

# **Actieplan Geluidshinder Wegverkeer 2019-2023 Gemeente Beverwijk**

EU Richtlijn Omgevingslawaai



## Inhoud

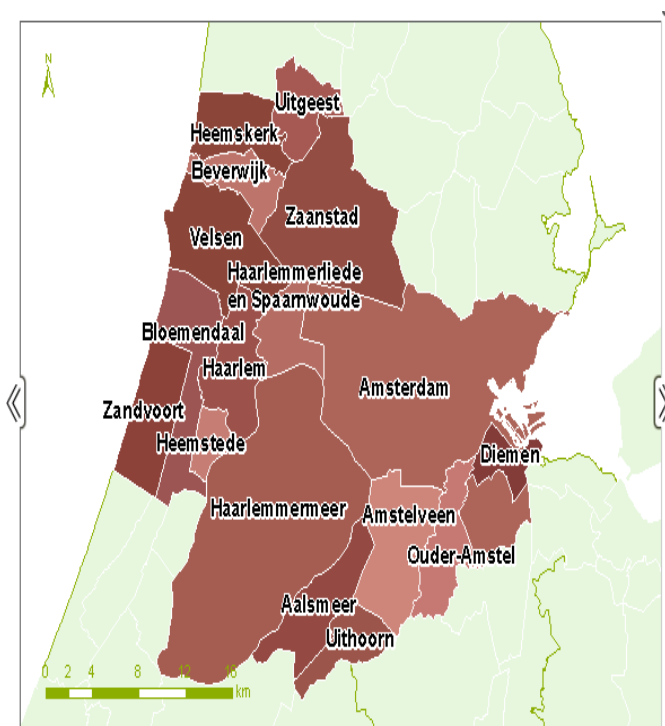
<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Milieubeleidsplan</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Geluidssituatie 2016</b> .....	<b>3</b>
3.1	Geluidbelastingkaarten .....	3
3.2	Conclusie geluidbelastingkaarten .....	5
3.3	Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011 .....	5
<b>4</b>	<b>Maatregelen</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Kosten</b> .....	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Luchtvaartlawaaï Schiphol</b> .....	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Samenvatting actieplan</b> .....	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Zienswijzen</b> .....	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Bijlagen</b> .....	<b>13</b>
	Bijlage I: Wetgeving .....	13
	Bijlage II -Zienswijzen Actieplan Geluidshinder Wegverkeer 2019-2023 Beverwijk - Nota van beantwoording .....	14
	Zienswijze Gemeenteraad .....	14
	Indiener 1 – Bewonersgroep Julianaweg Oost.....	14
	Zienswijze – Indiener 2 .....	15
	Zienswijze - Indiener 3.....	18
	Zienswijze - Indiener 4.....	20
	Zienswijze 5 - Dorpsraad Wijk aan Zee.....	20
	Zienswijze - Indiener 6.....	23

## 1 Inleiding

In dit actieplan Geluidshinder Wegverkeer 2019-2023 is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk de geluidshinder van wegverkeerslawaai in de periode 2019 – 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. Locaties met gevoelige bestemmingen (woningen en scholen) met een hoge geluidsbelasting moeten worden aangepakt. 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.

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 Beverwijk 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 2019 -2023.

## 2 Milieubeleidsplan

In het milieubeleidsplan Beverwijk 2015 – 2020 is het volgende opgenomen:

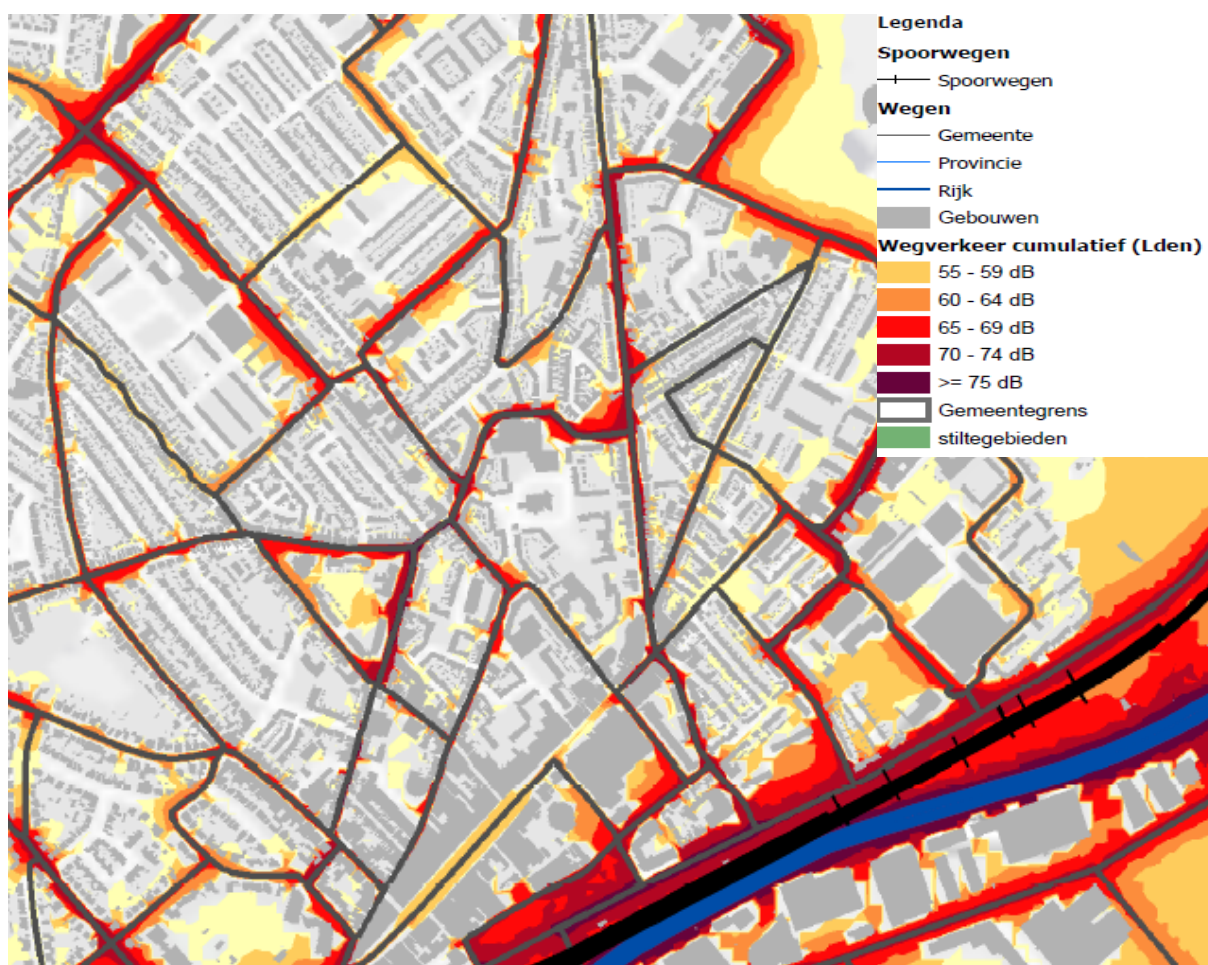
Omgevingsdienst IJmond heeft in 2012 geluidbelastingkaarten voor de regio IJmond laten vaststellen. In het Actieplan Geluid staat het (regionale) geluidbeleid voor de periode 2013-2018 en maatregelen om blootstelling aan geluidbelasting te beperken. Eén van de maatregelen is het toepassen van geluidarm asfalt als wegverharding. Ook is geluidsanering (isolatie) in voorbereiding van diverse woningen met een (te) hoge geluidbelasting. In 2017 zullen nieuwe geluidbelastingkaarten voor de regio IJmond vastgesteld worden. In 2018 zal het Actieplan Geluidshinder Wegverkeer voor de periode 2019 -2023 worden opgesteld.

