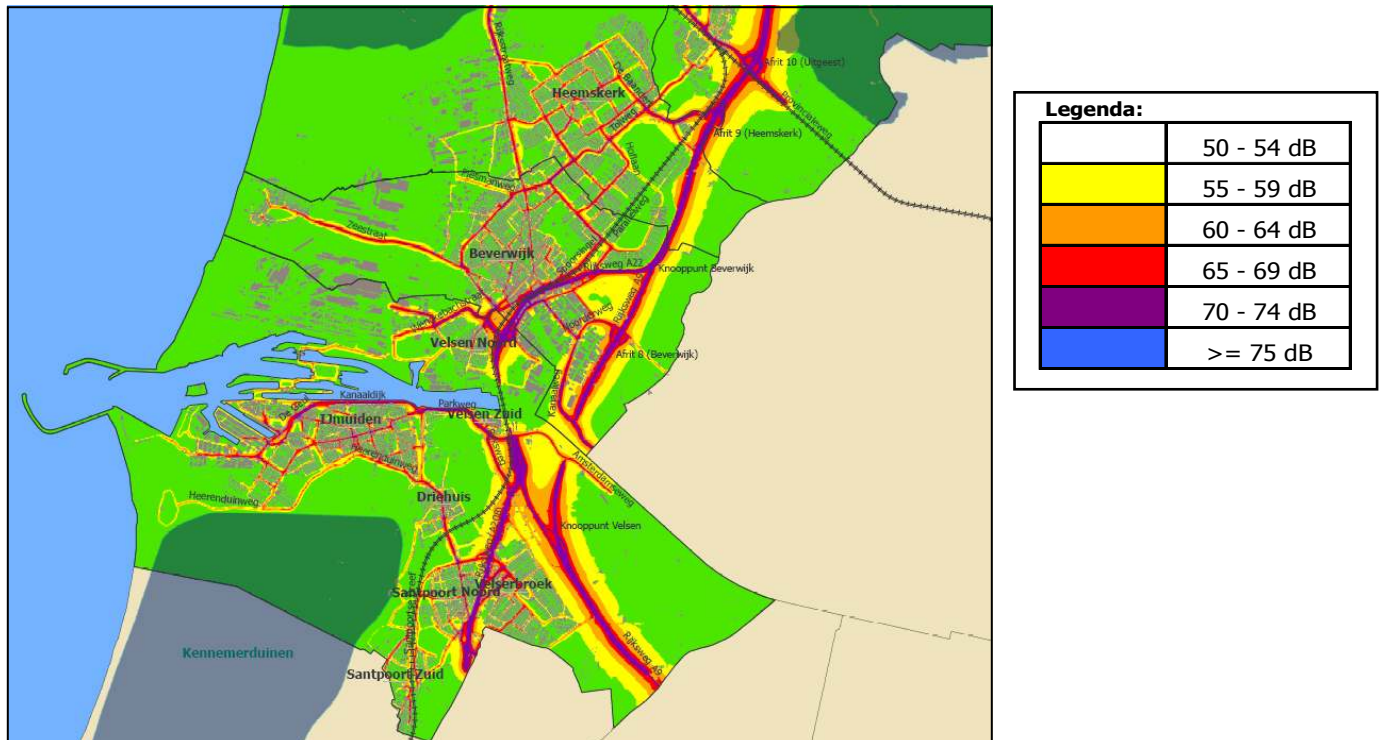
1. Voortgang sanering A- en Raillijstwoningen, geluidsbelasting terug tot of onder 65 dB(A)
2. Lopende saneringsprojecten bij BSV aangemeld, ambitie tot of onder 65/60 dB(A)
3. regulier wegdek onderhoud/vervanging deklaag conform meerjarenprogramma; reconstructie en herinrichting wegen → stil asfaltbeleid.
4. Knelpunten die in het kader van Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan kunnen worden aangepakt.

3. Geluidssituatie 2006

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, zijn in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2006 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Geluidsbelastingkaarten zijn opgesteld voor wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie. Ook is het aantal woningen vastgesteld die vanwege deze lawaaibronnen een hogere geluidsbelasting ondervinden dan Lden 55 dB en Lnight 50 dB. Voor een meer uitgebreide toelichting op de geluidsbelastingkaarten en gegevens wordt verwezen naar de site van de Milieudienst IJmond: www.milieudienst-ijmond.nl

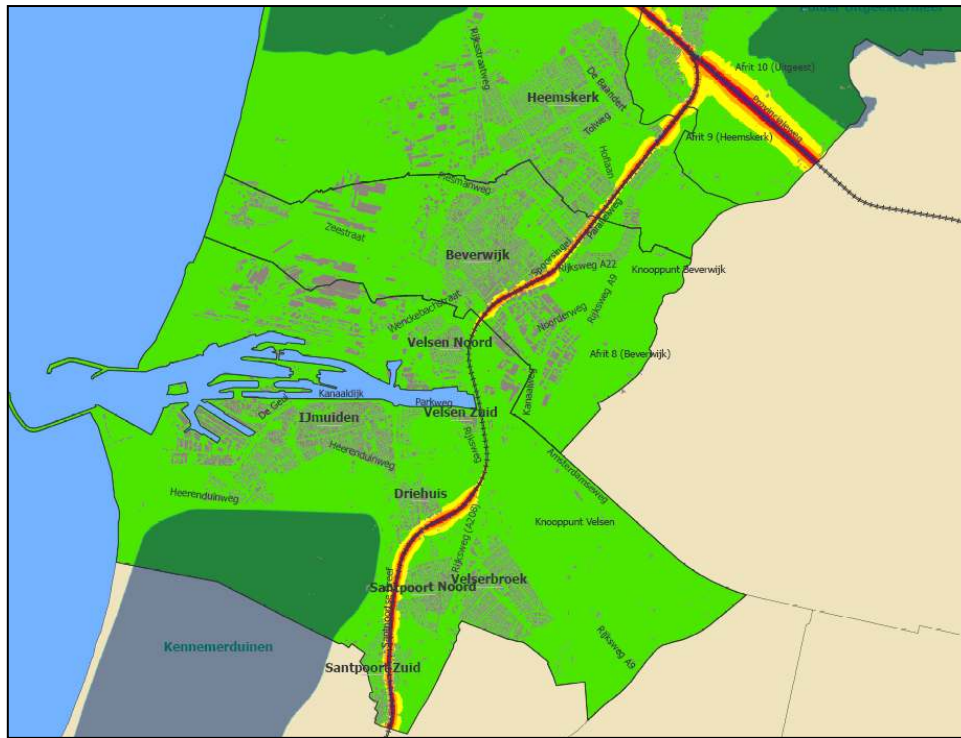
3.1 Geluidsbelastingkaarten

Geluidsbelasting in de IJmond van al het wegverkeer, in dB Lden



Meer gedetailleerde kaarten en bijhorende contouren van gelijke geluidsbelasting (spoor)verkeer, industrie en luchtvaart zijn te vinden in de rapportages en toebehorende bijlagen, van de al vastgestelde "geluidskaarten regio IJmond", DGMR rapport V.2005.1393.00.R002 van 12 april 2007.

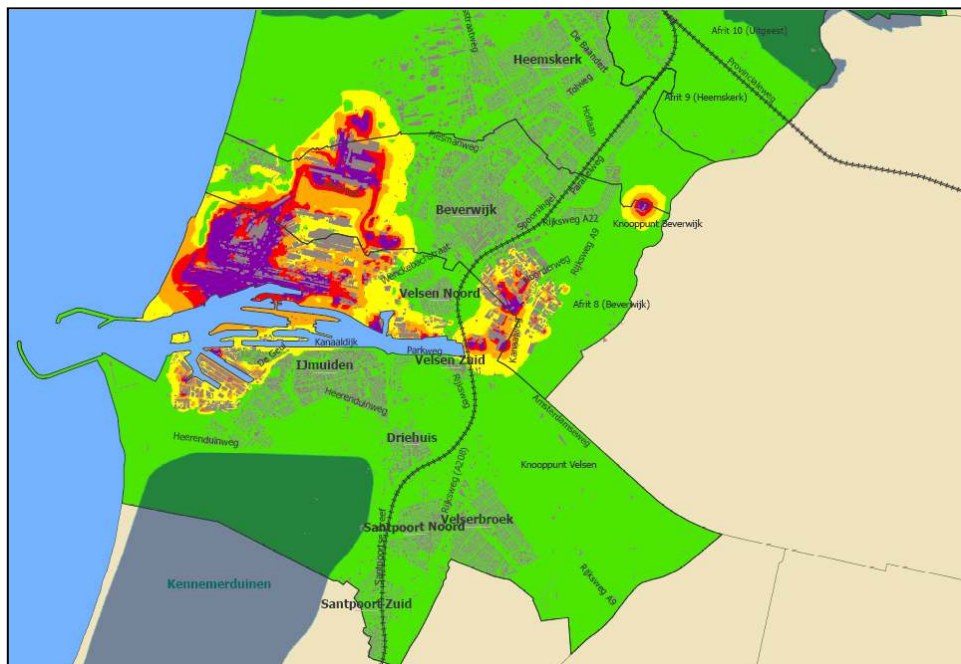
Geluidsbelasting in de IJmond van spoorverkeer in dB Lden



Legenda:

	50 - 54 dB
	55 - 59 dB
	60 - 64 dB
	65 - 69 dB
	70 - 74 dB
	≥ 75 dB

Geluidsbelasting in de IJmond van industrielawaai in dB(A), vanwege het industrie terrein IJmond, De Pijp en het Compressorstation(Gasunie) Beverwijk.



Legenda:

	50 - 54 dB
	55 - 59 dB
	60 - 64 dB
	65 - 69 dB
	70 - 74 dB
	≥ 75 dB

De geluidsbelastingkaarten zijn door de Milieudienst IJmond ter inzage gelegd maar tevens ook gepubliceerd op Internet. Bewoners hebben de mogelijkheid gehad om op deze kaarten te reageren. Hiervan hebben ruim 100 bewoners gebruik gemaakt. Opvallend is dat er een flink aantal reacties over vliegtuiglawaai gaan, terwijl de geluidsbelastingen in Lden niet heel erg hoog is. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat uit onderzoek blijkt dat het vliegtuiglawaai bij een zelfde geluidsbelasting als die van andere lawaaibronnen, zoals (spoor)wegverkeer en industrielawaai, hinderlijker wordt ervaren. De reacties van de bewoners van het IJmond gebied bevestigen dit. Veel reacties gaan over hinder door het stedelijke wegverkeerslawaai.

3.2 Aantal geluidsbelaste woningen

Met behulp van de geluidsbelastingkaarten is het aantal geluidsbelaste woningen per geluidsbelastingklasse vastgesteld. Per geluidsklasse is het aantal inwoners berekend. In de Regeling omgevingslawaai is opgenomen dat het aantal woningen met 2,3 mag worden vermenigvuldigd om te komen tot het aantal inwoners.

Tevens is berekend welk percentage van bewoners in de geluidsklassen (ernstig) gehinderd worden of slaapverstoring ondervinden door teveel geluid. Dit is bepaald op van de dosismaat Lden en Lnight. Deze aantallen volgen uit een berekening met een bepaalde (aanvaardbare)onzekerheids marge. In onderstaande tabellen is het totale aantal woningen weergegeven in de drie gemeenten die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB en Lnight 50 dB ondervinden. In bijlage I is dit per geluidsoort uitgesplitst met het aantal inwoners (afgerond naar honderdtallen), gehinderden en ernstig gehinderden (op basis van de dosismaat Lden en Lnight).

Geluidsbelaste woningen en gehinderden (2006) vanwege Lden door alle lawaaisoorten

Aantal	woningen	bewoners	gehinderd	Ernstig gehinderd
55-59	9.580	23.900	4.833	1.810
60-64	12.121	22.300	6.657	2.878
65-69	5.814	8.600	3.526	1.720
70-74	381	400	216	120
75>	6	0	0	0

Geluidsbelaste woningen en gehinderden (2006) vanwege Lnight door alle lawaaisoorten.

