

Ontwerp-Actieplan Geluid 2018-2023

Gemeente Heemstede



Ontwerp-Actieplan Geluid

EU Richtlijn Omgevingslawaai

In opdracht van: Gemeente Heemstede

Opgesteld door:



Postbus 325
1940 AH Beverwijk
0251 – 263 863
info@odijmond.nl
www.odijmond.nl
@odijmond

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Geluidsituatie 2016

2.1 Geluidbelastingkaarten

2.2 Conclusie geluidbelastingskaarten

2.3 Vergelijking geluidsituatie 2016 met geluidsituatie 2011

3. Maatregelen

4. Kosten

5. Luchtvaartlawaai

6. Samenvatting actieplan

7. Zienswijzen

BIJLAGEN

I Wetgeving en rijksbeleid

II Voorlopig voorstel saneringsmaatregelen ProRail

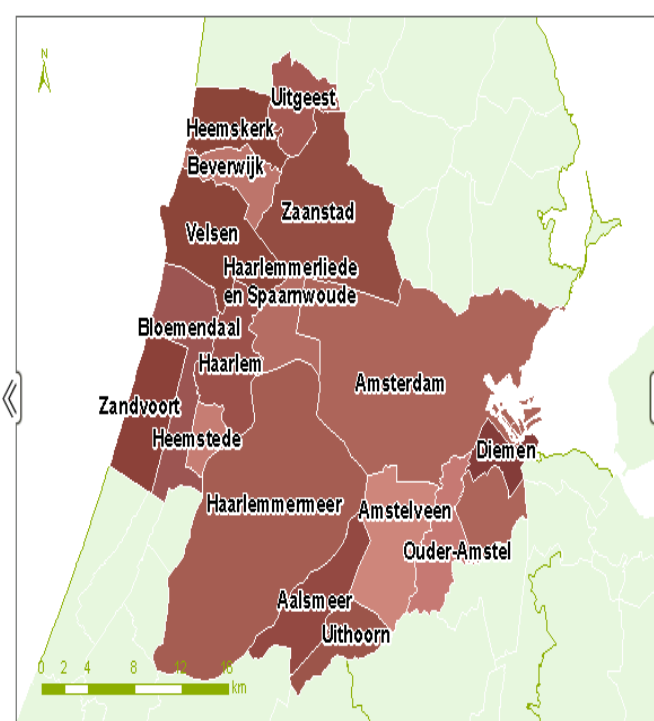
III Dosis-effect tabellen omgevingslawaai

1. Inleiding

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Heemstede de geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaai in de periode 2018 – 2023 wil 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. Nederland heeft de richtlijn voor wat betreft het actieplan geïmplementeerd in artikel 11.11 Wet milieubeheer. Het wettelijk kader is opgenomen in bijlage I van dit Actieplan.

Gemeenten die zijn aangewezen binnen “agglomeraties” moeten geluidsbelastingkaarten en actieplannen opstellen. Voor locaties met gevoelige bestemmingen (woningen en scholen) met een hoge geluidsbelasting kunnen maatregelen worden genomen. Het nemen van maatregelen aan de bron (stil wegdek), in de overdracht (geluidschermen) of aan de woning (gevelisolatie) zal dan leiden tot een betere geluidssituatie.

Burgemeester en wethouders kunnen zelf bepalen op welke manier zij maatregelen willen treffen. De beslissing welke maatregelen kunnen worden uitgevoerd is afhankelijk van technische-, stedenbouwkundige- en financiële aspecten. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.



Agglomeratie Amsterdam/Haarlem

De gemeente Heemstede is gelegen in de agglomeratie Haarlem-Amsterdam. Voor een aantal gemeenten in deze agglomeratie heeft Omgevingsdienst IJmond de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen opgesteld.

De geluidsbelastingkaarten over 2016 zijn in 2017 vastgesteld, gepubliceerd en toegezonden aan het ministerie van I&W.

Voorliggend actieplan is gebaseerd op deze geluidbelastingkaarten en geldt voor de periode 2018 -2023.