## 3 Geluidsituatie 2016

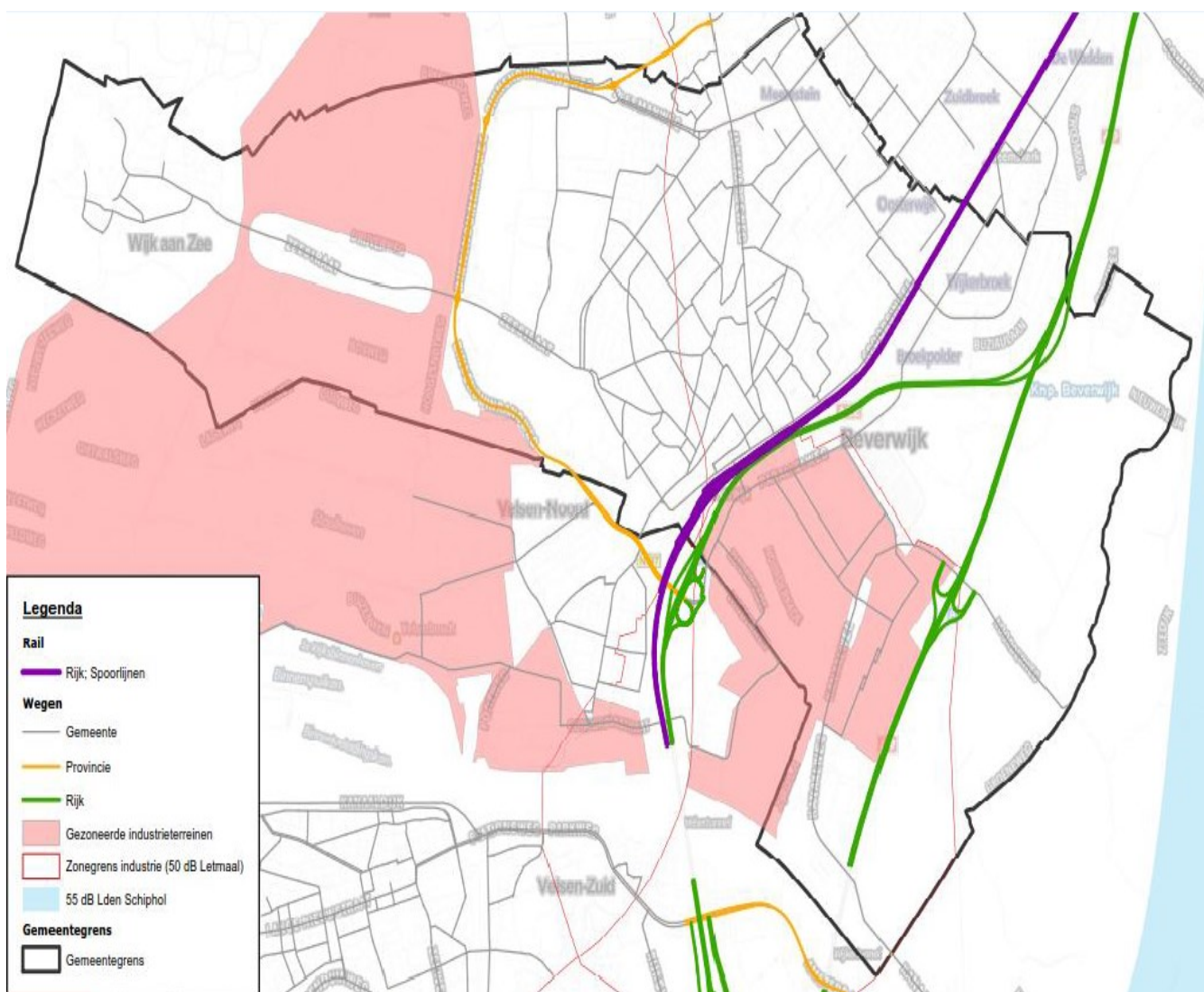
### 3.1 Geluidbelastingkaarten

Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Beverwijk worden blootgesteld, zijn geluidbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidbelastingkaarten opgesteld voor wegverkeer, railverkeer en industrie. Het aantal woningen dat vanwege deze lawaaibronnen een hogere geluidbelasting ondervond dan  $L_{den}$  55 dB en  $L_{night}$  50 dB is geïnventariseerd. Beverwijk is buiten de geluidscontour van 55 dB  $L_{den}$ , zoals opgenomen op de geluidbelastingkaart luchtvaart (Schiphol) 2016, gesitueerd. Deze contouren zijn daarom niet in de geluidbelastingkaarten opgenomen.