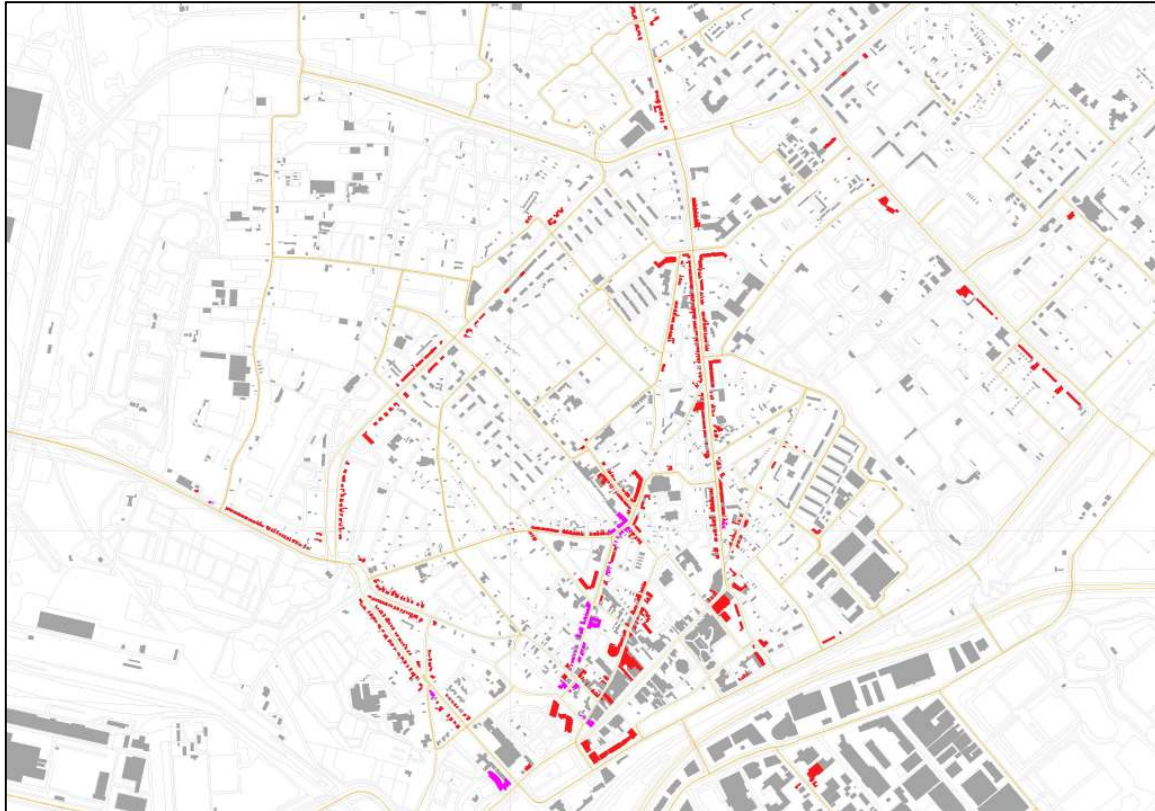
Aantal	woningen	bewoners	slaapgestoord
50-54	12.428	28.500	1.943
55-59	6.312	14.600	1.440
60-64	579	1.200	149
65-69	9	0	0
70>	0	0	0

3.3 Geconstateerde knelpunten.

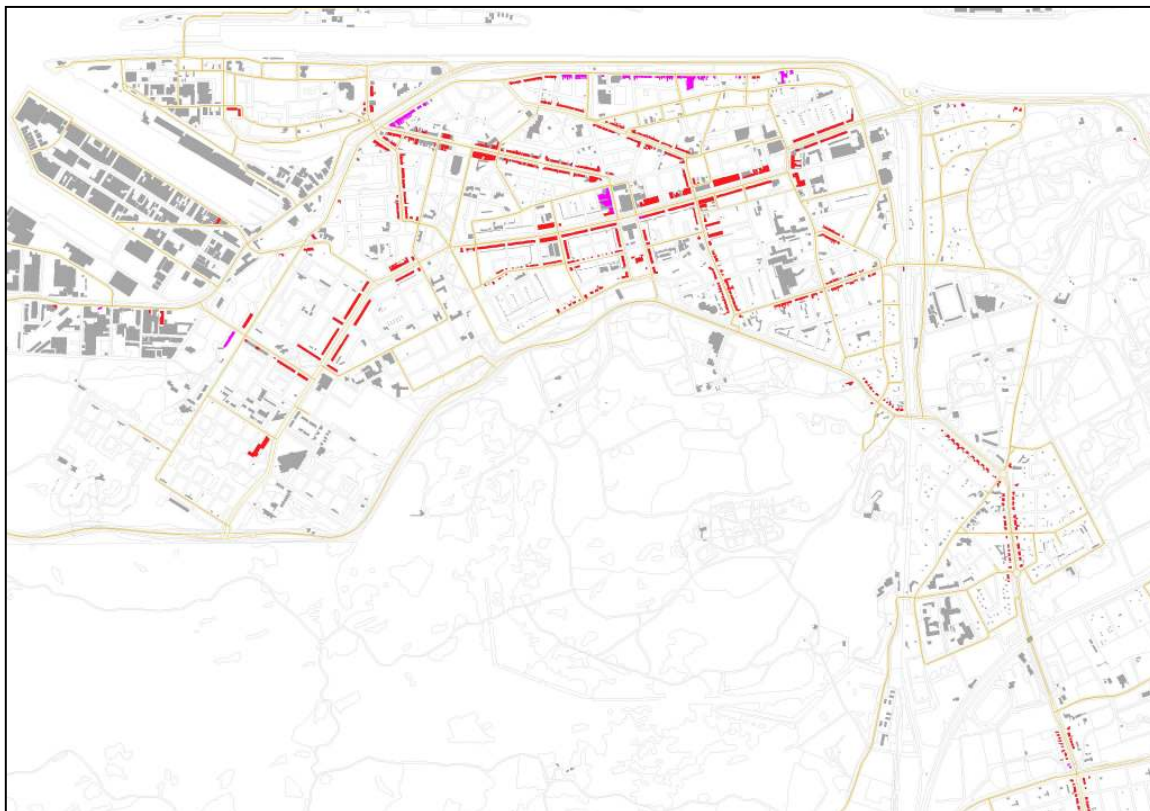
Omdat vooral het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden veroorzaakt wordt door wegverkeerslawaai is in de volgende twee figuren aangegeven waar de hoogbelaste woningen ten gevolge van het wegverkeer liggen.

In Figuur 4 en 5 zijn geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven met een geluidsbelasting van 65-69 dB (rood), 70-75 dB (paars) en groter dan 75 dB (blauw) ten gevolge van wegverkeerslawaai.

Figuur 4, geluidsbelaste woningen gemeentelijk wegverkeer Beverwijk, Lden > 65 dB



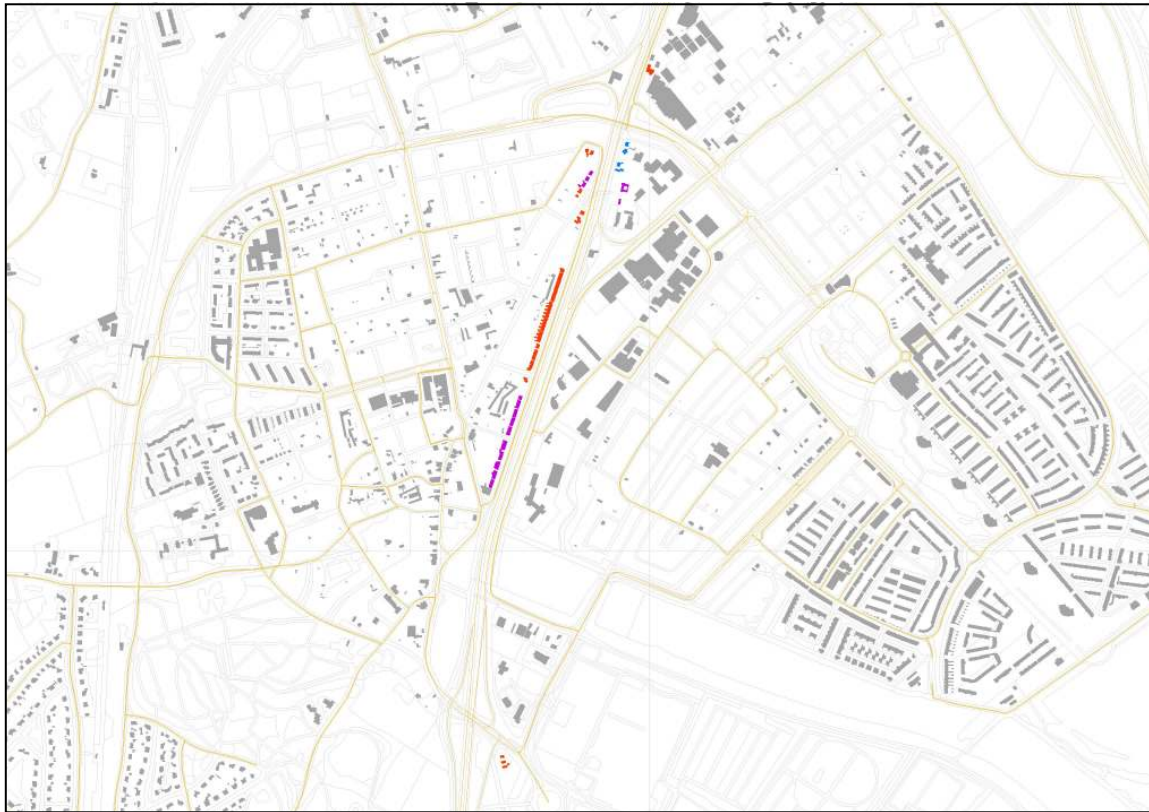
Figuur 5, geluidsbelaste woningen gemeentelijk wegverkeer Velsen(IJmuiden, Driehuis, Santpoort) Lden > 65 dB



Figuur 5a, geluidsbelaste woningen gemeentelijk wegverkeer Velsen-Noord, Lden > 65 dB



Figuur 6: geluidsbelaste woningen provinciaal wegverkeer Velsen, Lden > 65 dB(A)



3.4. Voorgestelde plandempels maatregelen

Knelpunten > 65 dB(A)¹

De IJmond gemeenten zetten in op de aanpak van knelpunten waarvan de geluidsgevoelige bestemmingen en woningen een hogere geluidsbelasting ondervinden dan 65 dB(A).

Deze geluidsbelasting in etmaalwaarde is nog in de oude Wet geluidhinder dosismaat voor (spoor)verkeerslawaai omdat het rijk deze nog hanteert om de A- en Raillijst sanering verder af te ronden. Bovendien bestaat de mogelijkheid nog om tijdens het opstellingsjaar(2008) van dit actieplan de "vergeten" saneringssituaties (woningen > 65 dB(A) per 1-3-1986 te melden bij het rijk(VROM). Omdat deze z.g. reguliere sanering plaatsvindt vanuit de ISV programma's, waarbij kosten eveneens gedekt zijn, zetten de IJmond gemeenten deze aanpak voort, om de geluidsbelasting tot of onder de 65 dB(A) te brengen of isolatie van de woningen.

Knelpunten 60 – 65 dB

Gemeenten hebben ook aandacht voor knelpunten met een geluidsbelasting tussen 60 en 65 dB(A). Het gaat hierbij ook om knelpunten die al bij het Bureau Sanering Verkeerslawaai(BSV) als project zijn aangemeld, en waarvoor reeds een projectplan met financiering is vastgesteld. In de meeste gevallen gaat het hier om toepassing van wegdekmaatregelen(stil asfalt) geluidwerende maatregelen of langs wegen(schermen).

Locaties 55 – 60 dB(wegverkeerslawaai)

Hierbij wordt gedacht aan wegen die gepland staan in de gemeentelijke onderhoudsprogramma's wegonderhoud (infrastructurele plannen) en/of reconstructies.

¹ Wettelijke geluidsbelasting per 1 maart 1986, met een 5 dB(A) aftrek art 103 Wgh(voor 2007)

4. Meetbaar effect van maatregelen

4.1. A-lijstwoningen

Het oplossen van deze knelpunten zal hoofdzakelijk bestaan uit woningisolatie, omdat uit vroegere inventarisatie al bleek dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of niet kosteneffectief zijn. Toch is de laatste jaren gebleken dat voor wegverkeerslawaai door toepassing van stille wegdektypen geluidwinst is te behalen. Dit betekent dat op een aantal locaties een combinatie van wegdek en gevelisolatie maatregelen mogelijk is. Gevelisolatie kan nodig zijn indien blijkt dat ondanks een reductie van de gevelbelasting buiten, de wettelijke saneringsbinnenwaarde nog wordt overschreden. Beperken wij ons tot toepassing van stil asfalt door b.v. een "dunne deklaag" kan tenminste een reductie van de geluidsbelasting van 3 a 4 dB worden bereikt. Kan deze maatregel ook gecombineerd worden met een snelheidsverlaging, dat zelfs 5 a 6 dB winst binnen bereik komen. Dit kan net genoeg zijn om voor veel woningen de urgente saneringssituatie op te heffen.

4.2. Raillijstwoningen

Het oplossen van deze knelpunten ook bestaan uit woningisolatie, vroegere inventarisatie gaf aan dat overdrachtsmaatregelen langs het spoor niet mogelijk of niet kosteneffectief zijn.

Naast het actieplan van de agglomeratiegemeenten heeft PRORAIL als bronbeheerder eveneens een actieplan opgesteld. PRORAIL benoemt locaties die zijn opgenomen in het Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden hoofdspoorwegen van 7 juli 2008.

Niet alle door de gemeenten (op eigen gekozen plandrempe) benoemde knelpuntlocaties railverkeerslawaai worden door PRORAIL aangepakt. Wel staat zij open om de door de gemeenten aangedragen knelpunten te bespreken en zonedig maatwerk te verrichten om tot oplossing te komen. Het effect van bron- en overdrachtsmaatregelen is in algemene zin niet voorspelbaar, dit is afhankelijk van maatregelen aan de baan, stalen bruggen en geluidwerende schermen.

Van geval tot geval zal het effect in aantallen geluidsbelaste woningen en % gehinderden / slaapgestoorden becijferd moeten worden.