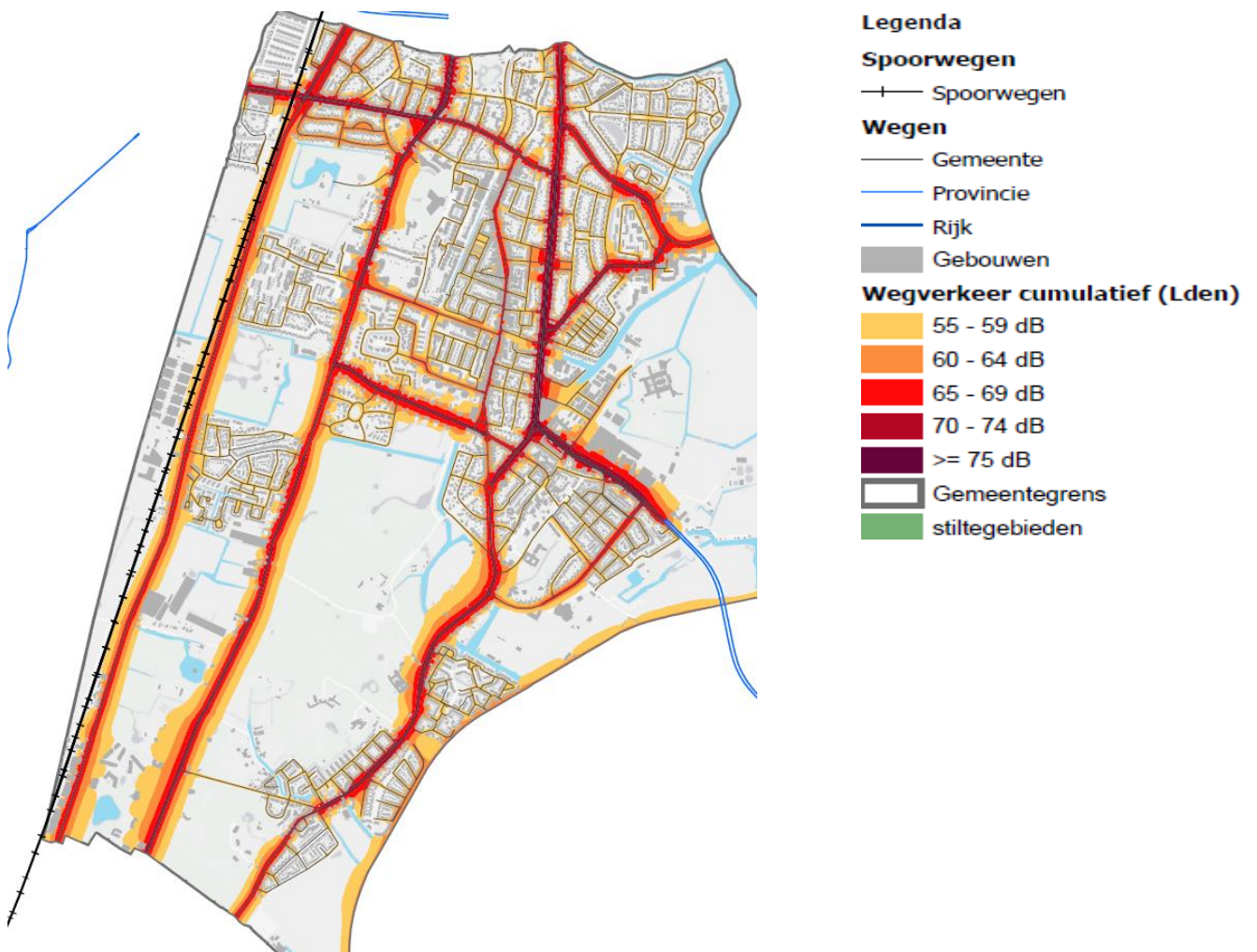
2. Geluidssituatie 2016

2.1 Geluidsbelastingkaarten

Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Heemstede worden blootgesteld, zijn geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidsbelastingkaarten opgesteld voor wegverkeer, railverkeer en industrie. Het aantal woningen dat vanwege deze lawaaibronnen een hogere geluidsbelasting ondervond dan Lden 55 dB (day, evening, night) en Lnight 50 dB is geïnventariseerd. Heemstede is buiten de geluidscontouren voor luchtvaart (Schiphol) gesitueerd, deze contouren zijn daarom niet in de geluidsbelastingkaarten opgenomen.

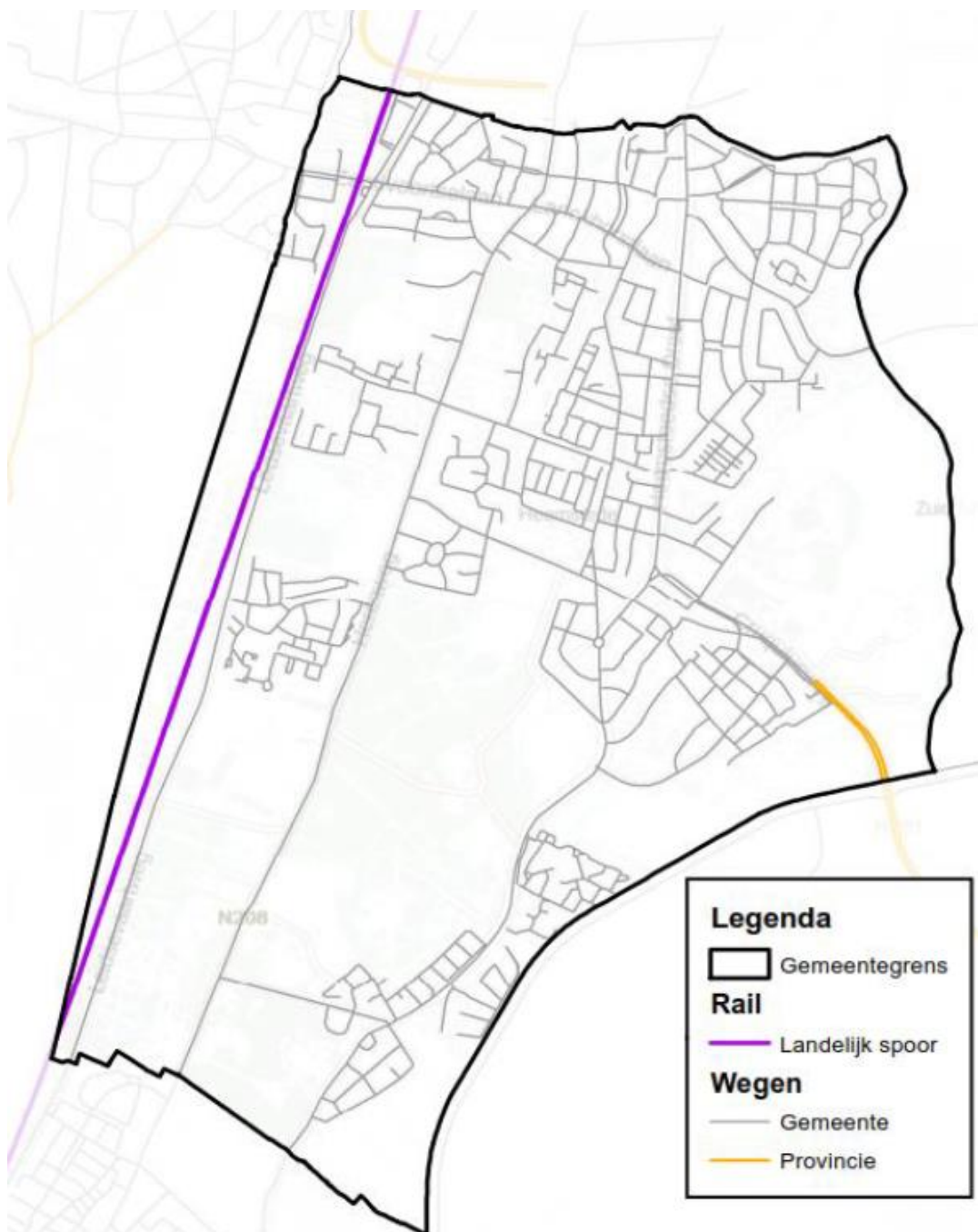
Hieronder is in figuur 1 een uitsnede van de kaart van verkeerslawaai in Heemstede opgenomen.