Hieronder is in figuur 1 een uitsnede van de kaart van verkeerslawaai in Beverwijk opgenomen. De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidbelastingen zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Beverwijk.' De geluidbelastingkaarten zijn gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond ([www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)) en daar voor een ieder te bekijken. In figuur 2 een afbeelding opgenomen met de verschillende geluidbronnen in Beverwijk.



Figuur 1: Uitsnede wegverkeerslawaai cumulatief, in  $L_{den}$ .



Figuur 2: overzicht van geluidbronnen in en rond Beverwijk

### 3.2 Conclusie geluidbelastingskaarten

Met behulp van de geluidsbelastingkaarten is het aantal geluidbelaste woningen per geluidsbelastingklasse vastgesteld. Per geluidsklasse is het aantal inwoners berekend. Het aantal woningen is met 2,3 vermenigvuldigd om te komen tot het aantal inwoners. Er is berekend welk percentage van bewoners in de geluidsklassen (ernstig) gehinderd wordt of slaapverstoring ondervinden door te veel geluid. Dit is bepaald op van de dosismaat Lden (gewogen gemiddelde over day, evening, night) en Lnight.

Op basis van de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

- Het wegverkeer is de belangrijkste geluidsbron: 8704 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.
- Er zijn 264 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 9454 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 21740 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 6055 inwoners door het geluid gehinderd en 2654 ernstig gehinderd.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden circa 5.700 woningen een geluidsbelasting van 50 dB Lnight of meer. Dit komt neer op circa 12.500 inwoners. Van deze inwoners worden 1.027 inwoners verstoord in hun slaap.
- Het totale geluidsbelaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is 283 ha.

### 3.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011

In 2012 is een geluidbelastingskaart over 2011 vastgesteld. De verschillen voor het wegverkeerslawaai tussen 2011 en 2016 zijn te verklaren door verschillen in de inventarisatiemethode.

## 4 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, raildempers 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.

Ingrijpende verkeersmaatregelen liggen in een relatief kleine gemeente als Beverwijk niet voor de hand. Via milieuvergunningen worden geluidseisen aan installaties in bedrijven aangescherpt. Bij nieuwe grotere woningbouwplannen bij drukke verkeerswegen wordt rekening gehouden met de situering ten opzichte van de weg, zodat stille gevels ontstaan. Hieronder worden de mogelijkheden in Beverwijk geschetst.

### Geluidplafonds

Voor rijkswegen, provinciale wegen en spoorlijnen zijn zogeheten 'geluidproductieplafonds' (GPP) 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 gehandhaafd worden. Bij een (dreigende) overschrijding van het plafond dient de beheerder zodanige maatregelen te treffen dat het plafond niet wordt overschreden.

Rijkswaterstaat rapport elk jaar in een zogeheten 'Nalevingsverslag geluidproductieplafonds Rijkswegen' over de stand van zaken bij de geluidplafonds; dus worden deze plafonds wel of niet overschreden. In het verslag over 2016 is geconstateerd dat het geluidplafond voor de A22 Beverwijk wordt overschreden en dat in 2016 en 2017 een ontheffing van kracht was.

Rijkswaterstaat geeft de volgende toelichting: "A22 Beverwijk: Op deze locatie is het afgelopen jaar door de provincie Noord-Holland de aansluiting gewijzigd zonder dat een procedure is doorlopen om de GPP's te wijzigen. Het verkeer op de nieuwe aansluitingen veroorzaakt de overschrijding van de GPP's. De provincie Noord-Holland past in 2017 het akoestisch onderzoek aan zodat de wijziging van referentiepunten en GPP's daarin is opgenomen. Maatregelen zijn naar



verwachting niet doelmatig. Rijkswaterstaat dient de aanvraag voor plafondbijziging in het voorjaar van 2018 in.”

De aanvraag voor een plafondbijziging is inmiddels gedaan en er is een nieuw geluidplafond vastgesteld. De plafondbijziging heeft geen verhoging van geluidsbelastingen op woningen tot gevolg en is daarmee milieukundig niet relevant.

Voor nieuwbouw van woningen of scholen blijft de Wet geluidhinder tot de komst van de Omgevingswet het belangrijkste toetskader en hebben deze ontwikkelingen weinig gevolgen.

#### Geluidssanering bestaande A-, B- en Raillijst woningen

In de gemeente Beverwijk is de afgelopen jaren ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden. De zogeheten A-lijst- en Raillijst woningen zijn allemaal gesaneerd.

Er zijn nog enige tientallen zogeheten B-lijst woningen in Beverwijk die vrij hoge geluidsbelastingen van wegverkeerslawaai ondervinden. Deze woningen worden op projectbasis gesaneerd, voor zover er een subsidiebudget van het rijk beschikbaar is. Er loopt op dit moment (2018/2019) een project voor de geluidssanering van B-lijst woningen langs de Baanstraat.