4.3. Overige knelpunten

De knelpunten die aangepakt kunnen worden bij van herinrichting en reconstructies en wegenonderhoud, waarbij toepassing van stil asfalt (dunne deklaag) kan worden overwogen. Bestaande woningen kunnen b.v. "meeliften" in verlaging van de geluidsbelasting door het aanbrengen van stil asfalt op bestaande wegen in het kader van hogere waarde beleid bij nieuwbouw langs wegen.

4.4. Stil asfaltbeleid

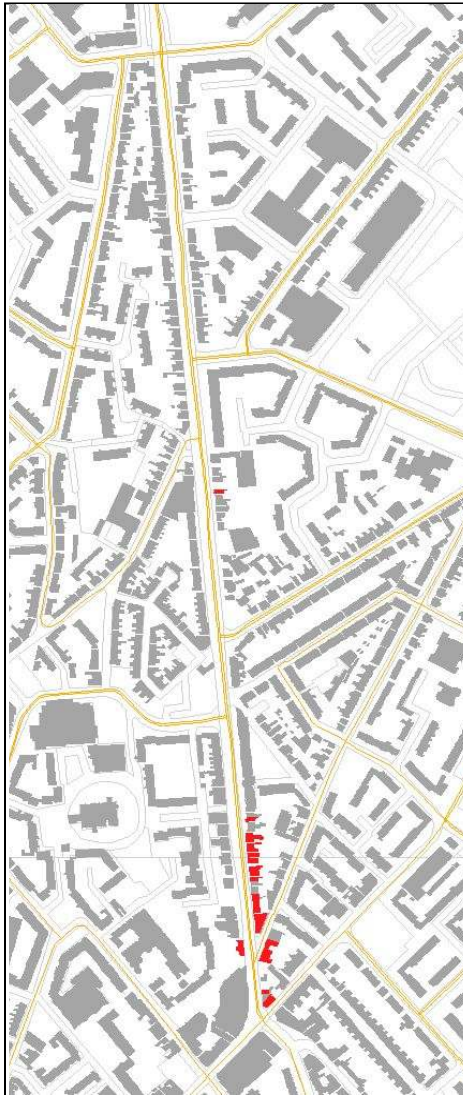
Provincies en gemeenten zijn actief met het gebruik van stil asfalt en heeft dit op een aantal wegen toegepast. Daarbij bleef het niet. Verschillende gemeenten hebben met een enquête onderzocht om na te gaan hoe betrokken bewoners hierover denken. De conclusie is kort samen te vatten: het werkt! Bewoners geven namelijk aan dat zij merken, dat na het aanbrengen van nieuw geluidarm asfalt het stiller is geworden. Naast een geluidtechnische verbetering wordt gevonden dat er bovendien sprake van een verbetering in de geluidsbeleving in de omgeving van wegen, zowel buiten als in de woning. Dit komt omdat het geluid anders van karakter is geworden, dit wordt als een positief effect beleefd. Er bestaat bij veel gemeentelijke wegbeheerders nog steeds terughoudendheid bij de aanleg van stil asfalt, daarbij is steeds vergeleken met de z.g. ZOAB-achtige deklagen. Uit het verleden bleek dat dergelijke deklagen gevoelig zijn voor beschadiging in bochten en op kruispunten, reparatie en vervanging eerder dan bij DAB deklagen was aan de orde. Thans zijn de z.g. "dunne geluidreducerende deklagen" op de markt die een langere levensduur bezitten en waarvan de geluidsreductie nog steeds intact blijft.

Bij de introductie van dit ontwerp actieplan hebben twee praktijk deskundigen aan de hand van de theorie en ervaring een lezing met presentatie gegeven over stille deklagen aan de afdelingen verkeer en vervoer van de IJmond gemeenten. Daaruit kwam naar voren dat de thans op de markt verkrijgbare "dunne deklagen" volgens de stand der techniek in veel gemeentelijke situaties kan worden toegepast. Daarmee zijn de bestaande vooroordelen over slijtage en levensduur weggenomen. Bovendien is uit recentelijk onderzoek is gebleken dat de zogenaamde "stille dunne deklagen" niet veel of soms minder kosten dan een type **Dicht Asfalt Beton**(DAB) of **Steen Mastiek Asfalt** (SMA). De levensduur van dergelijke "dunne deklagen" is tegenwoordig ca. 10 jaar. Bij de introductie van dit ontwerp actieplan wordt toepassing van stil asfalt in de IJmond gemeenten gedurende de actieplanperiode, altijd in overleg met verkeersdeskundigen en wegbeheerders uitgevoerd.

Onderstaande figuren 7 en 8, illustreren dat na het aanbrengen van stil asfalt en snelheidsverlaging (A208) voor de projecten Alkmaarseweg en A208(santpoort Noord), het aantal geluidsbelaste woningen kan worden gereduceerd tot een beperkt aantal overblijvende woningen Lden > 65 dB.

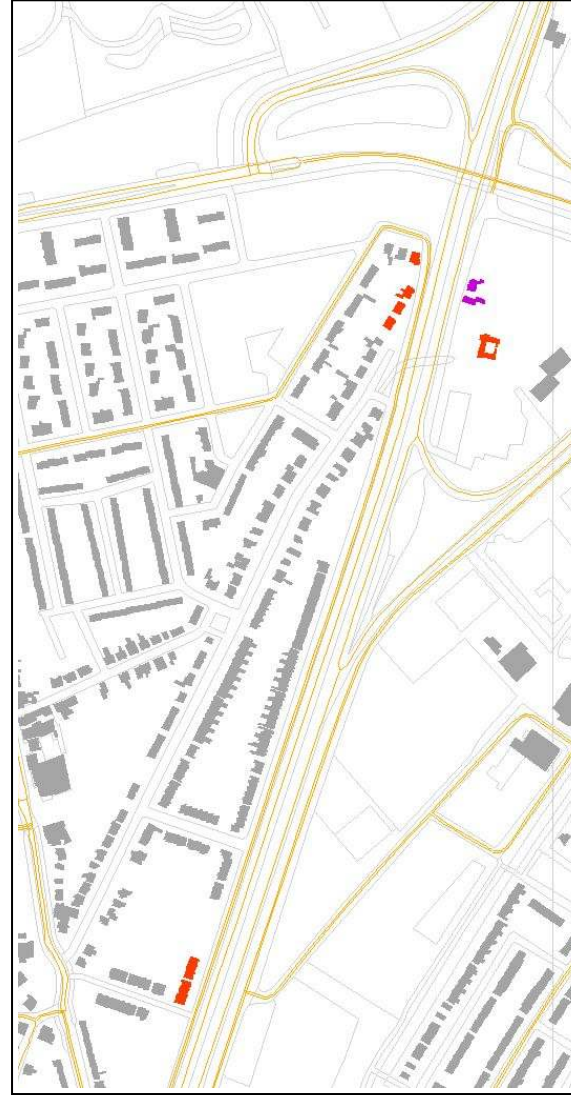
ALKMAARSEWEG Beverwijk
Reductiedoelstelling 4 dB

Figuur 7



A208 Santpoort-Noord Velsen
Reductiedoelstelling 5 dB

Figuur 8



4.5. Cumulatie van meerdere lawaaisoorten

Aan de cumulatie die optreedt door geluidsbelasting van de verschillende lawaaisoorten zal aandacht worden besteed. Bij het treffen van maatregelen wordt steeds nagegaan welke geluidssoort bepalend is (de hoogste waarde heeft) voor de totale geluidsbelasting. Het nemen maatregelen aan minder bepalende bronnen heeft dan namelijk geen zin. De aanpak is er dan op gericht om de meest bepalende geluidsbron aan te pakken.

5. Kosten

De aan de maatregelen verbonden kosten voor de A- en raillijst-woningen komen grotendeels uit de ISV I en II programma's. In de provinciale verdeelsleutel zijn z.g. gelabelde geluidgelden opgenomen die dienen voor de sanering van deze woningen.

Gemeenten hebben al 90% van deze gelabelde geluidgelden ontvangen

Het projectbureau BSV beoordeeld of de sanering binnen de Wet geluidhinder en met de juiste reken- en meetvoorschriften is uitgevoerd. Elke ISV-periode wordt opnieuw de restvoorraad vastgesteld, ook het bedrag. Voor de al aangemelde projecten is een saneringsplan opgesteld.

6. Gemeente Beverwijk

6.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A)Lden > 70 dB (spoor)verkeerslawaaai

Verdergaande sanering wegverkeerslawaaai, per 1-9-2008 is de saneringsvoorraad voor Beverwijk minder dan 10 woningen. Lopende de actieplanperiode zullen deze A-lijstwoningen verder worden gesaneerd.

Vanwege het spoorverkeer zijn geen woningen meer die op de raillijst staan.

Alkmaarseweg.

In de loop van 2009 zal de Alkmaarseweg worden gereconstrueerd/heringericht, naast de stedenbouwkundige aanpak zal door de openstelling van de Westelijke Randweg en de Oostelijke doorverbinding de verkeersintensiteit over deze weg afnemen. Toepassing van stil asfalt en door het weren van zwaar verkeer zal de geluidsbelasting op veel van de aanliggende woningen met ca. 5 dB afnemen. Het betreft hier ca. 214 A-lijstwoningen waarvan de geluidsbelasting lager wordt dan de saneringswaarde 65 dB(A).

Breestraat ca. 35 woningen met een geluidsbelasting 65 dB(A) en hoger.

Baanstraat ca. 12 woningen met een geluidsbelasting 65 dB(A) en hoger.

6.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB

In de geluidsbelastingklasse Lden 65 – 70 dB is een aantal locaties te noemen veel aanliggende woningen langs de -Vondellaan -Zeestraat -Warande.

Op deze locaties zal door toepassing stil asfalt een reductie van ca. 4 dB bereikbaar zijn.

6.3. Locaties Lden 60 – 65 dB

Veel in dit actieplan (niet benoemde) binnenstedelijke wegen veroorzaken een geluidsbelasting >55 dB een ca. 3 a 4 dB reductie kan worden bereikt als bij herstructurering en reconstructies stil asfalt beleid wordt toegepast.

6.4. Locatie Broekpolder

Vanuit de Werkgroep Geluidshinder Broekpolder is bezorgdheid geuit over een mogelijke overschrijding van de geluidsbelasting vanwege A9/A22 ten opzichte van de vastgestelde hogere waarden voor de woningen in het Bestemmingsplan Broekpolder. Uit onderzoek van de vastgestelde geluidsbelastingkaart, is gebleken dat de positie en hoogte van de geluidswal globaal overeen komt met het bouwplan. Ondanks dat zal worden onderzocht of in overleg met de bronbeheerder Rijkswaterstaat de huidige ZOAB deklaag kan worden vervangen door een stillere volgens de stand der techniek, om daarmee de geluidsbelasting in het bouwplan zo laag mogelijk te houden.

Budget

A- en Raillijstsanering, geluidgelabelde gelden uit het resterende ISV I en lopend ISV II budgetten.

Gedurende de actieplanperiode (tot 2013) zal ook een beroep worden gedaan op het ISV III budget.

Voor de projecten Alkmaarseweg en A208/N208 is al een (voor)financiering getroffen.

Voor de overblijvende locaties zullen de kosten moeten worden gevonden in de budgetten voor groot wegenonderhoud en herstructurering en reconstructies van wegen.

7. Gemeente Heemskerk

7.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A)Lden > 70 dB (spoor)verkeerslawaaai

Voor de gemeente Heemskerk is thans geen saneringsvoorraad van woningen wegverkeerslawaaai en railverkeerslawaaai. Wel komt uit de geluidsbelastingkaart naar voren dat een aantal woningen langs de Rijksweg een hogere geluidsbelasting ondervinden dan $L_{den} = 70 \text{ dB}^2$. De woningen daarvan die per maart 1986 een hogere geluidsbelasting ondervonden dan 65 dB(A) zullen of zijn voor 31 december 2008 als urgente saneringswoningen bij VROM worden gemeld.

7.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB

Gebleken dat een aantal verspreid liggende locaties woningen een geluidsbelasting ondervinden van 65 tot 69 dB. Binnen de gemeente is sprake van een flink aantal herstructureringsprojecten, ook hier kan toepassing van stil asfalt op de 50 Km wegen een geluidwinst van 3 – 4 dB tot gevolg hebben.

7.3. Locaties Lden 60 – 65 dB

Veel binnenstedelijke wegen veroorzaken een geluidsbelasting >60 dB een ca. 3 a 4 dB reductie kan worden bereikt als bij herstructurering en reconstructies stil asfalt beleid wordt toegepast.

7.4. Locatie Broekpolder

Vanuit de Werkgroep Geluidshinder Broekpolder is bezorgdheid geuit over een mogelijke overschrijding van de geluidsbelasting ten opzichte van de vastgestelde hogere waarden voor de woningen in het Bestemmingsplan Broekpolder. Uit onderzoek van de vastgestelde geluidsbelastingkaart, is gebleken dat de positie en hoogte van de geluidswal globaal overeen komt met het bouwplan. Ondanks dat zal worden onderzocht of in overleg met de bronbeheerder Rijkswaterstaat de huidige ZOAB deklaag kan worden vervangen door een stillere volgens de stand der techniek, om daarmee de geluidsbelasting in het bouwplan zo laag mogelijk te houden.