Figuur 1: Uitsnede wegverkeerslawaai cumulatief, in Lden.



De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidsbelastingen zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Heemstede.' De geluidsbelastingkaarten zijn gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond (www.odijmond.nl) en daar voor een ieder te bekijken. In figuur 2 is een afbeelding opgenomen met de verschillende geluidbronnen in Heemstede.

Figuur 2: overzicht van geluidbronnen in en rond Heemstede



2.2 Conclusie geluidsbelastingkaarten

Met behulp van de geluidsbelastingkaarten is het aantal geluid belaste woningen per geluidsbelastingklasse vastgesteld. Per geluidsklasse is het aantal inwoners berekend. Het aantal woningen is met 2,2 vermenigvuldigd om te komen tot het aantal inwoners (2,2 is de gemiddelde huishoudensgrootte in Nederland volgens het CBS). Er is berekend welk percentage van bewoners in de geluidsklassen (ernstig) gehinderd wordt of slaapverstoring ondervinden door te veel geluid. Dit is bepaald conform de Regeling geluid milieubeheer met gebruik van dosis-effectrelaties, zie bijlage III.

Op basis van de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

- Het wegverkeer is de belangrijkste geluidsbron: 5.445 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer, en hiervan ondervinden 3.527 woningen een geluidsbelasting hoger dan Lnight 50 dB.
- Er zijn 383 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 5828 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 12.820 inwoners.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 3811 woningen een geluidsbelasting van 50 dB Lnight of meer. Dit komt neer op circa 8.380 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 3750 inwoners door het geluid gehinderd en 1660 ernstig gehinderd en worden 730 mensen in hun slaap gestoord.
- Het totale geluid belaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidbronnen binnen de gemeente is ruim 350 ha.

2.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011

In 2012 is een geluidsbelastingkaart over 2011 vastgesteld. Ten opzichte van 2011 is het aantal woningen met een geluidsbelasting door het wegverkeer van Lden 55dB en hoger licht afgenomen van 5538 in 2011 naar 5421 in 2016. Deze afname is vrijwel zeker te verklaren door verschillen in de inventarisatiemethode.

Bij railverkeer in het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan Lden 55 dB flink afgenomen van 578 woningen in 2011 tot 383 in 2016. Deze afname wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat het railverkeer stiller is geworden door de inzet van stiller materieel.

3. Maatregelen

De maatregelen in een actieplan kunnen een ruime strekking hebben, en kunnen dus uiteenlopende maatregelen bevatten. Het gaat om maatregelen die vallen binnen de eigen (gemeentelijke) bevoegdheid. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- Maatregelen in de ruimtelijke ordeningssfeer: bebouwingsconfiguraties, stille gevels, afscherming door bebouwing, hofjes.
- Ingrepen in de verkeerssituatie: bundeling van verkeersstromen (verkeerscirculatieplan), routing en venstertijden voor vrachtverkeer, snelheidsbeperking, creëren van autovrije woonerven of 30-km zones, milieuzones, bevorderen van OV en langzaam verkeer, andere vormen van verkeers- en vervoersplanning.
- Technische en organisatorische maatregelen ter vermindering van het (ontstaan van) lawaai: geluidsschermen, maatregelen aan industriële bronnen zoals geluidsdempers, herindeling bedrijventerreinen in het kader van revitalisatie, bedrijfsverplaatsing.
- Toepassing stille technologie: geluidsarme wegdekken, geluidsarme apparaten en installaties, railedempers en verschillende vormen van stille bovenbouw railverkeer.
- Maatregelen in de overdracht: geluidsschermen, minischermen bij railverkeer.
- Regelgevende en/of economische stimulerende maatregelen: milieuvergunningen, verordeningen, VAMIL-regelingen.

Hieronder worden de mogelijkheden in Heemstede verder geschetst.