#### Geluidsschermen

Het plaatsen van geluidsschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en is moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Het plaatsen van geluidsschermen is niet opgenomen in dit plan. In voorkomende gevallen zullen wel de mogelijkheden en draagvlak daartoe 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 Beverwijk zeer beperkt. Waar mogelijk zijn 30km/uur-zones reeds ingesteld.

#### Stille wegdekken

In Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB-asfalt op rijkswegen maar vaak ook de zogeheten “dunne geluidreducerende dekklagen” (DGD). Uit ervaringen met DGD-wegdekken in Nederland blijkt dat een groot deel van deze dekklagen 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. Steenmestiekasfalt (SMA) wordt al veel toegepast vanwege 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 totale meerkosten (aanleg- en onderhoud) ten opzichte van standaard SMA-asfalt zijn moeilijk te kwantificeren maar bedragen naar verwachting naar schatting ongeveer 15%.

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 verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg.

Binnen de planperiode van het actieplan (2019-2023) worden in het kader van groot wegonderhoud de deklagen op delen van de Alkmaarseweg, de Laan der Nederlanden en de Plesmanweg vervangen. Langs deze wegen is sprake van (zeer) forse geluidsbelastingen op de langs deze verkeersweg gelegen woningen. Bij de voorbereiding van deze projecten wordt per situatie beoordeeld of toepassing van stil asfalt tot de mogelijkheden behoort en welk asfaltmengsel dan het meest in aanmerking komt. Als stil asfalt wordt toegepast dan is de beoogde geluidreductie ten opzichte van 'standaardasfalt' (dicht asfaltbeton) minimaal 2,5 decibel.

#### Plandrempel

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

In 2013 is een plandrempel van 68 dB (inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder) vastgesteld. In dit actieplan wordt deze drempel weer overgenomen. Bij vaststelling van de plandrempel is aangesloten bij de grenswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder voor vervangende nieuwbouw. Bij de zeer incidenteel voorkomende bouwplannen voor woningen met geluidsbelastingen hoger dan 68 dB zijn geluidmaatregelen al bij de ruimtelijke procedure afgewogen. Woningen met geluidsbelastingen hoger dan de plandrempel betreffen dus nagenoeg uitsluitend woningen gebouwd voor 1986 en zijn via de rijksregelingen voor A-lijst woningen zijn gesaneerd.

## 5 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 acceptabel. Bij het bepalen van de kosten voor onderhoud dient rekening te worden gehouden met extra kosten voor stil asfalt op drukke doorgaande wegen. De gemeente beslist als wegbeheerder over het toepassen van stille wegdekken, afhankelijk van beschikbaar budget. De kosten voor het saneren van de B-lijstwoningen worden gedragen door het rijk.

## 6 Luchtvaartlawaai Schiphol

Beverwijk ligt buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Beverwijk (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 2017) blijkt echter dat in 2016 in Beverwijk 9% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. In 2008 was dit percentage 14% zodat de ervaren geluidhinder (wel) is afgenomen.

Voor luchtvaartlawaai is de bevoegdheid van B&W tot het nemen van maatregelen zeer beperkt. Hieronder wordt het actuele beleidskader vermeld.

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 stelstel voor Schiphol

## 7 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.

### 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 enkele verkeerswegen (wegvakken) in aanmerking voor stil SMA-asfalt.

### 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.

Plandrempel knelpunten  $\geq$  Lden 68 dB

De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger. Er zijn geen verkeerswegen met geluidsbelastingen op woningen van tenminste 68 dB.

### Maatregelen wegverkeerslawaai (Actieplan maatregelen)

- Op basis van de hierboven genoemde maatregelen wordt het volgende voorgesteld.
- Plandrempel: Geluidsbelasting  $\geq$  Lden 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger.
- Maatregelen: Bij de voorbereiding van regulier groot onderhoud (bijvoorbeeld de komende projecten voor het vervangen van de wegdekverharding van de Alkmaarseweg, de Laan der Nederlanden en de Plesmanweg) wordt per situatie beoordeeld of toepassing van stil asfalt tot de mogelijkheden behoort en welk asfaltmengsel dan het meest in aanmerking komt.

## 8 Zienswijzen

Er zijn zienswijzen ingediend door:

- Dorpsraad Wijk aan Zee;
- Bewonersgroep Julianaweg oost;
- 4 belanghebbende.

Deze zienswijzen hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassing van het actieplan.

De zienswijzen hebben geleid tot het verduidelijken welke geluidscontouren vanwege luchtvaartlawaai bij het actieplan betrokken moeten worden.

De gemeenteraad is door het college gevraagd om een zienswijze kenbaar te maken overeenkomstig artikel 11.14 lid 2 Wet milieubeheer.

De nota van Beantwoording is als bijlage II opgenomen bij dit plan.

## 9 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 -Zienswijzen Actieplan Geluidshinder Wegverkeer 2019-2023 Beverwijk - Nota van beantwoording

### **Zienswijze Gemeenteraad**

De raad heeft via een amendement de titel van het actieplan en periode 2018-2023 gewijzigd in Ontwerp Actieplan Wegverkeerslawaai 2019-2023 en als zienswijze kenbaar gemaakt dat zij het Actieplan Wegverkeerslawaai 2019-2023 voor kennisgeving heeft aangenomen. De titel en de aangepaste periode is doorgevoerd in het Actieplan. De gemeenteraad heeft het Actieplan Geluidshinder Wegverkeerslawaai 2019-2023 voor kennisgeving aangenomen.

### **Indiener 1 – Bewonersgroep Julianaweg Oost**

#### Zienswijze 1

Indiener vraagt aandacht voor lawaai van Industrie (Tata) en Schiphol(vliegtuiglawaai), de toekomstige geluidsoverlast van TenneT (transformatorstation). Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor geluidsoverlast door Schrootverplaatsing op het Tata Steel terrein naast de Zeestraat. Indiener stelt dat in het actieplan geluid zou moeten worden opgenomen dat er veel alerter gereageerd gaat worden op de geluidsbelasting: omgevingslawaai vanuit de omliggende industrie.