Budget

Voor urgente sanering is geen budget beschikbaar, tenzij nog aanwijsbare A-lijst woningen gemeld kunnen worden, dit zal gezien de kaartresultaten minimaal zijn.

Betekent dat de kosten voor overige knelpunten benut moet worden uit de onderhouds- en herstructurering budgetten infrastructuur.

8. Velsen

8.1. Knelpunten > Letmaal 65 dB(A)Lden > 70 dB (spoor)verkeerslawaaai

Voor de gemeente Velsen is nog slechts een zestal A-lijst woningen wegverkeerslawaaai in de saneringsvoorraad aanwezig. Deze woningen zullen in de actieplanperiode worden onderzocht, zonodig zullen geluidsisolerende maatregelen worden getroffen opdat de wettelijke binnenwaarde niet wordt overschreden. Vanwege railverkeerslawaaai is geen enkele woning met een hogere geluidsbelasting dan 65 dB(A). Uit de geluidsbelastingkaart komt wel naar voren dat een flink aantal woningen gelegen langs de IJmuidersstraatweg (cumulatief met kanaaldijk) en de Julianakade (cumulatief met De Geul) een geluidsbelasting ondervinden van $L_{den} 70 \text{ dB}$ en hoger. Een aantal van deze locaties zijn eind 2008 voor sanering gemeld bij VROM, zijn mogelijkheden voor toepassing stil wegdek.

Langs de provinciale weg A208 is een geluidsaneringsproject gaande om de geluidsbelasting van de aanliggende woningen aanzienlijk te reduceren. Het project wordt in een coproductie van Provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen (milieudienst IJmond als uitvoerder) uitgevoerd.

Door wegdekmaatregelen en snelheidsverlaging die de provincie Noord-Holland zal uitvoeren, zal de huidige geluidsbelasting van de woningen tenminste 6 dB lager worden. Deze woningen zijn niet meer gemeld bij VROM omdat na voltooiing van de sanering de geluidsbelasting lager is dan 65 dB(A). Aanvullend wordt onderzocht aan welke woningen nog geluidsisolatie maatregelen noodzakelijk zijn.

² deze geluidsbelasting $L_{den} 70 \text{ dB}$ komt ongeveer overeen met een wettelijke waarde in 1986 van 65 dB(A) daarbij is een groeiscenario van ca. 2 dB aangehouden tussen 1986 en 2006

8.2. Knelpunten Lden 65 – 70 dB

Een groot aantal binnenstedelijke wegen (IJmuiden) ondervinden een geluidsbelasting tussen Lden 65 en 70 dB, te noemen:

-Kennemerlaan -Wijk aan Zeerweg -Lange Nieuwstraat -De Noostraat
-Planetenweg -Van den Vondellaan

In de actieplanperiode zullen deze hoog belaste locaties de permanente aandacht hebben (actielijst) om in overleg met de civiele- en onderhoudsafdelingen te kiezen voor een stillere deklaag.

Doel is om nog voor het einde van de actieplanperiode(2013) voor tenminste 4 locaties, met een flinke geluidsreductie een betere geluidssituatie te verkrijgen voor de aanliggende woningen.

8.3. Locaties Lden 60 – 65 dB

De meeste binnenstedelijke wegen veroorzaken een geluidsbelasting >60 dB een ca. 3 a 4 dB reductie kan worden bereikt als bij herstructurering en toepassing onderhoudsprogramma's stil asfalt wordt beleid wordt toegepast. Dit moet gelijk lopen met de ruimtelijke plannen (en procedures) die voor dergelijke projecten noodzakelijk zijn.

8.4. Locatie driehuis (goederentreinen)

Spoorlijn Haarlem-Beverwijk

Door nachtelijke goederentreinen wordt op locaties langs de spoorlijn geklaagd over geluid-en trillingshinder. Een soortgelijke problematiek is ook geconstateerd langs deze spoorlijn op de locatie Iepenlaan te Bloemendaal(zie actieplan BBHZ gemeenten). Door een toename van het aantal goederentreinen in de avond- en nachtperiode (gevoelige periode van het etmaal) is de actuele geluidsbelasting veel hoger dan enkele jaren terug. Ondanks dat het trillingsaspect niet in de Wet geluidhinder wordt aangepakt, willen Burgemeester en wethouder hier toch aandacht aan besteden. In overleg met de bronbeheerder PRORAIL kan worden nagegaan of dit knelpunt Bloemendaal/Driehuis integraal kan worden aangepakt.

ISV-Budgetten

De aan de gemeenten toegekende financiën voor de aanpak van de urgente saneringssituatie (>65 dB(A)) uit de ISV I, II en III budgetten kunnen worden aangewend om de aantallen A- en Railijstwoningen te verminderen. Tevens is het mogelijk deze budgetten te benutten voor het oplossen van knelpunten van een lagere rangorde (60 – 65 dB(A)).

De kosten voor toepassing stil asfalt bij het (op termijn) oplossen van overige knelpunten te benutten uit de onderhouds- en herstructureringsbudgetten infrastructuur.

9. Industrielawaai

Binnen de gemeenten Beverwijk en Velsen bevinden zich twee belangrijke industrieterreinen, het terrein IJmond met CORUS e.o. en havens west en het industrieterrein De Pijp.

Rond deze terreinen is een geluidszone art 53 van de Wet geluidhinder (voor 2007) vastgesteld.

Eveneens zijn voor beide terrein geluidsaneringsprogramma's opgesteld omdat ten tijde van de zonering er woningen in de zone lagen met een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A).

In de saneringsprogramma's zijn (bron)maatregelen opgenomen om de geluidsbelasting van de meeste woningen tot of onder de grenswaarde 55 dB(A) te brengen. Daar waar dit niet mogelijk bleek, b.v. omdat de kosten van maatregelen vergaande financiële consequenties zou hebben voor bedrijven zijn Maximaal Toegestane geluidsbelastingen (MTG's) vastgesteld. De saneringsoperatie was behoudens het IT IJmond per januari 2003 afgerond. Voor het industrieterrein IJmond was, nadat bekend werd dat de saneringsdoelstelling met de daaraan verbonden maatregelen niet gehaald werd, is in 2006 een aanvullend geluidsaneringsprogramma opgesteld. Het bleek nodig te zijn dat totaal voor 1637 Woningen een MTG van 56 – 58 dB(A) en 25 woningen 59 – 60 dB(A) moest worden vastgesteld. Daardoor waren verdergaande maatregelen niet kosteneffectief. Dit alles betekent dat in dit actieprogramma EU omgevingslawaai eveneens geen plandremmel voor Industrielawaai met maatregelen zijn opgenomen.

10. Luchtvaartlawaai Schiphol

De in gebruik name van de Polderbaan heeft een grote druk gelegd op de kwaliteit van de leefomgeving onder meer in de IJmond en zal nog verder toenemen als Schiphol groeit en er geen maatregelen worden getroffen.

Tegelijkertijd onderkent de gemeente het belang van Schiphol voor de nationale en regionale economie. Van belang is dat gezocht wordt naar een balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en groei van vliegverkeer op Schiphol.

Om op een meer proactieve wijze om te gaan met de van vliegverkeer ondervonden overlast is in 2004 een Strategische nota Schiphol vastgesteld door de raden van de in Cluster Noord van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) deelnemende gemeente in de IJmond en Castricum. Die nota is tevens de basis geweest voor het indienen van verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid.

De evaluatie van het Schipholbeleid is in 2006 afgerond en heeft geleid tot een standpuntbepaling door het kabinet. Omdat de omgeving, inclusief de gemeenten in Cluster Noord, stelling dient te nemen over dat standpunt is in 2007 een aan dat standpunt aangepaste nota vastgesteld: de Strategische nota Schiphol 2007.

De visie in de Strategische nota 2007 is dat de hinder kan en moet verminderen. De hinderbeleving van vliegverkeer is groter dan bij andere geluidbronnen. Dat betekent dat bij gelijke fysieke niveaus luchtvaartlawaai meer hinder veroorzaakt dan wegverkeerslawaai. De gemeenten zijn van mening dat voor wat betreft het aantal gehinderden aangesloten dient te worden bij de dosis-effectrelatie van wegverkeer, dat wil zeggen maximaal 9% gehinderden.

Realisatie van vermindering van de hinder kan plaatsvinden door enerzijds bronmaatregelen en anderzijds flankerende maatregelen.

In de nota genoemde bronmaatregelen zijn het op korte termijn uitplaatsen van niet mainport gebonden vliegverkeer, een stillere vloot, stiller vliegen door ander baan- en routegebruik en het beperken van het aantal nachtvluchten.

Flankerende maatregelen – in aanvulling op bronmaatregelen en zeker niet in de plaats van – zijn verruiming en flexibilisering van compensatieregelingen en investeringen in de leefomgeving.

De uiteindelijke besluitvorming over de toekomst van Schiphol ligt bij de Tweede Kamer. Ten behoeve van de voorbereiding van de besluitvorming in het kabinet en de Tweede Kamer is een proces in gang gezet onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, de heer Alders, waarin zo veel mogelijk recht gedaan wordt aan ieders belangen, de zogenaamde "Tafel van Alders". Op 1 oktober 2008 heeft de Tafel van Alders een advies over de toekomst van Schiphol en de regio uitgebracht aan de ministers van V&W en VROM. De gemeenten in Cluster Noord zijn van mening dat sprake is van een reëel compromis, maar hebben wel een aantal kritische kanttekeningen bij het advies geplaatst.

Het kabinet heeft ingestemd met het advies. Begin 2009 zal de tweede kamer zich over het advies uitspreken.

Als gevolg van het Aldersadvies zal, als gevolg van het totaalpakket aan hinderbeperkende maatregelen, in 2020 een reductie van tenminste 5% ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden optreden ten opzichte van de grens voor gelijkwaardigheid. De visie van de gemeenten met betrekking tot de gewenste dosis-effectrelatie (maximaal 9% gehinderden) wordt daarmee niet gehaald.

De ontwikkelingen rond Schiphol hebben wellicht ook invloed op het standpunt van de gemeenten zoals vastgelegd in de Strategische nota Schiphol 2007. Die nota wordt in 2009 geëvalueerd en zonodig geactualiseerd.

Het uitdragen van de visie "de hinder kan en moet minder" blijft aandachtspunt zowel richting beleidsmakers, politieke besluitvormers als de eigen achterban.

11. Managementsamenvatting actieplan

Met het actieplan wordt invulling gegeven aan de wettelijke verplichting dat agglomeratiegemeenten geluidsbelastingkaarten moeten opstellen en actieplannen maken.

Het actieplan is gebaseerd op de geluidsbelastingkaarten die in mei/juni 2007 door Burgemeester en wethouders zijn vastgesteld en vormt het geluidhinderbeleid voor de komende 5 jaar tot oplossing van geconstateerde knelpunten door teveel lawaai van (spoor)wegen en industrieterreinen.

Industrielawaai

Voor industrielawaai zijn al in het kader van de saneringsprogramma's Wet geluidhinder (kosteneffectieve)maatregelen genomen. Daarmee is de gehele saneringsoperatie afgerond. Controle daarop is een kwestie van handhaving door het bevoegde gezag, i.c. de Provincie Noord-Holland.

Luchtvaartlawaai

Voor luchtvaartlawaai is de bevoegdheid van B&W tot het nemen van maatregelen beperkt. Voor inzicht in eventuele maatregelen die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil nemen door toepassing van Bron-en Vlootbeleid, wordt verwezen naar het actieplan Luchthaven Schiphol van 7 juli 2008. Verder zullen gemeenten lang de politieke lijn trachten het doel tot vermindering van de geluidshinder in de IJmond door luchtvaartlawaai te verwezenlijken.

(Spoor)Verkeerslawaai

Urgente sanering

De IJmondgemeenten hebben gekozen voor een zogenaamde plandrempel van 65 dB(A)(situatie 1986) –grosso modo vergelijkbaar aan Lden 70 dB(2007)- die aansluit bij de landelijke saneringsdoelstelling. Die gaat er vanuit de geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen door bron- of overdrachtsmaatregelen terug te brengen tot of onder de saneringswaarde. In die gevallen waarbij dit niet mogelijk is zal woningisolatie worden toegepast, teneinde het binnenniveau het wettelijke maximum niet te overschrijden.

Knelpunten Lden 65 – 70 dB

Naast deze z.g. urgente sanering willen B&W in opvolgende relevantie inzetten op meer toepassing van stil asfalt op gemeentelijke wegen. Het blijkt dat ook op binnenstedelijke wegen tot 50 Km/h een geluidsreductie van ca. 4 dB te behalen is.

Locaties Lden 60 – 65 dB

Langs binnenstedelijke wegen waarvan aanliggende woningen zich in deze geluidsbelastingschil bevinden, wordt onderzocht of onderhoudsprogramma's en/of herstructurering kan leiden tot een lagere geluidsbelasting. Ook als het in deze 50 km wegen betreft, kan toepassing stil asfalt mogelijkheden bieden. Daarbij kan in overweging worden genomen of het handhaven van klinkerbestrating stedenbouwkundig nog wel gewenst is.