Geluidplafonds

Voor rijkswegen, provinciale wegen en spoorlijnen zijn zogeheten 'geluidproductieplafonds' vastgesteld, waarbij respectievelijk Rijkswaterstaat, de provincies en ProRail verantwoordelijk zijn voor de naleving daarvan (als beheerder). Een voordeel van deze nieuwe regelgeving is dat vastgestelde geluidproductieplafonds, nu ook (jaarlijks) gehandhaafd worden. Bij een (dreigende) overschrijding van het plafond dient de beheerder zodanige maatregelen te treffen dat het plafond niet wordt overschreden. Binnen Heemstede zijn geen verkeerswegen met een geluidplafond gelegen. Voor wat betreft de spoorlijn Haarlem – Leiden wordt verwezen naar de geluidsanering van de raillijstwoningen (hieronder).

De rol van de gemeente verandert hierbij niet. Voor nieuwbouw van woningen of scholen blijft de Wet geluidhinder tot de komst van de Omgevingswet het belangrijkste beoordelingskader en hebben deze ontwikkelingen weinig gevolgen.

Geluidssanering bestaande A- en Raillijst woningen

In de gemeente Heemstede is de afgelopen jaren ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden (circa 90 A-lijst woningen). Deze woningen zijn allemaal gesaneerd. Er zijn nog circa 600 zogeheten B-lijst woningen in Heemstede die vrij hoge geluidsbelastingen van wegverkeerslawaai ondervinden. Deze woningen worden op projectbasis gesaneerd, voor zover er budget (rijks gelden) beschikbaar is. Er lopen op dit moment

saneringsprojecten (circa 65 woningen), namelijk bij de Zandvoortselaan (de laatste A-lijst woningen) en bij de Leidsevaartweg (B-lijst).

In Heemstede zijn ook nog bijna 200 raillijstwoningen aanwezig. Spoorbeheerder ProRail is verantwoordelijk voor de geluidsanering van deze woningen. Tussen ProRail en de gemeente is de afgelopen jaren geregeld overleg gevoerd over de voortgang van te nemen saneringsmaatregelen. Een voorlopig voorstel van ProRail is in bijlage 2 opgenomen. Welke maatregelen daadwerkelijk zullen worden genomen en wanneer deze zullen worden uitgevoerd is helaas nog niet duidelijk. De maatregelen zullen in ieder geval na 2020 worden uitgevoerd.

Geluidsschermen

Het plaatsen van geluidsschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en is moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Specifiek is dat het geval langs de Cruquiusweg, waarvoor specifiek verzocht is te onderzoeken of plaatsing van geluidsschermen hier mogelijk is. Dit is niet het geval. Het plaatsen van geluidsschermen is niet opgenomen in dit plan. In voorkomende gevallen zullen wel de mogelijkheden en draagvlak worden onderzocht.

Verkeersmaatregelen

Soms is het mogelijk om met het treffen van verkeersmaatregelen de geluidsbelastingen op woningen te verlagen of het aantal woningen met hoge geluidsbelastingen te verminderen, bijvoorbeeld door het verkeer een andere route te laten rijden, een verbod voor (zwaar) vrachtverkeer in te stellen of 30 km/uur zones in te richten. Deze mogelijkheden zijn in Heemstede beperkt aanwezig. Waar mogelijk zijn 30km/uur-zones reeds ingesteld. De gemeente is bezig met het opstellen van een Actieplan Maatregelen Verkeersdruk Heemstede waarin wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de verkeersdruk te beperken. De gemeenteraad heeft besloten om de bebouwde komgrens ter hoogte van de Cruquiusweg in oostelijke richting te verleggen. De geluidsbelastingen op de bestaande woningen langs de Cruquiusweg en Ir. Lelylaan zullen na het effectueren van het besluit (in 2019) afnemen.

Stille wegdekken

In Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB asfalt op rijkswegen maar vaak ook de zogeheten "dunne geluidreducerende deklagen" (DGD). In Heemstede is DGD-asfalt toegepast op een aantal drukke doorgaande verkeerswegen, namelijk de César Francklaan-oost (2009), de Herenweg-noord tussen Haarlem en Van Merlenlaan (2011-2013), de Cruquiusweg ten oosten van de Javalaan (2016; m.u.v. het gedeelte van de Cruquiusweg tussen Wipperplein en Javalaan) en de Johan Wagenaarlaan (2016).

Uit ervaringen met DGD-wegdekken in Nederland blijkt dat een groot deel van deze deklagen snel sluiten en vaak binnen acht jaar na aanleg al weer aan vervanging toe zijn. Uit duurzaamheids- en kostenoverwegingen is gezocht naar een asfaltsoort die minder snel slijt in combinatie met een acceptabele geluidreductie. Steenmastiekasfalt (SMA) wordt al veel toegepast wegens de lange levensduur. Er zijn nu stille SMA-asfaltsoorten ontwikkeld die een geluidsreductie tot 2 decibel

(bijvoorbeeld Modus/Desa) of 3 decibel geven (bijvoorbeeld Stil Mastiek 0/8, NL8 G+). De levensduur van deze nieuw ontwikkelde SMA-asfaltsoorten is bovendien aanzienlijk langer dan DGD-asfalt, namelijk 10 - 15 jaar. De aanlegkosten van deze nieuwe SMA-asfaltsoorten zijn niet hoger dan traditioneel asfalt, maar ze gaan naar verwachting nog wel minder lang mee dan standaard SMA-asfalt. De meerkosten (aanleg- en onderhoud) ten opzichte van standaard SMA-asfalt zijn moeilijk te kwantificeren maar bedragen naar verwachting naar schatting ongeveer 15%. Er is inmiddels enige ervaring opgedaan met stil SMA-asfalt, dit is namelijk in 2017 toegepast op de Lanckhorstlaan.