Indiener verzoekt alsnog te onderzoeken wat deze schrootverplaatsing voor WaZ aan geluidstoename met zich meebrengt. De berekeningen zoals ze er nu liggen op IP2 (de Spar) zijn zeer ongeloofwaardig. Indiener heeft de volgende wensen.

- laat Tata een alternatieve locatie onderzoeken, verder weg van dorpskernen
- eis dat Tata meer geluid beperkende maatregelen gaat nemen rond deze vuilstort, schrotcatering 3,
- eis dat ODNZKG handhaaft en toeziet dat de realisatie van de 3 schroothopen ook gebeurt volgens vergunning: met geluidswanden, storten tot op beperkte hoogte, geen grof schrot na 19.00u.
- laat de gemeente zelf een geluidsrapportage maken omtrent deze schrotverwerking.

Indiener maakt zich zorgen over een stapeling van geluid en verzoekt de gemeente zich niet te verschuilen achter het feit dat de gemeente in deze milieuzone niets te zeggen heeft en wilt dat gemeente zich hard maakt voor geluidreductie.

#### Reactie 1

De gemeente Beverwijk kan niet van Tata-steel eisen dat er een andere locatie voor de schrootopslag wordt gezocht. Tata-steel opereert binnen de ruimte die het bedrijf heeft gekregen in de milieuvergunning. De wensen met betrekking tot de bedrijfsvoering van Tata-steel horen niet thuis in het actieplan geluid.



De gemeente Beverwijk heeft geen maatregelen voor industrielawaai in het actieplan geluid opgenomen, omdat de gemeente niet het bevoegde gezag is met betrekking tot industrielawaai afkomstig van de industriegebieden die in Beverwijk liggen. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) is het bevoegde gezag voor deze industrieterreinen. Hoe hoog de geluidsbelasting (veroorzaakt door industrie) in Wijk aan Zee mag zijn, is vastgelegd in het zonebeheersplan. Hierdoor is het voor de industrie niet toegestaan om meer geluid te produceren als is vastgelegd. Verplaatsing van activiteiten en nieuwe activiteiten zullen altijd binnen deze geluidsruimte moeten passen. De gemeente Beverwijk controleert, vanuit haar rol als wettelijk adviseur, of er bij wijzigingen van en/of nieuwe activiteiten niet meer ruimte wordt toegestaan (door het bevoegde gezag) als vastgelegd. De verplaatsing van de schrotopslag en het realiseren van het TenneT transformator station, zijn onder de aandacht van de ODNZKG. De OD NZKG heeft aangegeven na realisatie van het TenneT station en de verplaatsing van de schrotopslag metingen te verrichten om te beoordelen of niet te veel geluid geproduceerd wordt.

## **Zienswijze – Indiener 2**

### [Zienswijze 2.1](#)

Indiener stelt dat in de geluidbelastingkaart betreffende de spoorwegen het Gildenspoor van Tata Steel ontbreekt.

### [Reactie 2.1](#)

Het Gildenspoor, valt niet onder het doorgaande spoor en is daarom niet opgenomen in de geluidsbelastingkaarten en het actieplan geluid. Geluid van railverkeer op het Tata-steel terrein valt onder de milieuvergunning van Tata-steel. Omdat de gemeente Beverwijk niet het bevoegde gezag is voor Tata-steel staat hierover niets in het actieplan geluid.

### [Zienswijze 2.2](#)

Voorstel is om een geluidsscherm te plaatsen langs de N197 ten westen van het binnenduinrand park zodat het geluid van Tata Steel en de randweg en de overlast daarvan gereduceerd wordt.

### [Reactie 2.2.](#)

Het plaatsen van geluidsschermen heeft enkel zin als deze of dicht op de bron of dicht op de ontvanger staan. Schermen langs de N197 zullen de geluidsbelasting afkomstig van Tata-steel minimaal terugbrengen. Omdat door de afstand tussen de geluidsbron (Tata-steel) en het scherm en tussen het scherm en de woningen een grote afstand zit, zal het geluid over het scherm heen gaan. Om deze reden worden schermen langs de N197 niet overwogen.

De geluidsbelasting afkomstig van de N197 is op woningen dermate laag dat er geen noodzaak is tot het verlagen van de geluidsbelasting door het plaatsen van schermen.

### [Zienswijze 2.3](#)

De geluidbelastingkaart betreffende de industrie ontbreekt in het ontwerp actieplan geluid.

Onbegrijpelijk dat industrielawaai niet beschreven wordt in het ontwerp actieplan geluid. Wijk aan Zee heeft 2135 inwoners, Westertuinen 2225 inwoners, Binnenduin 130 inwoners (dit wordt nog

meer nadat de gehele wijk gerealiseerd is), de Creutzberglaan telt 695 inwoners en Velsen-Noord 5285 inwoners (cijfers 2018). Een totaal van 10470 inwoners waarvan een groot gedeelte hinder ondervindt van Industrielawaai. Deze cijfers ontbreken in hoofdstuk 3.2 Conclusie geluidbelastingkaarten. Dit hoofdstuk is onvolledig en geeft niet de werkelijke cijfers van geluidgehinderde en slaap verstoorden weer.

### Reactie 2.3

Industrielawaai is meegenomen bij het opstellen van de geluidsbelastingkaarten. Deze kaarten vormen de basis van het actieplan. In het actieplan is aangegeven hoeveel gehinderde er zijn als alle geluidsbronnen en geluidbelastingen bij elkaar opgeteld worden. Verder zijn in het actieplan allen (mogelijke) maatregelen opgenomen over bronnen waar de gemeente directe invloed op heeft. De gemeente Beverwijk is niet het bevoegde gezag over industrielawaai. Dit is de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Omdat de gemeente geen directe invloed heeft en niet zelfstandig maatregelen kan nemen om de geluidsbelasting van industrielawaai terug te dringen, is hier aan geen aandacht besteed in het actieplan geluid.