ISV-Budgetten

De aan de gemeenten toegekende financiën voor de aanpak van de urgente saneringssituatie uit het ISV budget geluid kunnen worden aangewend om de aantallen A- en Raailijstwoningen te verminderen. De kosten voor toepassing stil asfalt bij het (op termijn) oplossen van overige knelpunten te benutten uit de onderhoud- en herstructureringsbudgetten infrastructuur.

In overleg met de gemeente zal de inzet voor deze urgente sanering worden afgestemd op het beschikbare ISV budget geluid.

Communicatie

Communicatie speelt een rol bij het aanpakken van de geluidsknelpunten. Niet uitsluitend voor de bewoners maar ook voor de partners die in actie moeten komen om het beoogde doel "oplossen geluidsknelpunt(en)" mogelijk te maken. Hiertoe is voor alle gemeente een eenvoudig communicatieplan bij dit actieplan gevoegd.

12. Zienswijzen

Het ontwerp "Actieplan Geluid" (hierna ontwerpplan) van 5 december 2008 heeft vanaf 23 maart 2009 gedurende 6 weken ter visie gelegen. Er is een gering aantal zienswijzen ingediend. Om ook de gemeenteraad haar wensen en zienswijze kenbaar te maken is het ontwerpplan in de ter visie periode besproken in de verschillende raadscommissies.

De reacties van de diverse fracties zijn door de portefeuillehouder gehoord, de Milieudienst IJmond heeft waar nodig het ontwerpplan inhoudelijk toegelicht. De zienswijzen, reacties en opmerkingen van de inwoners en commissies zijn verzameld en in bijlage V van dit actieplan opgenomen.

Worden de zienswijzen globaal in ogenschouw genomen, dan blijkt dat aandacht gevraagd wordt voor de eigen geluidssituatie, met name geluidshinder veroorzaakt door spoor- en wegverkeerslawaai, en in het algemeen over luchtvaartlawaai. Zoals in het actieplan is aangegeven willen de IJmond gemeenten de urgentste saneringssituaties van de zwaarst belaste woningen (A- en Raillijst) in de actieplanperiode voortvarend aanpakken. Daarnaast zijn aanvullende bronmaatregelen aan gemeentelijke wegen goed mogelijk in de vorm van realisatie van stillere wegdekken, die in het kader van onderhoud en reconstructies van wegen zullen worden genomen.

De IJmond gemeenten kunnen geen directe bronmaatregelen aan Rijks- en provinciale wegen en spoorwegen nemen. Wel nemen zij actie om aandacht van de rijks- en provinciale bronbeheerders te vragen voor de geconstateerde knelpunten en om in overleg na te gaan of wegdek- c.q. overdrachtsmaatregelen (geluidswerend scherm) de hindersituaties kunnen beperken.

In dit hoofdstuk is per gemeente aangegeven op welke onderdelen het ontwerpplan op basis van de ingebrachte zienswijzen is aangepast.

12.1. Gemeente Beverwijk

Wegverkeerslawaai A22/A9: geluidklachten nieuwbouw locatie Broekpolder.

De geluidproblematiek wordt onderzocht. In overleg met Rijkswaterstaat wordt nagegaan of de huidige ZOAB deklaag kan worden vervangen door een stillere volgens de stand der techniek. Ook zal de effectiviteit van het glazen scherm boven het viaduct Parallelweg/A22 worden verbeterd, als blijkt dat het huidige scherm minder effectief blijkt dan de naastgelegen geluidswal.

Het actieplan is hiervoor met een Hoofdstuk 6.4 uitgebreid.

12.2. Gemeente Heemskerk

Er zijn geen zienswijzen en opmerkingen. Omdat de geluidproblematiek locatie Broekpolder ook voor een deel in de gemeente Heemskerk speelt wordt deze problematiek integraal met actie voor de gemeente Beverwijk aangepakt. Het actieplan is hiervoor met een Hoofdstuk 7.4 uitgebreid.

12.3. Gemeente Velsen

Wegen Velsen-Noord.

Gebleken is dat in figuur 5 van het ontwerpplan dat het gemeentelijke wegverkeer in Velsen-Noord Achterwege is gebleven, hierdoor zijn de woningen met een geluidsbelasting van 65 tot 69 dB niet in beeld gebracht. Er is een Figuur 5a toegevoegd.

Hoofdstuk 8.1 is aangevuld met een beschrijving van het lopende geluidsaneringsproject van de woningen in Santpoort-Noord langs de provinciale weg A208 (figuur 8).

Spoorlijn Haarlem-Beverwijk

Door nachtelijke goederentreinen wordt op locaties langs de spoorlijn geklaagd over geluid- en trillingshinder. Een soortgelijke problematiek is ook geconstateerd langs deze spoorlijn op de locatie Iepenlaan te Bloemendaal (zie actieplan BBHZ gemeenten). Door een toename van het aantal goederentreinen in de avond- en nachtperiode is de actuele geluidsbelasting veel hoger dan enkele jaren terug. In overleg met de bronbeheerder PRORAIL zal onderzocht worden of dit knelpunt Bloemendaal/Driehuis integraal kan worden aangepakt. Het ontwerpplan is hierop aangepast.

Cumulatie meerdere lawaaisoorten

Aan de cumulatie die optreedt door geluidsbelasting van de verschillende lawaaisoorten wordt aandacht besteed. Bij het treffen van maatregelen wordt steeds nagegaan welke geluidsoort bepalend is (de hoogste waarde heeft) voor de totale geluidsbelasting. Het nemen maatregelen aan minder bepalende bronnen heeft namelijk geen zin, in de actieplanperiode wordt daar steeds op gelet. Aangezien cumulatie niet uitsluitend in de gemeente Velsen optreedt, is het gehele ontwerpplan met een hoofdstuk 4.5 voor dit aspect aangevuld.

Benoemen maatregelen, Communicatie en evaluatie

De portefeuillehouder heeft tijdens de behandeling van het actieplan in de commissie Raadsplein Velsen toegezegd de maatregelen concreter te benoemen, een communicatieplan op te nemen en te zorgen voor een tussentijdse evaluatie. Hiertoe is hoofdstuk 8.1 en 8.2 aangevuld. Besloten is een beknopte communicatienotitie toe te voegen in bijlage VI. Voor grote projecten zal een communicatieplan worden opgesteld.

12.4. Luchtvaart

De zienswijze bewoners en PVOS gemeente Beverwijk en gemeente Velsen, geven aanleiding tot de volgende overwegingen.

In de Strategische nota Schiphol 2007 is door de gemeenten aangegeven dat de van vliegverkeer ondervonden hinder kan en moet verminderen. In het streven om te komen tot hindervermindering is de vraag wanneer sprake is van hinder. In die nota is als bekend verondersteld dat geluid van vliegverkeer als hinderlijker wordt ervaren dan geluid van bijvoorbeeld wegverkeer en betekent dat bij gelijke fysische geluidsniveaus luchtvaartlawaai meer hinder veroorzaakt wordt dan door wegverkeerslawaai. Burgemeester en wethouders erkennen dit. Als ambitie voor het maximale aantal gehinderden is in de nota gesteld dat voor wat betreft het aantal gehinderden aangesloten zou moeten worden bij de dosis-effectrelatie van wegverkeer, dat betekent 9% gehinderden. Op grond van vigerende wetgeving is daar echter geen sprake van. Het percentage ernstig gehinderden is dan 16%.

Terzijde wordt opgemerkt dat op basis van het Aldersadvies afspraken zijn gemaakt over het aantal vliegbewegingen tot 2020 en een daarbij behorend pakket aan hinderbeperkende maatregelen. Dat pakket aan maatregelen levert een ambitiereductie van het aantal gehinderden op met 5%.

Bij het opstellen van het actieplan geluid dient echter uitgegaan te worden van het vigerende wettelijke regime, de door de gemeenten gewenste ambitie ten spijt. Daarom wordt het ontwerpplan op basis van ingebrachte zienswijzen niet aangepast.

IJmuiden, 24 november 2009

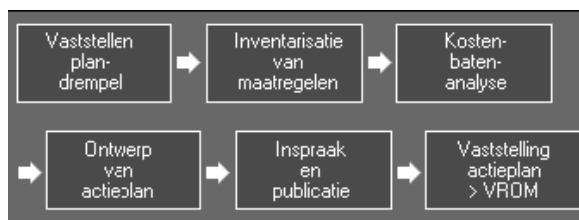
Wetgeving en rijksbeleid.

Op 18 juli 2004 traden de volgende wetten in werking: het Besluit omgevingslawaai en de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189. Een meer gedetailleerde uitwerking van deze wetten is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten, te weten het Besluit omgevingslawaai (AMvB, gepubliceerd in Staatsblad 2004, 339) en de Regeling omgevingslawaai (ministeriële regeling, gepubliceerd in Staatscourant 2004 nummer 134 en aangevuld in 140). De melding door de Rijksoverheid van belangrijke wegen en spoorwegen volgens artikel 117 van de Wet tot wijziging van de Wet geluidhinder aan de Europese Commissie heeft op 11 augustus 2005 plaatsgevonden. Nederland heeft de hoofdwegen en spoorwegen gepubliceerd in de Staatscourant nr 154, blz 10 t/m 13.

Voor het ter inzage leggen van de actieplannen is voorts Hoofdstuk 3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van belang.

Proces

Voorafgaand aan het actieplan is per gemeente een geluidsbelastingkaart opgesteld en vastgesteld.



Deze kaart beschrijft de geluidssituatie in 2006.

Het actieplan borduurt hierop verder met een beschrijving van de voorgenomen relevante maatregelen, het beleid ter beperking van de geluidsbelasting en de voorgenomen te treffen maatregelen in de komende 5 jaar. Hiernaast is schematisch weergegeven hoe het proces er uit ziet om tot een vastgesteld actieplan te komen.

Na 5 jaar kan worden geëvalueerd (op basis van

geactualiseerde geluidsbelastingkaarten) welk meetbaar effect de maatregelen in de actieplanperiode heeft gehad.

Inspraak en publicatie

Artikel 123 van de Wet geluidhinder (Wgh) beschrijft de procedure voor de vaststelling van het actieplan. De voorbereiding gebeurt volgens de Algemene wet bestuursrecht (Awb), waarbij in afwijking daar op artikel 3:15 Awb eenieder zienswijzen naar voren kan brengen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen en het uitbrengen van adviezen bedraagt zes weken. Er is geen andere mogelijkheid tot beroep dan de Awb.

Vaststelling actieplan en verzending aan VROM

Uiterlijk 18 mei 2008 moet het actieplan vastgesteld zijn.

In verband met de uitloop van werkzaamheden voor actieplannen heeft op 24 april 2008 de kamer het wetsvoorstel 31 295 aangenomen. Dit houdt in dat de datum waarop het actieplan moet worden vastgesteld verschuift van 18 mei 2008 naar 18 juli 2008.

Met deze wijziging sluit Nederland aan bij de datum in de Europese Richtlijn 2002/49/EG.

De wijziging zal met terugwerkende kracht ingaan indien de wet wordt uitgegeven in het Staatsblad na 17 mei 2008. Wanneer de wijziging in het Staatsblad zal staan is op dit moment niet bekend????

In de aangewezen agglomeratie gemeenten stellen B&W het actieplan vast en GS stelt het actieplan voor provinciale wegen vast. De actieplannen voor rijkswegen, hoofdspoorwegen en grote luchthavens worden vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken ter beschikking gesteld aan een ieder en wordt het actieplan verstuurd naar de door het ministerie van VROM aangewezen instantie. Het ministerie van VROM is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden naar aan de Europese Commissie.

In september 2008 is door VROM een bijeenkomst gehouden voor alle agglomeratiegemeenten.

Gebleken is dat er ondanks de uitgestelde termijn flinke achterstand is in de vaststelling actieplannen.

VROM gaat er vanuit dat de actieplannen uiterlijk begin januari 2009 zullen zijn vastgesteld.

Het onderhavige plan kan daaraan voldoen.

Rijks saneringsopgave

Gemeenten hebben een saneringsopgave (A- en Raillijstwoningen) moeten doen aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV). Voor de betrokken woningen stelt de gemeente een saneringsprogramma op zoals vermeld in artikel 89 van de Wgh (wegverkeer) of artikel 4.18 van het Bgh (railverkeer). Het BSV geeft beschikkingen af op grond van de Wgh, betaalt subsidies uit, stelt subsidies vast en controleert de uitvoering van de maatregelen.

Woningen met een op 1 maart 1986 te hoge geluidsbelasting (> 65 dB(A) met aftrek³ vanwege het wegverkeer komen op grond van de Wet geluidhinder in aanmerking voor een geluidsanering.

De geluidsanering kan met de navolgende maatregelen en volgorde van voorkeur worden uitgevoerd:

1. aan de geluidsbron, bestaande uit geluidsarm wegdek, snelheidsbeperking, e.d.;
2. in de overdracht, bestaande uit geluidschermen of wallen langs de weg;
3. bij de ontvanger; bestaande uit gevelisolatie van de woning.

Gemeenten kunnen saneringssituaties wegverkeer kunnen nog tot eind 2008 melden aan BSV.

Voor spoorweglawaai is de situatie 1 juli 1987 de peildatum, als sprake was van een toen heersende saneringssituatie, woningen > 65 dB(A)(etmaalwaarde).

Maatregelen aan de bron of in de overdracht zijn hier moeizamer omdat de bronbeheerder (PRORAIL) Medewerking moet verlenen.