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten is daarom het uitgangspunt dat stille SMA-asfaltsoorten, die een geluidsreductie van 2 -3 decibel geven en uit civieltechnisch oogpunt geschikt zijn voor toepassing in een bepaalde situatie, worden toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande (asfalt)verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg. Bij de Van Merlenlaan is in de huidige situatie een klinker wegdekverharding toegepast. Gezien de stedenbouwkundige situatie zal deze klinkerwegdekverharding in de toekomst niet worden vervangen door (stil) asfalt.

Binnen de planperiode van het actieplan (2018-2023) worden in het kader van groot wegonderhoud de deklagen op delen van de Heemsteedse Dreef, de César Francklaan (vervanging van de huidige DGD), de Cruquiusweg (dit heeft dan betrekking op het gedeelte van de Cruquiusweg tussen Wipperplein en Javalaan. Het gedeelte tussen de Javalaan en de Ringvaart is al voorzien van stil asfalt), de Johan Wagenaarlaan, de Leidsevaartweg en de Zandvoortselaan vervangen. De intentie is om hierbij stil SMA-asfalt toe te passen. Bij de voorbereiding van de projecten wordt per situatie beoordeeld of toepassing van stil asfalt tot de mogelijkheden behoort en welk asfaltmengsel dan het meest in aanmerking komt. De beoogde geluidreductie ten opzichte van 'standaardasfalt' (dicht asfaltbeton) is 2,5 decibel.

Plandrempeel

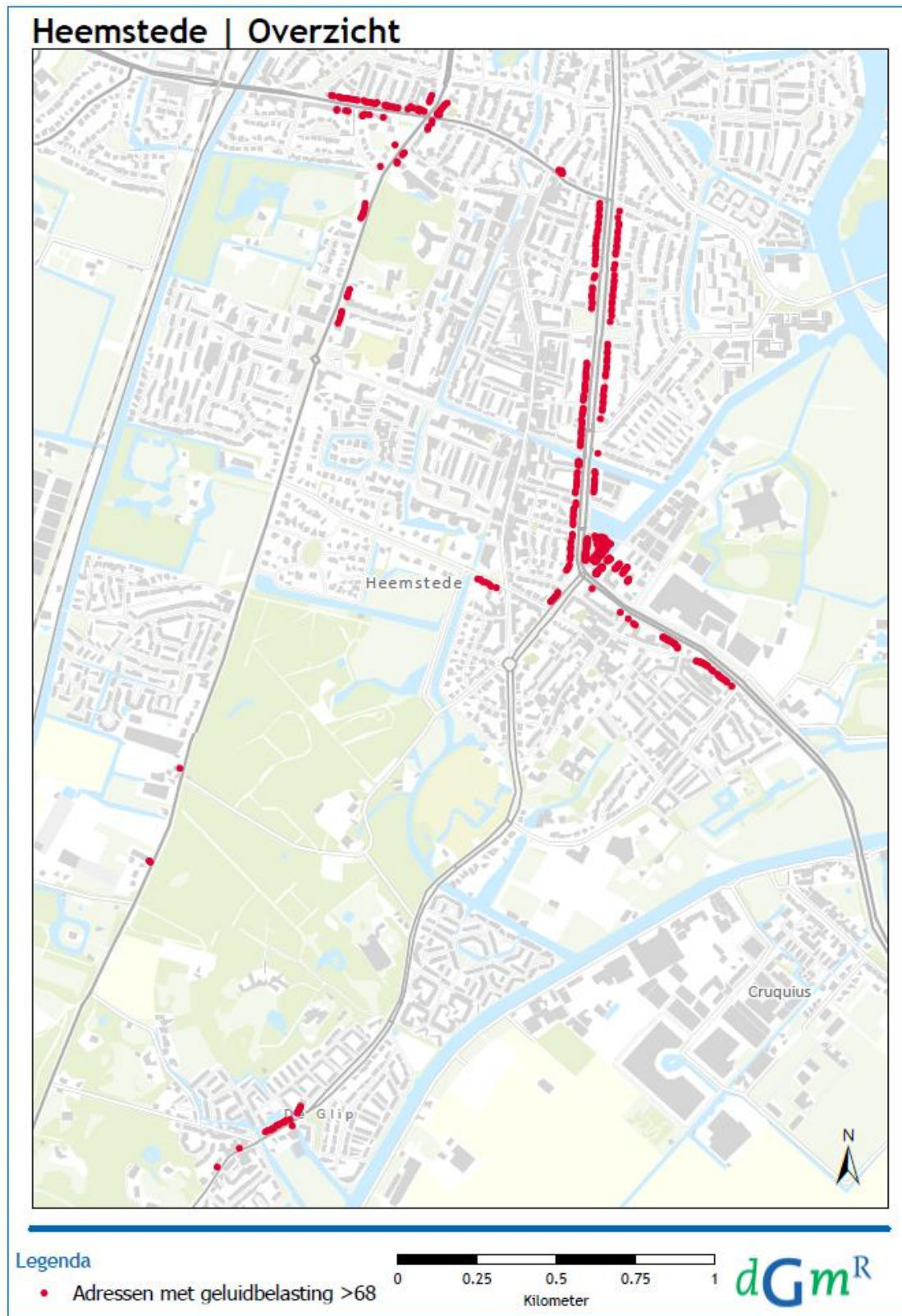
In het actieplan geluid dient een zogeheten plandrempeel te worden vastgesteld. Het bestuursorgaan dat het actieplan vaststelt, bepaalt zelf wat de plandrempeel is. Bij geluidsbelastingen die hoger zijn dan de plandrempeel worden met prioriteit aangepakt.