### Zienswijze 2.4

Indiener mist uitleg over de verschillende inventarisatiemethode. In 2012 is een geluidbelastingkaart over 2011 vastgesteld. De verschillen voor het wegverkeerlawaai tussen 2011 en 2016 zijn te verklaren door verschillen in de inventarisatiemethode.

Waar is het overzicht van deze verschillen? Hoe werd er in 2012 geïnventariseerd en hoe werd er in 2016 geïnventariseerd? Wat zijn de uitkomsten van deze inventarisaties?

### Reactie 2.4

In 2012 is het nieuwe reken- en meetvoorschrift (RMW2012) van kracht geworden. Ten opzichte van de vorige rekenmethode (RMW2006) zijn hierdoor voor weg- en railverkeer andere rekenresultaten. Daarnaast wordt in de geluidsbelastingkaart 2011 gerekend met 2.2 mensen per woning en in 2.16 met 2.3 inwoners per woning. Ook zijn invoergegevens, zoals specificeren van wegdekken in 2016 getailleerde dan in 2011.

### Zienswijze 2.5

Het actieplan geluid is opgesteld voor de periode 2018-2023. Nergens wordt rekening gehouden met reeds vergunde toekomstige projecten die binnen deze periode vallen. De realisatie van het 23 voetbalvelden grote transformatorstation van TenneT en de te verwachten en berekende geluidsoverlast wordt niet genoemd. Laagfrequent geluid wordt het probleem van de toekomst. Waarom wordt er niet gekeken naar de rapporten van de World Health Organisation en waarom wordt de GGD niet betrokken bij de totstandkoming van dit actieplan?

### Reactie 2.5

Het actieplan geluid gaat over het terugdringen van geluidbelasting van bronnen waar de gemeente directe invloed op heeft. Hieronder valt niet het geluid afkomstig van industrieterrein IJmond.

Er is niet gekeken naar de rapporten van de World Health Organisation, omdat is aangesloten bij de norm voor vervangende nieuwbouw. Bij toekomstige actieplannen geluid zal de GGD worden betrokken.

#### Zienswijze 2.6

De schrootverplaatsing op het terrein van Tata Steel wat begin dit jaar vergund is, wordt niet genoemd en meegenomen in de berekeningen van geluidsoverlast. Waarom wordt dit niet onderzocht en wordt hier geen rekening mee gehouden?

#### Reactie 2.6

Het transformatorstation en de schrootopslag zijn gelegen op het geluidgezoneerde industrieterrein IJmond. Voor dit terrein is vastgelegd hoeveel geluid er van dit terrein af mag komen. Huidige en toekomstige activiteiten moeten hieraan voldoen. Het is dan ook niet nodig om hier in het actieplan aandacht aan te besteden. Het bevoegde gezag (OD NZKG) voor Tata-steel heeft beoordeeld dat de verplaatsing passend is binnen de vergunde geluidruimte. Daarnaast heeft de OD NZKG toegezegd na de verplaatsing geluidsmetingen te verrichten om te controleren of Tata-steel aan deze vergunde geluidruimte voldoet.

#### Zienswijze 2.7

Volgens indiener moet het probleem bij de wortel aangepakt worden en dat is bij de wetgeving, de afgifte van milieuvergunningen, met name voor de industrie. Deze moeten strenger en krasser worden zodat het bedrijfsleven gestimuleerd wordt om de overlast in te perken. Vergunningen dienen ingekrompen te worden in plaats van opgerekt.

#### Reactie 2.7

Het actieplan gaat niet over het wijzigen van de wettelijk geluidsnormen.

#### Zienswijze 2.8

Volgens indiener moeten er meer technische en organisatorische maatregelen getroffen worden zoals een geluidsscherm langs de N197 in verband met de overlast van de randweg en Tata Steel. Bedrijven zoals Tata Steel en ProRail moeten actief benaderd worden en gestimuleerd om verantwoording te nemen voor de door hun gemaakte overlast en deze zoveel mogelijk te reduceren met de best mogelijke technieken.

#### Reactie 2.8

Als daar mogelijkheden voor zijn en/of aanleiding toe is worden dergelijke gesprekken gevoerd.

#### Zienswijze 2.9

De plandrempel is vastgesteld op 68dB. Bij de vaststelling is er aangesloten bij de grenswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder voor vervangende nieuwbouw. Behoort deze drempel niet lager te zijn voor oude(re) woningen en gebouwen (gebouwd voor 1986)?

### Reactie 2.9

De plandrempel geldt voor alle woningen ongeacht het bouwjaar. Bij geluidsbelastingen hoger dan de plandrempel moet de gemeente maatregelen nemen om deze terug te dringen.

### Zienswijze 2.10

In hoofdstuk 6 staat dat Beverwijk buiten de geluidscontouren voor luchtvaart (Schiphol) is gesitueerd en deze daarom niet in de geluidbelastingkaarten zijn opgenomen. Echter valt Beverwijk wel binnen de geluidcontouren van Schiphol.

### Reactie 2.10

Beverwijk ligt inderdaad binnen geluidscontouren vanwege Schiphol. Voor het actieplan geluid moet er gekeken worden naar de 55 dB contour van wege luchtvaartlawaai. Deze contour wordt door het ministerie van IenM vastgesteld. De gebruikte kaart voor het actieplan, is de in 2016 vastgestelde kaart voor luchtvaartlawaai. Op deze kaart, en ook in de huidige situatie, ligt Beverwijk niet binnen de 55 dB contour van Schiphol. Voor het actieplan geluid is luchtvaartlawaai daarom niet meegenomen.