³ Aftrek ex art 103 (5 dB(A) Wet geluidhinder voor 1-1-2007

Verslagdeel van de openbare vergadering van de commissie Ruimte, Economie en Stadsbeheer BEVERWIJK d.d. 10 maart 2009, aanvang 19.30 uur.

Weergegeven is de discussie vaststelling ontwerpactieplan geluid

Voorzitter: dhr. H. Erol;

Secretaris: mw. C.H. van Rijn-Spits;

Aanwezige leden: mw. M.B. Joosten; dhr. P.N.M. Meiland, dhr. P.W.G.F. ten Westeneind, dhr. R.J.J. Boer, dhr. G. Zoon, dhr. B.M.F. Wolf, mw. M.G. Hopman-Verburg, dhr. van A.P.M. Groeningen-Rühl, mw. A.E.M. Gouma-Bervoets, dhr. K. Vos;

Voorts aanwezig: dhr. F. Frowijn (wethouder), dhr. F. Mosk (wethouder), dhr. H. Rengers (raadsgriffier), mw. M. Bruijn, dhr. J.A.M. Witteman (Milieudienst IJmond), M. Scheerder (projectleider Wijkerbaan)

Ong. 5 belangstellenden.

04. Actieplan geluid gemeente Beverwijk

Dhr. W. Paardekooper (inspreker) vraagt zich af of het klopt dat er geen woningen meer in de raillijst staan. Ook stelt hij voor de wijkgroepen in te zetten voor de inspraak.

Dhr. Meiland merkt ten eerste op dat de tekeningen in de stukken niet te lezen zijn. Hij vraagt of het de bedoeling is het Actieplan te gebruiken voor het maken van geluidskaarten en of er gemeten wordt op basis van klachten of op basis van piekbelasting. Wordt er ook in Wijk aan Zee gemeten? Hij weet uit ervaring dat de geluidbelasting op de Hogeweg erg hoog is.

Zal er gekozen worden voor geluidsarm asfalt of worden de woningen geïsoleerd.

Bij een onderzoek wordt aangegeven, dat 100 personen hebben gereageerd. Is dat veel of weinig?

Dhr. Boer vindt dat het beschikbare geld uitgegeven dient te worden aan de meest urgente gevallen die behoefte hebben aan geluidssanering. De meest effectieve manier van geldbesteding is via geluidsreductie.

Het is een prachtig voorstel en hij wenst de Milieudienst succes ermee.

Dhr. Zoon vraagt of bij de bepaling van industrielawaai ook het luchtvaartlawaai is meegenomen. In het ontwerp actieplan van de Milieudienst werd nog gesproken van én luchtvaart-, én industrielawaai. In één van de schema's is opgenomen dat bij een aantal woningen de kosten van isolatie te hoog zijn. Hij vraagt zich af of in de gebieden wel nieuwbouw gebouwd mag worden.

Dhr. van Groeningen verlaat de vergadering.

Mw. Hopman vraagt welke opdracht is verstrekt.

Is er a. aan de wettelijke eisen voldaan; of

b. is er een beschikbaar budget geweest en is dat besteed?

Het plan geeft weinig inzicht in de gemaakt beleidskeuzes. Er zijn onduidelijkheden over locaties die aangepakt kunnen of moeten worden.

Wanneer er geen extra maatregelen worden genomen, wordt dan nog steeds voldaan aan de wettelijke eisen of is het zo opgelost.

Kunnen de kosten voor geluidsarm asfalt meegenomen worden bij groot onderhoud wegen?

Of wordt later alsnog de rekening gepresenteerd?

De Alkmaarseweg is een urgente locatie, is dit meegenomen?

Uit het Plan van Aanpak zou moeten blijken dat ernstig gehinderden op nul uit zou moeten komen, wordt dit bereikt?

Dhr. Vos vindt dat het Actieplan inzicht geeft in de knelpunten. Er is wel bekend wat de ISV-gelden zijn, maar is ook bekend wat de daadwerkelijke kosten zijn? Hoe worden de resterende woningen voorzien van goede isolatie en blijft er genoeg geld over voor de Alkmaarseweg? Ook vraagt hij zich af of in voldoende mate in beeld is wat het duurdere asfalt kost?

Weth. Frowijn geeft aan met de Milieudienst de discussie gevoerd te hebben of dit stuk wel op de agenda zou moeten komen. Er is immers sprake van een uitvoeringstaak, en derhalve een collegeaangelegenheid.

Op basis van richtlijnen van de Europese Unie dient het omgevingslawaai in kaart gebracht te worden. De woningen die last blijken te ondervinden dienen aangepakt te worden.

Het ambitieniveau sluit aan bij de minimale wettelijke eisen.

De geluidsoverlast bij woningen kan op 3 verschillende manieren aangepakt worden:

1. via de gevel van de woning; 2. via de weg (overdrachtsgeluid) en 3. via geluidsschermen.

Bij vernieuwing van het asfalt kan meteen gekozen worden voor een stillere variant. Hij zal ambtelijk na laten gaan wat het verschil in prijs is tussen de twee verschillende soorten asfalt is. Het Actieplan gaat uit van bestaande woningen, terwijl nieuwe woningen moeten voldoen aan de huidige milieueisen. Als er niet aan deze eisen voldaan kan worden, mag er geen nieuwbouw plaatsvinden. De inspraak zal op de gebruikelijke wijze, via de wijkgroepen, lopen. Het antwoord op de vraag of 100 reacties van bewoners veel is, moet hij schuldig blijven. Hier zal ambtelijk op terug gekomen worden.

Voor industrielawaai is al een saneringsprogramma opgenomen.

Mw. Hopman vraagt welke woningen in het Actieplan zijn opgenomen.

Dhr. J. Witteman (Milieudienst IJmond) geeft aan dat een aantal woningen aan de Alkmaarseweg een geluidsnormering hoger dan 65 dB(A) heeft. Deze woningen zullen in het kader van de sanering meegenomen worden. Het is de bedoeling de verkeersintensiteit op de Alkmaarseweg af te laten nemen en daarmee de Alkmaarseweg verkeersluw te maken. Dit kan onder andere bevorderd worden door de aanleg van de Westelijke Randweg en de Oostelijke doorverbinding. Hierdoor wordt de geluidsbelasting met 6 á 7 dB(A) gereduceerd.

Op sommige plaatsen is het niet mogelijk de bron aan te pakken en moeten er aanpassingen aan de woning plaatsvinden. Voor binnenstedelijk wegverkeer is het niet mogelijk om geluidsschermen neer te zetten.

Weth. Frowijn vult aan dat waar mogelijk de woningen worden voorzien van gevelisolatie.

Tweede termijn

Dhr. Meiland vraagt zich af hoe een straat/woning op de geluidskaart terecht komt. Is het de bedoeling uiteindelijk op 0 woningen uit te komen?

Dhr. Zoon vraagt of het mogelijk is woningen te bouwen in een gebied waar een saneringsprogramma is geweest. Als blijkt dat de kosten voor het isoleren te duur is, mag er dan nog wel in die woning gewoond worden?

Mw. Hopman vraagt of het budget wegenbeheer zal toenemen.

Weth. Frowijn antwoordt dat de meest urgente woningen aan de Alkmaarseweg aangepakt zullen worden. Het Actieplan gaat uit van bestaande woningen, terwijl nieuwbouw moet voldoen aan wettelijke eisen.

Dhr. Witteman vult aan dat de geluidskaart is gebaseerd op gegevens van de verkeersmilieukaart. De geluidskaart wordt door het Ministerie VROM vastgesteld, op basis van verkeersgegevens van de verkeersmilieukaart. Er is vooral gekeken naar woningen aan drukke binnenstedelijke wegen met zwaar verkeer.

Dunne, stille deklagen gaan ongeveer 8 á 10 jaar mee. Een vierkante meter stil asfalt kost in aanlegkosten niets meer, maar is eerder versleten. Dunne deklagen geven wel gedurende de hele levensduur geluidsreductie. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het feit dat ZOAB (zeer open asfalt beton) gereinigd moet worden.

De kosten voor stil asfalt zijn in onderhoud één keer zo veel. Hier moet rekening mee worden gehouden bij het onderhoudsbudget.

Actielijst van de vergadering van 10 maart 2009

Onderwerp	Toezegging	Portefeuillehouder	Afdeling
Actieplan Geluid gemeente Beverwijk	Er zal nagegaan worden wat de verschillen in kosten zijn van stil en gewoon asfalt	Frowijn	WijZa
100 Reacties van bewoners op vastgestelde geluidbelastingkaart	Ambtelijk zal nagegaan worden of 100 reacties in dezen veel of weinig is	Frowijn	Milieudienst IJmond

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de commissie RES van 21 april 2009.

Ingebrachte Zienswijze Werkgroep Geluidshinder Broekpolder Beverwijk

Hallo Frank,

Deze week heb ik gesproken met de Milieudienst IJmond over de geluidshinder rondom het A22-viaduct en de geluidswal. Ik heb (zie mijn vorige e-mail) gevraagd om de zienswijze over het asfalt op de A22 uit te breiden met de geluidswerende functie van het glazen scherm.

Wat ik verder nog hoorde was dat de Milieudienst IJmond aan de gemeente Beverwijk heeft geadviseerd om een landmeetkundige controle uit te voeren op de geluidswal. De gemeente Heemskerk heeft ditzelfde advies inmiddels opgevolgd. Het lijkt mij erg nuttig als Beverwijk dezelfde meting zou uit voeren (of laat uitvoeren). Op deze manier zou gecontroleerd kunnen worden of de geluidswal inderdaad voldoet aan de oorspronkelijke specificaties. Ik denk dan met name aan de hoogte en de vorm. Ik heb begrepen dat een klein hoogteverschil al veel kan uitmaken voor de geluidswerende functie. Daarom is het belangrijk om te weten of de wal inmiddels niet verzakt is.

Kun je aangeven of de gemeente Beverwijk nog plannen heeft om dit advies op te volgen?

Kun je verder al iets vertellen over het gesprek dat je zou hebben met iemand bij Rijkswaterstaat? Wij zijn benieuwd over er aan die kant nog ontwikkelingen zijn.

Graag zouden we als werkgroep binnenkort weer een vervolgspraak willen maken om de ontwikkelingen te bespreken. Wat zie jij als geschikt moment?

Alvast bedankt voor je antwoord!

Met vriendelijke groet,

Richard Floor
Werkgroep Geluidshinder Broekpolder

Ingebrachte zienswijze Luchtvaart bewoners Beverwijk



Nr.: 2009/30837 Ontv.: 8-5-2009

Afd: MIL

Gemeente Beverwijk

Ir G. Wilmink
Prins Bernhardlaan 8a
1942AA Beverwijk

Beverwijk, 6 Mei 2009

Aan Burgemeester en Wethouders van Beverwijk
Stadskantoor
Beverwijk

Betreft: Ontwerp-actieplan Geluid

Geacht College,

Naar aanleiding van het gepubliceerde "Ontwerp-actieplan Geluid, 1^e Tranche EU Richtlijn Omgevingslawaaai voor de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen" d.d. 5 december 2008, brengen wij langs deze weg onze zienswijze naar voren.

Milieudienst IJmond
INKOMEN / Reg no: 22833
13 MEI 2009
Kopie:
Projecten

*EU-richtlijn
omgeving
bewoners*

Conform de door de gemeenten vastgestelde Strategische Nota Schiphol 2007 is het uitgangspunt dat voor wat betreft het aantal gehinderden aangesloten dient te worden bij de dosis-effect relatie van het wegverkeer, dat wil zeggen maximaal 9% gehinderden. Deze zinsnede vinden wij ook terug in paragraaf 10 van het ontwerp-actieplan.

Wanneer met behulp van de dosis-effect relatie voor vliegverkeer wordt bepaald bij welke geluidsbelasting door vliegtuigen 9% gehinderden optreedt, dan blijkt dit te zijn bij 44-45 dB(A) Lden. Bij het vaststellen van het aantal gehinderde woningen is in het ontwerp-actieplan echter een ondergrens van 55 dB(A) Lden gehanteerd. Daarmee wordt een belangrijk deel van de hinder buiten beschouwing gelaten. Wij vinden dit niet juist. Bovendien is het in strijd met de Strategische Nota Schiphol 2007. Wij verzoeken u derhalve het uitgangspunt van maximaal 9% gehinderden strikt aan te houden.

Tevens verzoeken wij U om ook voor het nachtelijk vliegverkeer een vergelijkbaar uitgangspunt toe te passen. Om te bepalen of dit eveneens 9% zou moeten zijn, of een strengere waarde, ontbreekt het ons vooralsnog aan de juiste kennis. Wij achten het echter zeer aannemelijk dat zelfs bij 9% de dosis-effect relatie voor nachtelijk vliegverkeer een aanzienlijk lagere waarde zal opleveren dan 44-45 dB(A) Lnight. De in het ontwerp-actieplan gehanteerde ondergrens van 50 dB(A) Lnight lijkt ons echter zonder meer onjuist.