In 2008 en 2013 is een plandrempeel van 68 dB (inclusief (=na) aftrek art. 110g Wet geluidhinder) opgenomen in de respectievelijke actieplannen, waarbij is geconstateerd dat deze niet werd overschreden. Voor stedelijk gebied bedraagt de mogelijke aftrek 5 dB. Zonder toepassing van deze aftrek kwam de oude plandrempeel overeen met 73 dB.

In dit Actieplan wordt de plandrempeel gesteld op 68 voor aftrek 110g Wet geluidhinder. Dit betekent een verlaging van de plandrempeel met 5 dB.

Door DGMR is geanalyseerd hoeveel woningen in Heemstede een geluidsbelasting hebben die hoger is dan deze plandrempeel. Uit deze analyse blijkt dat 489 woningen een geluidsbelasting boven de 68 dB ondervinden. Figuur 3 geeft een kaartoverzicht van deze woningen.

Figuur 3: Overzicht woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel



4. Kosten

Door aan te sluiten bij de reguliere onderhoudsprogramma's worden de meerkosten voor het aanbrengen van stil asfalt zoveel mogelijk beperkt. De (meer)kosten voor toepassen van stille SMA-asfaltsoorten op drukke doorgaande wegen zijn in veel gevallen acceptabel. Bij het bepalen van de kosten voor onderhoud dient rekening te worden gehouden met extra kosten voor stil asfalt op drukke doorgaande wegen.

Gevelisolatieprojecten worden betaald met rijks gelden.

5. Luchtvaartlawaai Schiphol

Heemstede ligt grotendeels buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Heemstede (die in 2017 zijn vastgesteld door het college) dan ook geen geluidgehinderden vanwege vliegverkeer zijn opgenomen. Uit de 'Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016; Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol' (GGD Kennemerland, december 2107) blijkt (echter) dat in 2016 6% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. De inwoners ondervinden vooral overlast van stijgend vliegverkeer vanaf de Kaagbaan dat vervolgens via de 'Spijkerboorroute' naar het noordoosten vliegt en van landend verkeer vanuit het westen naar de Kaagbaan.

Voor luchtvaartlawaai is de bevoegdheid van B&W tot het nemen van maatregelen zeer beperkt. Hieronder wordt het actuele beleidskader vermeld. In de bestuurlijke agenda komen mogelijk aanvullende punten te staan die de gemeente Heemstede mede kan ondersteunen.

Bij de behandeling van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer in februari 2011 is vast komen te staan dat het Aldersadvies voor de middellange termijn (MLT) en het advies te starten met een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel 'staan als een huis'. Voornoemd advies en de Luchtvaartnota vormen dan ook het vigerende beleid. Naar verwachting zal dat beleid niet of slechts marginaal wijzigen binnen de periode van de duur van het Aldersadvies voor de MLT, dat wil zeggen tot 2020. In het advies voor de MLT zijn onder meer afspraken over het maximaal aantal gehinderden, het maximaal aantal vliegbewegingen en geluid reducerende maatregelen vastgelegd. Het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is inmiddels geëvalueerd en verlengd.

De gemeente blijft inzetten om de overlast van Schiphol te beperken, zonder de hinder daarbij te verplaatsen naar andere gebieden of het economisch belang van Schiphol uit het oog te verliezen. Deze inzet vindt vooral plaats op volgende aspecten:

- De afspraken uit de Aldersadviezen tot 2020 en voor de middellange termijn tot 2030
- De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- Het meten van vliegtuiglawaai door een NOMOS-meetpost
- Het beoordelen van de MER voor het nieuwe stelsel voor Schiphol.

6. Samenvatting actieplan

Met het actieplan wordt invulling gegeven aan een verplichting uit de Wet milieubeheer. Het Actieplan is gebaseerd op de geluidsbelastingkaarten die in 2017 door de gemeente zijn vastgesteld en vormt het geluidhinderbeleid voor de komende 5 jaar. Het actieplan is vooral gericht op het aanpakken van knelpunten veroorzaakt door wegverkeerslawaai in de bebouwde kom, dit omdat de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor het type asfalt dat als wegdekverharding wordt gebruikt. De gemeente is dus ook (daadwerkelijk) in de gelegenheid om stil asfalt aan te brengen om op die manier de geluidsbelastingen op woningen te verlagen.

Spoorweglawaai

Spoorbeheerder ProRail is verantwoordelijk voor de geluidsanering van de ruim 150 bestaande woningen met hoge geluidsbelastingen (raillijstwoningen). Welke maatregelen daadwerkelijk zullen worden genomen en wanneer deze zullen worden uitgevoerd is helaas nog steeds niet duidelijk. In bijlage 2 is een voorlopig voorstel opgenomen.

Wegverkeerslawaai

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten als wordt aangesloten bij regulier groot onderhoud, wordt stil SMA-asfalt bij voorkeur toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg. Binnen de actieplan periode komen verscheidene verkeerswegen (wegvakken) in aanmerking voor stil SMA-asfalt. De resterende B-lijst woningen worden zoveel mogelijk gesaneerd onder de voorwaarde dat een projectsubsidie van het rijk beschikbaar is.