### Zienswijze 2.11

Indiener is van mening dat het rapport onvolledig is en berust op onjuiste cijfers. Er wordt gekeken naar eilandjes (alleen de overlast door wegverkeer) en niet naar het totale plaatje van geluidsoverlast, geluidgehinderden en slaap verstoorden in de gemeente.

Er wordt hierdoor een te positief beeld geschetst en het probleem wordt niet volledig aangepakt. Dit terwijl de overlast erger en erger wordt en de maat vol is bij de burger.

### Reactie 2.11

Het rapport voldoet aan de eisen waaraan het actieplan geluid moet voldoen. De gemeente kan enkel (mogelijke)maatregelen opnemen voor bronnen waar de gemeente directe invloed op heeft. Daarom wordt er alleen aandacht besteed aan wegverkeerslawaai. Spoorweglawaai is in de gemeente Beverwijk geen probleem.

## **Zienswijze - Indiener 3**

### Zienswijze 3.1

Het actieplan gaat niet in op vuurwerk tijdens de jaarwisseling en anderen wel of niet vergunde feesten.

### Reactie 3.1

Het actieplangeluid gaat over industrie-, weg-, rail-, en luchtvaartlawaai. De geluid afkomstig van de door indiener genoemde bronnen valt hier niet onder.

### Zienswijze 3.2

Het actieplan gaat niet in op kermis, kroeg en feestweek geluid tijdens en na sluitingstijd.

### Reactie 3.2

Zie reactie 3.1

### Zienswijze 3.3

Het actieplan gaat niet in op geluid afkomstig van diverse Tata-steel lawaaibronnen.

### Reactie 3.3

Het geluid afkomstig van de diverse Tata-bronnen is gereguleerd middels de milieuvergunning van Tata-steel en het akoestisch gezoneerde industrieterrein IJmond. Voor beide is de gemeente Beverwijk niet het bevoegde gezag. Daarom komen deze niet terug in het actieplan geluid. De geluidsbelasting van industrieterrein IJmond is wel betrokken bij het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting en het totaal aantal gehinderde.

### Zienswijze 3.4

Het actieplan gaat niet in op de te verwachte geluidsproductie van stroom station TenneT.

### Reactie 3.4

Het transformatorstation van Tennenet komt op geluidgezoneerd industrieterrein IJmond te liggen. De gemeente Beverwijk is niet het bevoegde gezag als het gaat om de toegestane geluidbelasting afkomstig van dit industrieterrein.

### Zienswijze 3.5

In het actieplan staan niet de correcte aantallen van ernstige gehinderde. (GGD)

### Reactie 3.5

In het geluidsrapport zijn de correcte aantal ernstig gehinderde opgenomen. Deze gehinderde worden bepaald aan de hand van dosis effect relaties. Hiermee geeft een bepaalde geluidsbelasting een hoeveelheid gehinderde. De GGD heeft het aantal gehinderde bepaald door middel van een bevolkingsonderzoek. Hierdoor kunnen er verschillen het aantal gehinderde zijn in de verschillende rapporten.

### Zienswijze 3.6

In het actieplan staan niet de correcte aantallen van mensen die ernstige slaapverstoringen ondervinden.

### Reactie 3.6

Zie reactie 3.5

#### Zienswijze 3.7

Indiener is van mening dat de geluidskaart met betrekking tot Schiphol niet juist is. Daarnaast is de indienen van mening dat overlast van luchtvaart in de toekomst zal toenemen.

#### Reactie 3.7

Voor het actieplan geluid moet gebruik gemaakt worden van de 55 dB contour uit de geluidsbelastingkaart die in 2016 door het ministerie van IenM is opgesteld. Beverwijk ligt niet binnen deze contour. Het klopt dat Beverwijk wel binnen de 48 dB contour van Schiphol ligt.

#### Zienswijze 3.8

Indiener mist een visie richting de lagere geluidswaardes volgens de Europese richtlijnen van de WHO.

#### Reactie 3.8

Het betreft hier een actieplan geluid. Een visie met betrekking tot de WHO-normen voor geluid hoort thuis in een toekomst/omgevingsvisie.

#### Zienswijze 3.9

Indiener mist een van het totaal volume geluid in Beverwijk en Wijk aan Zee. (Dit betekend alle bronnen gemeten en opgeteld, beter dan de berekeningen.)

#### Reactie 3.9

Dit overzicht is niet als kaart opgenomen in het actieplan. In het actieplan is aangeven hoeveel gehinderde er vanwege de totale geluidsbelasting zijn.

### **Zienswijze - Indiener 4**

De zienswijze is gelijk aan de van indiener 3. Voor beantwoording verwijzen wij naar indiener 3

### **Zienswijze 5 - Dorpsraad Wijk aan Zee**

#### Zienswijze 5.1

Het verbaast de indiener dat het actieplan zich in de periode 2018 – 2023 alleen richt op het treffen van maatregelen ter beperking van geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaaai, terwijl Beverwijk en met name Wijk aan Zee te maken hebben met omgevingslawaaai veroorzaakt door industrie.

#### Reactie 5.1

De gemeente Beverwijk is niet het bevoegde gezag voor geluid afkomstig van de industriegebieden binnen haar gemeentegrenzen. Daarom zijn er geen maatregelen opgenomen met betrekking tot industrielawaai.

#### Zienswijze 5.2

Er zijn geluidsbelastingkaarten opgesteld voor wegverkeer en railverkeer maar op de geluidskaart Industrielawaai is de geluidsbelasting niet gespecificeerd. Gebieden (zone IL) grenzend aan deze industrieterreinen hebben te maken met een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A)! De geluidsbelastingkaart Industrielawaai geeft een onjuiste voorstelling van de werkelijkheid!

#### Reactie 5.2

De geluidsbelastingkaart met betrekking tot industrie geeft direct grenzend aan het industrieterrein een geluidsbelasting van 60 – 64 dB(A) aan. Niet duidelijk is waarom er gesproken wordt van een niet gespecificeerde en onjuiste voorstelling.