Tenslotte willen wij u verzoeken om ook rekening te houden met de cumulatie van omgevingslawaaai uit verschillende bronnen. Vanuit theoretisch perspectief is een afzonderlijke beschouwing van de verschillende geluidsbronnen waarschijnlijk erg nuttig, maar het gecumuleerde effect voor de lokale bewoners is uiteindelijk bepalend voor de leefbaarheid. Ons lijkt dat dit voorop zou moeten staan.

Graag vernemen wij uw reactie.

Hoogachtend,

BIJLAGE V-II

Besluit Commissie ROM, gemeente Heemskerk, geen aanpassingen actieplan gewenst.

Raadsvoorstel/besluit - 1448



Militair dienst, 11-1-2009
PROFKOMEN / Reg. nr.: **RAADSVORSTEL**
22366
15 APR 2009
Kopie
Projecten
Postnet
EU-richtlijn omgevingswet

nummer : 20
onderwerp : Voorstel tot het instemmen met het ontwerp-actieplan Geluid gemeente Heemskerk 2008-2013

Aan de raad,

Inleiding

In het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai hebben wij in 2007 geluidsbelastingkaarten vastgesteld, waaruit blijkt welke en hoeveel bewoners van woningen in Heemskerk aan veel geluid van weg- en railverkeer zijn blootgesteld. Op basis van deze kaarten is een ontwerp-actieplan opgesteld, met algemene maatregelen om het aantal geluidgehinderden in Heemskerk te beperken.

Conform artikel 123, tweede lid van de Wet geluidhinder dient het ontwerp-actieplan aan uw raad te worden toegezonden om u in de gelegenheid te stellen wensen en uw zienswijze ter kennis van ons te brengen, alvorens wij tot vaststelling van het definitieve actieplan overgaan.

Ingevolge hoofdstuk 3 van de Algemene wet bestuursrecht leggen wij het ontwerp-actieplan zes weken ter inzage voor de burgers

Voorgesteld besluit

In te stemmen met het ontwerp-actieplan Geluid gemeente Heemskerk 2008-2013.

Consequenties

Na uw instemming zullen wij, gegeven ook de inspraakresultaten, overgaan tot het vaststellen van het definitieve actieplan Geluid.

Communicatie

Geen.

Advies commissie

De commissie ROM adviseert positief over dit voorstel.

Heemskerk, 3 maart 2009

Burgemeester en wethouders van Heemskerk,
de secretaris, de burgemeester,
A. van de Velden J.R.A. Nawijn



RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Heemskerk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 maart 2009, nummer 20;

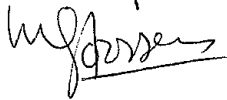
gehoord de commissie ROM;

besluit:

in te stemmen met het ontwerp-actieplan Geluid gemeente Heemskerk 2008-2013
(reg.-nr. RAP/2009/29710).

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente
Heemskerk in zijn openbare vergadering van
26 maart 2009

de raad voornoemd,
de griffier, *plw.*



de voorzitter,



Raadsplein Velsen

KORT VERSLAG VAN SESSIE 2-1 VAN 16 APRIL 2009

Onderwerp	Ontwerp-actieplan Geluid-1 ^e Tranche EU Richtlijn Omgevingslawaai	
Datum / nummer	16 april 2009	Sessie: 2-1
Voorzitter	M. Vos-Vester	
Griffiemedewerker	S.H. Neeskens	
Aanwezige raadsleden	H.J. van Delden, B.J.J. Hendriks, M.M. Hillebrink, J.W.M. Müter, S. Oraz, A. Uytendaal	
Aanwezige steunfractieleden	D. Beekema, W.J. Nieuwenhuis, L. Teske-Post, A.A.C. Tol-Blomsma,	
Aanwezige portefeuillehouder	C. Ockeloen	
Aanwezige ambtenaren/extern deskundigen	J. Witteman	

De voorzitter leidt het onderwerp kort in. De wethouder heeft aangegeven dat de raad in deze sessie hun zienswijze kenbaar kan maken en het is niet de bedoeling dat er een inhoudelijke discussie plaatsvindt. Er is vanavond ondersteuning van de beleidsambtenaar J. Witteman.

Het woord is aan de heer Witteman. In 2006 is de gemeente begonnen met het maken van geluidsbelastingkaarten. Op basis van verkeersmodellen zijn er geluidsmodellen opgesteld. Op basis van de verkeersgegevens is de geluidsbelasting doorgerekend in contouren. Vervolgens zijn de woningen geteld die binnen die contouren liggen. Het betreft woningen met een hogere geluidsbelasting dan 55 Lden. (Lden staat voor geluidbelasting day - evening -night)

Het gaat om lawaai van luchtvaart, wegen en rails, geen industrielawaai. Er is vooral gekeken naar knelpunten in de IJmond, met name de A- en Railijstlocaties. In eerste instantie worden woningen in deze locaties geïsoleerd.

Het actieplan is zodanig dat het college zelf kan bepalen bij welke plandrempel zij maatregelen willen treffen. Het actieplan moet een nadere uitwerking zijn van het milieubeleidsplan. Het college wil doorgaan met verdere sanering.

Het industrielawaai in de IJmond is binnen de wettelijke grenswaarden gehouden. Bij Corus zijn nog meer ingrijpende maatregelen gaande. In Velsen is er bijna geen overlast van spoorweglawaai. De meeste geluidsoverlast wordt voornamelijk veroorzaakt door wegverkeerslawaai. Hier is veel winst te behalen. De inzet is om de A- en railijstwoningen aan te pakken. Daar waar mogelijk wil men stil asfalt aanleggen.

De maatregelen om de knelpunten van 60 - 75 dB(A) woningen aan te pakken zijn benoemd in het actieplan. Er worden meerdere binnenstedelijke wegen benoemd die aangepakt dienen te worden. De milieudienst wil graag de vinger aan de pols houden wat betreft de uitvoering van het actieplan. In 2013 zullen opnieuw geluidsbelastingkaarten worden gemaakt en dient het resultaat te worden opgemaakt.

Na de inspraakperiode, die ook voor burgers is open gesteld, gaat het college de zienswijze samenvatten en wordt het actieplan vastgesteld.

De fractie van de PvdA vraagt zich af hoe actueel de gegevens zijn? De meerwaarde van dit stuk zit in de combinatiefunctie ervan. Op dit gebied kan er verwezen worden naar bijvoorbeeld Velsen fietsstad. Er wordt gesproken over de ISV gelden. De fractie van de PvdA heeft al eens eerder een motie hierover ingediend. Het ging om gelden die over waren bij de milieudienst IJmond in een potje terug te

laten vloeien waaruit milieumaatregelen betaald kunnen worden. Dit zou zo'n potje kunnen zijn. Hoe denkt de wethouder hierover? Het is toch een extra voorziening die getroffen kan worden om dit soort plannen uit te voeren.

Het woord is aan de fractie van de SP. Het is belangrijk om als raad duidelijke kaders te stellen. Voor wat betreft de knelpunten is het stille asfalt als Haarlemmerolie. Zij vindt de insteek van de PvdA interessant. Namelijk het breder willen trekken van Velsen als fietsstad. Het is de SP nog niet helemaal duidelijk wat er concreet gedaan gaat worden aan het aantal locaties boven de 65 dB norm. Zij vindt industrielawaai toch een bron van overlast en zij vraagt zich af of de geluidsoverlast hiervan wel degelijk binnen de perken is.

De fractie van GroenLinks vindt het goed dat er aandacht is voor het verminderen van geluidshinder. Zij heeft nog enkele vragen.

In paragraaf 10 staat dat de gemeente in 2009 de ontwikkelingen rond de strategische nota Schiphol van 2007 gaat evalueren. Wanneer vindt deze evaluatie plaats?

Hoe wordt er met de betrokken bewoners gecommuniceerd in het voortraject? Groen Links wil graag een communicatieplan toegevoegd zien.

Over 5 jaar is pas de evaluatie van dit actieplan, hoe wordt de raad tussentijds geïnformeerd?

Het knelpunt onder 8.2 betekent dat er extra financiën op tafel moeten komen, waar moeten die financiën vandaan komen?

Het woord is aan D66V. Het probleem van geluidsoverlast is een moeilijk grijpbaar probleem. Het is enerzijds heel concreet en meetbaar anderzijds ook heel subjectief. Er zijn veel reacties die gaan over vliegtuiglawaai. De ergernissen van de mensen gelden vaak voor het vliegtuiglawaai. In item 10 wordt het gelijk gesteld aan verkeerslawaai. Hoe wordt dat gemeten? Kan de vliegtuigoverlast worden uitgediept?

Het railverkeer levert nu niet veel problemen op, mede vanwege het feit dat er weinig huizen staan.

Maar er zijn wel veel bouwplannen. Wat betekent het voor bijvoorbeeld Wijde Weideveld? En de huizen die aan het spoor komen te staan. Wat voor effect heeft dat dan? Dit mist D66V in het actieplan. Zij heeft nog een technische vraag. Valt het Gildespoor onder rail- of industrieverkeer?

Er zijn locaties waar sprake is van meerdere soorten overlast tegelijk. Apart van elkaar valt de overlast mee maar bij elkaar opgeteld niet. Hoe worden die bronnen daar gemeten?

In het actieplan mist zij het scheepvaartverkeer, met name Zaandam heeft veel klachten hierover.

Door de plannen van Amsterdam zal het scheepvaartverkeer in onze gemeente verdubbelen.

Hoe wordt dat meegenomen in dit plan of valt het onder industrieverkeer?

In de doelstelling staat vermeld hoe de situatie nu is en hoe het zal zijn in 2013. Men wil 75 % gaan aanpakken maar hoe is dit uitgerekend? D66 Velsen komt door te rekenen nooit op 75% uit, misschien moet dit worden aangepast in het actieplan.

De fractie van Velsen Lokaal vraagt zich af waar Velsen-Noord is gebleven in het stuk. Het is helemaal weggefilterd. Velsen-Noord wordt ook niet in de knelpuntenlijst genoemd. Op meerdere straten in Velsen-Noord wordt er 65 tot 69 dB gemeten. Kan in dit alsnog aangemeld worden?

In 2013 komen er nieuwe geluidskaarten, worden er bij nieuwe bouwplannen tussentijds nieuwe metingen gedaan?

Zij vindt het belangrijk om de bedrijven aan de Wijkermeerweg te verplaatsen en niet om te draaien.

De fractie van de ChristenUnie vindt het actieplan technisch hoogstaand en zij heeft nog enkele aandachtspunten. Zij vindt de Velsenkom in Velsen-Noord en het Gildespoor een belangrijk punt. Is er ook gedacht aan het treinverkeer in Santpoort-Zuid?

Het is belangrijk om ten behoeve van nieuwbouw van te voren met een plan te komen.

Er wordt aangegeven dat stil asfalt te duur is in verband met de onderhoud ervan. Er zijn hier toch ISV- gelden voor beschikbaar gesteld? Stil asfalt is wel degelijk nodig.

Het woord is aan de LGV. Het is een taai stuk, erg technisch. Maatregelen aan de bron zijn nu niet haalbaar aangezien bedrijven als bijvoorbeeld Corus of Prorail moeten meewerken. Aan de hand van welke klachten en metingen worden de meeste maatregelen genomen? En hoe wordt het gemeten?

Er viel een folder over vliegtuigoverlast in de bus. Het is mogelijk om een schadevergoeding aan te vragen. Deze folder is van het schadeplan Schiphol.

De LGV is blij met dit actieplan.

Het CDA constateert dat er veel problemen zijn op het gebied van geluid en milieu. Zij is voorstander van een duidelijke dialoog tussen gemeente, bedrijven en organisaties. Van te voren een dialoog voeren over toekomstplannen. Wat betreft Schiphol dient de gemeente zeker bij de les te blijven.

De fractie van de VVD geeft aan dat zij zich kan vinden in de grens van de geluidsnormen die nu gehanteerd wordt. De extra kosten die bijvoorbeeld het stille asfalt met zich meebrengt is in verhouding met de resultaten die het met zich meebrengt. Zij heeft geen bezwaren tegen het actieplan. Is er ook gedacht aan andere maatregelen als stille banden en geluidswallen?

Het woord is nog even aan de fractie van de PvdA. Stil asfalt is een maatregel om het fietsgenot in Velsen te verhogen. Kan het weren van vrachtwagens uit de woonkernen ook bijdragen tot het verlagen van het geluidsniveau?

Kan de portefeuillehouder uitleggen wat de geluidsbelasting voor binnenin de woning betekent? Is het leefmilieu in de woning een aparte normering of wordt die bepaald door de gevelbelasting? Kan de raad in haar beleidsuitspraken wat zeggen over het woongenot van de mensen?

De portefeuillehouder reageert op de reacties van de raad. Vanuit het ministerie heeft de gemeente de opdracht gekregen om dit ontwerpactieplan te maken. Het is bedoeld om wat te doen aan de geluidsoverlast. Dit actieplan is echter niet voor industrielawaai bedoeld, daar heeft de minister niet om gevraagd. Maar de gemeente Velsen maakt er wel veel werk van, ambtenaren van de milieudienst verrichten wel metingen. Elke klacht wordt serieus genomen en iets gedaan.

Ook nieuwbouw is niet voor dit actieplan bedoeld. Voor nieuwbouw geldt een omgekeerde procedure. Als men wat nieuws wil bouwen moet dat passen binnen de huidige geldende richtlijnen.