Luchtvaartlawaai

Voor luchtvaartlawaai is de bevoegdheid van de gemeenten tot het nemen van maatregelen beperkt. Verder zullen gemeenten langs de politieke lijn trachten het doel tot vermindering van de geluidshinder door luchtvaartlawaai te verwezenlijken.

Plاندrempel knelpunten \geq Lden 68 dB

De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger. Bij 489 woningen wordt de plاندrempel overschreden. Met het toepassen van wegdekmaatregelen (aanbrengen van stil SMA-asfalt) worden de geluidsbelastingen verlaagd met 2 tot 3 dB(A).

Maatregelen wegverkeerslawaai (Actieplan maatregelen)

Op basis van de hierboven genoemde maatregelen wordt het volgende voorgesteld.

- Plاندrempel: Geluidsbelasting \geq L_{den} 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger.

- Maatregelen: De intentie is om stil SMA-asfalt aan te leggen op delen van de volgende verkeerswegen: Heemsteedse Dreef, de César Francklaan, de Cruquiusweg, de Johan Wagenaarlaan, Leidsevaartweg en de Zandvoortselaan.
- De resterende B-lijst woningen worden zoveel mogelijk gesaneerd onder de voorwaarde dat een projectsubsidie van het rijk (Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV)) beschikbaar is. De woningen met een geluidsbelasting boven de plandrempel zullen met prioriteit worden aangemeld bij BSV voor projectsubsidie.

7. Zienswijzen

Zienswijzen tijdens eerste meningsvorming raadscommissie Ruimte van 14 maart 2019:

Hoogte van de plandrempel

Een inwoner van Heemstede heeft ingesproken. Hij signaleert een fout in de ontwerp plandrempel omdat hierin wordt uitgegaan van de geluidbelasting na aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder voor nieuwe situaties en verzoekt deze fout te herstellen. Verder pleit hij voor een plandrempel met meer ambitie. De commissie vraagt inzicht in de hoogte van de plandrempels in de omliggende gemeenten. De wethouder zegt dit toe.

Reactie:

De inventarisatie geeft het volgende beeld:

Gemeente	Hoogte plandrempel Lden in dB, zonder aftrek	Bron
Bloemendaal, Zandvoort, Velsen, Beverwijk, Heemskerk	73 dB	Ontwerp actieplan 2018
Haarlem	68 dB	Actieplan 2014
Haarlemmermeer	65 dB	Actieplan 2013
Provincie Noord-Holland	63 dB (binnenstedelijk) 60 dB (buitenstedelijk)	Actieplan 2018

Naar aanleiding van de inventarisatie van de plandrempelhoogte in de omliggende gemeenten en een nadere analyse van het aantal geluid belaste woningen is de plandrempel met 5 dB verlaagd tot Lden 68 dB (vóór aftrek Wgh). Hiermee wordt aangesloten aan de plandrempel die Haarlem hanteert. Het ontwerp-actieplan geluid is hierop aangepast.

Afweging kosten/opbrengst zeer stil asfalt (ZSA) en toepasbaarheid

Reactie:

Zeër stil asfalt (ZSA) Is één van de vele stille asfaltproducten en wordt geproduceerd door KWS/Gebr. van Kessel. Het wordt gebruikt op dorps/stadswegen, maar is niet geschikt voor rotondes, kruisingen en andere situaties waar veel wringend verkeer op komt. In dat opzicht is ZSA kritischer als stil SMA asfalt. De geluidreductie van ZSA (circa 5 dB) is wel hoger als stil SMA dat een reductie geeft van circa 3 dB.

De initiële aanlegkosten zijn, voor zover bekend, vergelijkbaar met andere stille asfaltsoorten, maar over de levensduur is minder ervaring opgedaan als bijvoorbeeld stil SMA.

Bij groot onderhoud van wegen kan worden overwogen ZSA toe te passen als een alternatief voor stil SMA asfalt.

Alternatieven geluidwerende maatregelen

Reactie:

Een aantal alternatieven wordt genoemd in hoofdstuk 3 Maatregelen van het actieplan geluid. Met name verkeersmaatregelen kunnen zorgen voor een vermindering van de geluidsbelasting. Naast verkeersbesluiten, zoals het verlagen van de maximum snelheid, moet met name ook gedacht worden aan stimuleren van openbaar vervoer en de fiets (bijvoorbeeld fietssnelwegen). Concrete maatregelen voor de komende jaren worden benoemd in het Actieplan Maatregelen Verkeersdruk Heemstede.

Bijlagen

Bijlage I: Wetgeving

De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (kortweg de Richtlijn omgevingslawaai). In Nederland is deze richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder en per 2012 in de Wet milieubeheer. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld.

Proces

Voorafgaand aan het actieplan is per gemeente een geluidsbelastingkaart opgesteld en vastgesteld. Deze kaart beschrijft de geluidssituatie in 2016. 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. Hieronder is schematisch weergegeven hoe het proces eruit ziet om tot een vastgesteld actieplan te komen.



Na 5 jaar kan worden geëvalueerd (op basis van geactualiseerde geluidsbelastingkaarten) welke effecten de maatregelen in de Actieplanperiode hebben gehad.