#### Zienswijze 5.3

Indiener mist kaarten waar de cumulatie van geluid inzichtelijk wordt gemaakt. Er is sprake van stapeling van geluid. In Wijk aan Zee hebben veel woningen te maken met hogere toegestane geluidsbelasting,

#### Reactie 5.3

De gecumuleerde geluidsbelasting is niet als kaart opgenomen in het actieplan. In het actieplan is aangegeven hoeveel gehinderde er vanwege de totale geluidsbelasting zijn.

#### Zienswijze 5.4

Indiener verwacht dat de gemeente maatregelen treft om de kwaliteit van de milieugezondheid te verbeteren met betrekking tot industrielawaai te verbeteren. Indiener vindt dat de gemeente op zijn minst inspanningen moet verrichten om toe te werken naar het behalen van de WHO-norm. Daarnaast verwacht indiener dat de gemeente zich inzet om de MTG-waarden terug te brengen.

#### Reactie 5.4

Het actieplan geluid gaat alleen over bronnen waar de gemeente zelf directe invloed op heeft. Op het terug brengen van de geluidsbelasting vanwege industrielawaai heeft de gemeente geen directe invloed. Maatregelen met betrekking tot industrielawaai zijn daarom niet opgenomen in het actieplan geluid.

#### Zienswijze 5.5

Indiener wijst op de Aanvullende zienswijze op het Bestemmingsplan Wijk aan Zee en vraagt aandacht voor de het transformatorstation van TenneT en de mogelijke toename van geluidsbelasting in Wijk aan Zee. Indiener ziet graag dat de geluidbelasting als gevolg van het transformatorstation in kaart wordt gebracht en dat al het mogelijke wordt gedaan om plaatselijk (geluid)overlast te voorkomen.

De schrootverwerking bij Tata Steel heeft onlangs tot ernstige geluidsoverlast geleid, en door verplaatsing van de schrootverwerking van de Velserkom richting Wijk aan Zee is meer geluidsoverlast te verwachten.

#### Reactie 5.5

Bij de vergunning aanvraag voor het TenneT station is de geluidsbelasting in kaart gebracht. Het transformatorstation en de schrootopslag zijn gelegen op het geluidgezoneerde industrieterrein IJmond. Voor dit terrein is vastgelegd hoeveel geluid er van dit terrein af mag komen. Huidige en toekomstige activiteiten moeten hieraan voldoen. Het is dan ook niet nodig om hier in het actieplan aandacht aan te besteden. Voor de geluidsbelasting afkomstig van de verplaatsing van de schrootopslag en het realiseren van het TenneT transformator station, is de OD NZKG het bevoegde gezag. De OD NZKG heeft aangegeven na realisatie van het TenneT station en de verplaatsing van de schrootopslag metingen te verrichten om te beoordelen of niet te veel geluid geproduceerd wordt.

#### Zienswijze 5.6

Indiener ziet graag het advies in dat is uitgebracht door de GGD Kennemerland op dit ontwerpplan.

#### Reactie 5.6

De GGD Kennemerland heeft geen advies uitgebracht op dit plan.

#### Zienswijze 5.7

Indiener hoort graag hoe de gemeente, in het kader van de verplaatsing van de schrootoverslag en het TenneT station, samenwerkt met de OD NZKG.

#### Reactie 5.7

Bij vergunningaanvragen waarvoor de OD NZKG het bevoegde gezag is, treed de gemeente op als wettelijk adviseur. De OD IJmond voert deze rol namens de gemeente uit. Hiervoor is er overleg tussen de OD IJmond en de OD NZKG.

#### Zienswijze 5.8

Indiener verzoekt dat de gemeente zich niet alleen richt op geluidhinder als gevolg van spoor- en wegverkeerslawaai, maar ook richt op geluid van industrie en luchtvaart en dit opneemt in het Actieplan Geluid.

#### Reactie 5.8

Zie reactie 5.4



## Zienswijze - Indiener 6

### Zienswijze 6.1

Indiener vraagt aandacht voor verminderen van overlast door het carbid schieten dorpsweide Wijk aan Zee en het mei festival.

#### Reactie 6.1

Over deze bronnen gaat het actieplan geluid niet. Het actieplan geluid gaat over weg-, rail-, industrie-, en luchtvaartlawaai.

### Zienswijze 6.2

Indiener vraagt aandacht voor auto en motorvoertuigen met aangepaste uitlaatsysteem.

#### Reactie 6.2

Dit is niet een bron waar het actieplan geluid overgaat. Voertuigen op de openbare weg moeten aan de eisen van de RDW voldoen.

### Zienswijze 6.3

Indiener vraag aandacht voor Tata-Steel.

#### Reactie 6.3

De geluidsbelasting afkomstig van Tata-steel is vastgelegd in het zonebeheersplan voor industrieterrein IJmond en de milieuvergunning van Tata-steel. Voor beide is de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied het bevoegde gezag. Daarom zijn er geen maatregelen of acties om industrielawaai terug te dringen op genomen in het actieplan geluid.

### Zienswijze 6.4

Indiener vraagt aandacht voor vliegtuigherrie.

#### Reactie 6.4

Zie reactie 5.8.

### Zienswijze 6.5

Indiener vraagt aandacht voor de toekomstige brom, van TenneT.

#### Reactie 6.5

Zie reactie 5.5.

### Zienswijze 6.6

Indiener vraagt aandacht voor het toekomstige vliegveld in zee.

#### Reactie 6.6

Hier heeft het actieplan geen betrekking op.



**Contactpersoon:** Eddy Satoer

Postbus 325  
1940 AH Beverwijk  
0251-263 863  
info@odijmond.nl | ssatoer@odijmond.nl  
[www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)

1 september 2021 | versie **INT-19-52410**