De plandrempeel mag de gemeente zelf kiezen. Sommige gemeente kiezen voor lagere drempels maar het overgrote deel heeft gekozen zoals de gemeente Velsen.

De financiering gaat in principe uit de ISV-gelden en de reguliere onderhoudsbudgetten. Tussentijds kan de gemeente dus beroep doen op ISV-gelden.

De combinatie met Velsen fietsstad is lastig. De aard van dit plan is voornamelijk maatregelen te treffen voor boven de norm getroffen bewoners.

De portefeuillehouder kan niet concreet zeggen op welk moment de strategische nota Schiphol wordt geëvalueerd. Als gemeente kan er geen concrete maatregel genomen worden met betrekking tot luchtvaart. Er wordt wel aandacht aan geschonken door onze vertegenwoordigers in de platforms en de strategische nota Schiphol. Naar de logistieke draaischijf wordt ook gekeken door afspraken te maken met bedrijven.

Als zienswijze neemt de portefeuillehouder mee om de maatregelen in het actieplan concreter te benoemen, het opnemen van een communicatieplan en het eventueel tussentijds evalueren.

De portefeuillehouder reageert nog op een vraag van D66V. In de begroting 2008 was opgenomen dat zodra Schiphol met een eigen meetpuntennet komt de gemeente haar eigen meetpunten kan opheffen. In augustus 2008 is besloten om deze eigen meetpunten nog niet op te heffen.

Het woord is aan de beleidsambtenaar de heer Witteman. Bij een geluidsbelasting tussen 60-65 dB(A) of hoger mag de binnenwaarde in de woning niet hoger zijn dan 40-45 dB(A). In nieuwe situaties wordt 35 dB(A) geëist.

Scheepvaart zit niet in de richtlijn omgevingslawaai, dit komt niet voort uit de wettelijke verplichting. Bij de cumulatie die optreedt bij het samenvallen van verschillende lawaai vormen wordt er gekeken naar wat de gemeente kan doen, bijvoorbeeld in de vorm van stil asfalt of een combinatie met isolatiemateriaal. Het verbaast mij dat Velsen-Noord is weggevalen in de figuren in het actieplan, dit zal nader bekeken worden.

De portefeuillehouder doet het aanbod aan de raad om in het geval van nadere vragen en zienswijze de beleidsambtenaar te benaderen.

De voorzitter rondt af en geeft aan dat het verslag van deze sessie aan deze zienswijze wordt toegevoegd.

**Vragen Groen Links. Marc M. Hillebrink raadslid GroenLinks Velsen
i.v.m. de sessie uiterlijk a.s. woensdag 15 april te beantwoorden.**

Vragen beantwoord door Joop Witteman (0251-263894 / 06-11190236)

1. Wat zijn de reacties van de gemeente Beverwijk en Heemskerk op het ontwerpactieplan Geluid 1ste tranche geweest of wanneer wordt het plan binnen deze gemeenten besproken?
In de gemeenten Heemskerk en Beverwijk is het projectplan reeds in Commissies besproken. Omdat het plan in z'n algemeenheid door de EU is voorgeschreven, het aantal geluidgehinderden te verminderen is di tals positief ervaren. Op vraag is aangegeven dat in eerste instantie de beschikbare ISV (geluid)gelden worden ingezet om de reeds lopende A en Raillijst sanering verder af te ronden.

2. Hoofdstuk 5: "Kosten" : De kosten voor de A- en raillijst -woningen worden grotendeels bekostigd vanuit de ISV I en ISV II-gelden. Kunt u aangeven tot wanneer deze subsidies doorlopen. Met andere woorden voor wanneer dienen de diverse projecten worden opgestart;
De nog lopende (geluidgelabelde)ISV-I projecten kunnen, mits in ISV-II is aangegeven worden afgemaakt. De ISVII gelden zijn nog op projectbasis inzetbaar tot eind 2009. Op dit moment worden de ISVIII programma's opgesteld, ook daarin zullen (als er nog saneringsrest is) geluidgelden worden opgevoerd.

3. Hoofdstuk 8 : Velsen:

A. Wanneer is het verbeterplan ten opzichten van de knelpunten 8.1 t/m 8.3 gereed en
B. Op welke wijze wordt met de betrokkenen (Velsense bewoners) gecommuniceerd?
*Inzet is om knelpunten die vallen onder 8.1 als eerste aan te pakken, gereed voor de einddatum actieplanperiode 2013. Voor de knelpunten 8.2 en 8.3 moet financiële ruimte in de onderhoudsbudgetten worden gezocht in de op te stellen voorjaarsnota dan wel 2^e tussenrapportage die aan de raad wordt voorgelegd.
Het actieplan ligt thans gedurende zes weken ter inzage, in de plaatselijke courant is een kennisgeving geplaatst, bovendien is het actieplan op de internetsite van de Milieudienst geplaatst. Bewoners kunnen hun zienswijze inbrengen, zonodig kan het actieplan worden aangepast, waarna B&W vervolgens definitief vaststellen.*

4. Hoofdstuk 11: "Managementsamenvatting/ actieplan": Zijn binnen het actieplan ook prioriteiten. Hoe worden prioriteiten vastgesteld.
Eerste prioriteit is het saneren van de A-en raillijst woningen, daarna wordt in opvolgende relevantie de groep(en) 60 tot 65

A. In hoeverre wordt het actieplan SMART -geformuleerd;
Het actieplan bevat Specifieke doelen, is Meetbaar op basis van in 2012 nieuwe op te stellen geluidsbelastingkaarten(wat is bereikt), is Acceptabel en Realistisch gelet op de doelstelling en beschikbare financiën, is Tijdgebonden (actieplanperiode 2008-2013).

B. Komt er bij het actieplan ook een begroting? Waar worden de acties uit betaald (gelden Milieubeleidsplan ???);
Zoals hierboven aangegeven, worden in eerste instantie de ISV(geluid)gelden aangewend om de acties te bekostigen. Overigen blijft het altijd mogelijk om op projectbasis voor projecten uit het actieplan bij VROM een (deel)subsidie aan te vragen. BSV stelt eisen daaraan, zoals te behalen geluidsreductie en verkeersmaatregelen.

C. Wanneer wordt het actieplan geëvalueerd.

Over 5 jaar wordt een nieuw actieplan opgesteld, daarin wordt geëvalueerd wat wel en (nog)niet is bereikt tussen 2008 en 2013; zie ook groene kolom in bijlage IV van het actieplan

5. Bijlage 1: Wetgeving en Rijksbeleid:

- Welke (financiële) consequenties heeft het later vaststellen van het actieplan (zou al voor 18 mei 2008 gebeurt moeten zijn!)?

Omdat de actieplannen al in 2008 vertraging opliepen, is de wettelijke termijn voor vaststelling verlengd. Ook die termijn is door veel gemeenten in Nederland overschreden. VROM heeft gesteld dat de actieplannen in het voorjaar van 2009 moeten zijn vastgesteld. Er is geen financiële consequentie verbonden aan de termijn overschrijding, behalve in het geval er geen actieplan is opgesteld, kan VROM de apparaatskostenvergoeding terug vorderen.

Ingebrachte zienswijze Luchtvaart bewonersplatform (PVOS).

College van B&W van Velsen
Postbus 465
1970 AL IJMUIDEN

ROE

GEMEENTE VELSEN	
RECEPTELIJK / Reg. nr.	22833
- 7 MEI 2009	
Velsen-Zuid, 5 mei 2009.	
INGEG. NR. 10912 MEI 2009	
016 118 31415	

Betreft: **reactie op Ontwerp-actieplan Omgevingslawaai**

Projecten	
Dossier	EU-nachtlijnen omgeving Schiphol

Geacht College,

Naar aanleiding van het gepubliceerde "Ontwerp-actieplan Geluid, 1^e Tranche EU Richtlijn Omgevingslawaai voor de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen" d.d. 5 december 2008, brengen wij langs deze weg onze zienswijze naar voren.

Conform de door de gemeente vastgestelde Strategische Nota Schiphol 2007 is het uitgangspunt dat voor wat betreft het aantal gehinderden aangesloten dient te worden bij de dosis-effect relatie van het wegverkeer, dat wil zeggen maximaal 9% gehinderden. Deze zinsnede vinden wij ook terug in paragraaf 10 van het ontwerp-actieplan.

Wanneer wordt bepaald, met behulp van de dosis-effect relatie voor vliegverkeer, bij welke geluidsbelasting door vliegtuigen 9% gehinderden optreedt, dan blijkt dit te zijn bij 44-45 dB(A) Lden. Bij het vaststellen van het aantal gehinderde woningen is in het ontwerp-actieplan echter een ondergrens van 55 dB(A) Lden gehanteerd. Daarmee wordt een belangrijk deel van de hinder buiten beschouwing gelaten. Wij vinden dit niet juist. Bovendien is het in strijd met de Strategische Nota Schiphol 2007. Wij verzoeken u derhalve het uitgangspunt van maximaal 9% gehinderden strikt aan te houden.

Tevens verzoeken wij om ook voor het nachtelijk vliegverkeer een vergelijkbaar uitgangspunt toe te passen. Om te bepalen of dit eveneens 9% zou moeten zijn, of een strengere waarde vanwege het grote belang van een ongestoorde slaap voor de volksgezondheid, ontbreekt het ons vooralsnog aan de juiste kennis. Wij achten het echter zeer aannemelijk dat zelfs bij 9% de dosis-effect relatie voor nachtelijk vliegverkeer een aanzienlijk lagere waarde zal opleveren dan 44-45 dB(A) Lnicht. De in het ontwerp-actieplan gehanteerde ondergrens van 50 dB(A) Lnicht lijkt ons sowieso onjuist.

Tenslotte willen wij u verzoeken om ook rekening te houden met de cumulatie van omgevingslawaai uit verschillende bronnen. Vanuit theoretisch perspectief is een afzonderlijke beschouwing van de verschillende geluidsbronnen waarschijnlijk verdedigbaar, maar voor de lokale bewoners is het gecumuleerde effect van alle geluidsbronnen uiteindelijk bepalend voor de leefbaarheid. Ons lijkt dat dit voorop zou moeten staan.

Graag vernemen wij uw reactie.

Mede namens de overige bewoners van de gemeente Velsen, georganiseerd in het Platform Velsen Overlast Schiphol (PVOS).

Hoogachtend

R.N. van den Brink
Bewonersvertegenwoordiger in CROS
Meervlietstraat 73
1981 BK Velsen-Zuid

Communicatienotitie t.b.v. EU-actieplan geluid

Communicatie speelt bij alle processtappen een rol die nodig is voor het aanpakken van de geluidsknelpunten. Niet uitsluitend voor de bewoners maar ook voor de partners die in actie moeten komen om het beoogde doel "oplossen geluidsknelpunt(en)" mogelijk te maken. Middels een eenvoudig communicatieplan (toepassing de vijf W's⁴) vindt sturing plaats aan de communicatie.

In de communicatie wordt een aantal belangrijke doelgroepen onderscheiden:

Omwonenden.

Zij hebben vanzelfsprekend een direct belang in het actieplan omdat de maatregelen als doel hebben de geluidssituatie te verbeteren. Zij zullen ook als eerste worden geïnformeerd over het planproces. Gedurende de actieplanperiode worden de omwonenden steeds betrokken bij het treffen van de maatregelen, zoals verbetering van de gevelwering of de aanleg van stil asfalt op de betrokken wegen.

Belangenorganisaties

Deze zijn bij de vaststelling van het (ontwerp) actieplan niet in beeld geweest, er zijn geen zienswijzen ingediend. Het is de vraag of deze groep nog wel in de communicatie moet worden betrokken.

Bewoners algemeen

Deze grote groep heeft geen direct persoonlijk belang, maar waarschijnlijk wel algemene belangstelling voor het actieplan project. Informeren is hier een van de belangrijkste acties.

Projectpartners

De communicatie met deze partijen heeft verschillende kanten: de projectpartners zijn de medewerkers van de gemeentelijk civiele afdeling die gaan over onderhoud en herstructurering van wegen en omgeving. Zij zijn belangrijke actoren om het actieplan (kosteneffectief) uit te voeren. Met hen zijn nog geen afspraken gemaakt. Dit communicatieplan met een vast te stellen knelpunten (gros)lijst zal afgesproken moeten worden welke locaties in de actieplanperiode worden aangepakt. een onderhandelingskarakter hebben.

Burgemeester en wethouders

In de kwartaalrapportages (MARAP's) wordt in de actieplanperiode de voortgang in beeld gebracht.

Gemeenteraad

Vanzelfsprekend is het van belang de raad tussentijds over de projectvoortgang te informeren.

Evaluatie

In 2013 is de actieplanperiode 1^e tranche voorbij. Dat is het interessant om de dan getroffen maatregelen in beeld te brengen en na te gaan "wat is bereikt".

Overigens verlangt de 2^e tranche weer nieuwe geluidsbelastingkaarten, om dit te bevestigen.

Communicatiemiddelen:

Om de communicatie goed uit te voeren wordt gebruik gemaakt van:

- Factsheets
- Nieuwsbrieven(digitaal)
- Persberichten
- Website: www.milieudienst-ijmond.nl

⁴ de vijf W's : wat, waar, wanneer, wie en waarom.