Inspraak en publicatie

In artikel 11.14 Wet milieubeheer zijn de volgende bepalingen opgenomen:

1. Een actieplan wordt voorbereid met overeenkomstige toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure, met dien verstande dat in afwijking van artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, een ieder zienswijzen naar voren kan brengen.
2. Burgemeester en wethouders stellen een actieplan niet vast dan nadat de gemeenteraad een ontwerp van het actieplan is toegezonden en deze in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en zienswijze ter kennis van burgemeester en wethouders te brengen.

Bijlage II: voorlopig voorstel saneringsmaatregelen ProRail

Cluster	Maatregel	Resterende knelpunten	Nadere uitleg bij de maatregel
Leidsevaart C	<i>Van noord naar zuid:</i> - raildempers + scherm 3 meter hoog; - raildempers	ja	De vervanging van de bestaande schermen door hogere schermen is (m.u.v. het noordelijke deel) geen doelmatige mogelijkheid. Een brugmaatregel is niet doelmatig.
Leidsevaart D	raildempers	nee	Alle knelpunten opgelost met de raildempers. De vervanging van de bestaande schermen door hogere schermen is geen doelmatige mogelijkheid.
Leidsevaart E	<i>Van noord naar zuid:</i> - geen (stalen brug) - raildempers	ja	Een maatregel aan de brug is niet doelmatig (onvoldoende effect i.r.t. kosten). Een toepassing van een geluidscherm al dan niet in combinatie met raildempers geeft onvoldoende effect (minder dan 5 dB) en is niet doelmatig.
Prins Hendriklaan A	<i>Van west naar oost:</i> - raildempers; - geen (stalen brug); - raildempers;	ja	Een maatregel aan de brug is niet doelmatig (onvoldoende effect i.r.t. kosten). Een toepassing van een geluidscherm al dan niet in combinatie met raildempers geeft onvoldoende effect (minder dan 5 dB) en is niet doelmatig.
Prins Hendriklaan B	raildempers	ja	Een maatregel aan de brug is niet doelmatig (onvoldoende effect i.r.t. kosten). Een toepassing van een geluidscherm al dan niet in combinatie met raildempers geeft onvoldoende effect (minder dan 5 dB) en is niet doelmatig.
Tetterodeweg	geen	nee	Hier speelt spoorvernieuwing. Daarmee wordt de streefwaarde reeds bereikt.

Cluster	Maatregel	Resterende knelpunten	Nadere uitleg bij de maatregel
Leidsevaartweg F	raildempers (westelijke spoor)	ja	Raildempers op een enkel spoor zijn de maximaal mogelijke maatregel binnen het budget, waarbij wordt opgemerkt dat raildempers niet mogelijk zijn op het oostelijke spoor (spoorstype ongeschikt).
Lorentzlaan	<i>Van noord naar zuid:</i> - raildempers (westelijks spoor) - raildempers (westelijks spoor) + scherm 5 meter hoog	ja	Aan de Lorentzweg wordt streefwaarde bereikt met de raildempers, waarbij wordt opgemerkt dat raildempers niet mogelijk zijn op het oostelijke spoor (spoorstype ongeschikt). Voor de woningen aan de Leidsevaart is de toevoeging van het scherm van 5 m hoog het maximaal mogelijke.
Spoorplein	raildempers (westelijke spoor)	ja	Raildempers op een enkel spoor zijn de maximaal mogelijke maatregel binnen het budget, waarbij wordt opgemerkt dat raildempers niet mogelijk zijn op het oostelijke spoor (spoorstype ongeschikt).
Zandvoortselaan (station Heemstede-Aerdenhout)	scherm 2m hoog ten noorden van de stalen brug**	nee	Het knelpunt wordt opgelost met het genoemde scherm. Een hoger scherm is niet nodig. Brugmaatregelen en/of raildempers zijn niet doelmatig.

* Het verlengde deel van het scherm komt voor de overweg voor langzaam verkeer. Dit schermdeel zal zo nodig beweegbaar worden uitgevoerd zodat het scherm het verkeer over de overweg niet belemmert.

** Dit scherm kan gerealiseerd worden door zo nodig de abri op het perron aan te passen (minimaal ten noorden van de stalen brug), zodat deze voldoet aan de akoestische eisen van een geluidscherm.

Bijlage III: Dosis-effect tabellen omgevingslawaai

Het aantal geluidgehinderden, ernstig geluidgehinderden slaapverstoorden is bepaald conform de Regeling geluid milieubeheer. Hiervoor is gebruikgemaakt van de zogenaamde dosis-effectrelaties. Deze dosis-effectrelaties geven (wetenschappelijk onderbouwd) de kans dat een persoon gehinderd wordt door het geluid. De dosis-effectrelaties verschillen per bronsoort en geluidsbelastingklasse. In onderstaande figuur zijn deze relaties weergegeven

Dosis-effectrelaties voor industrielawaai

Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	26	11
60-64 dB	35	17
65 dB of hoger	40	24

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	7
55-59 dB	10
60-64 dB	13
64-69 dB	18
70 dB of hoger	20

Dosis-effectrelaties voor verkeerslawaai

Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	21	8
60-64 dB	30	13
65-69 dB	41	20
70-74 dB	54	30
75 dB of hoger	61	37

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	7
55-59 dB	10
60-64 dB	13
64-69 dB	18
70 dB of hoger	20

Dosis-effectrelaties voor spoorweglawaai

Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	12	3
60-64 dB	19	6
65-69 dB	28	11
70-74 dB	40	18
75 dB of hoger	47	23

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	3
55-59 dB	5
60-64 dB	6
64-69 dB	8
70 dB of hoger	10