

# **Actieplan Geluid**

**Gemeente Velsen**



# **Ontwerp-actieplan Geluid**

## **EU Richtlijn Omgevingslawaaai**

**In opdracht van:    Gemeente Velsen**

**Opgesteld door:**

  
OMGEVINGSDIENST IJMOND

Postbus 325  
1940 AH Velsen  
0251 – 263 863  
[info@odijmond.nl](mailto:info@odijmond.nl)  
[www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)  
[@odijmond](https://www.instagram.com/odijmond)

## **INHOUDSOPGAVE**

### **1. INLEIDING**

### **2. BELEID**

### **3. GELUIDSITUATIE 2016**

3.1 Geluidbelastingkaarten

3.2 Conclusie geluidbelastingkaarten

3.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011

### **4. MAATREGELEN**

### **5. KOSTEN**

### **6. LUCHTVAARTLAWAAI**

### **7. SAMENVATTING ACTIEPLAN**

### **8. ZIENSWIJZEN**

## **BIJLAGEN**

I Wetgeving en rijksbeleid

II Voorlopig voorstel saneringsmaatregelen ProRail

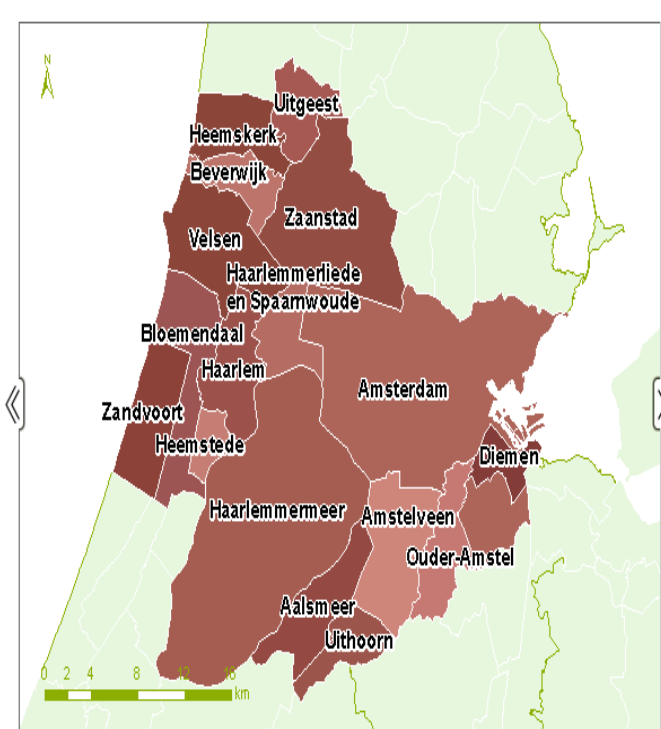
III Kwartaalrapportage Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)

## 1. INLEIDING

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen 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/Amsterdam

De gemeente Velsen 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. MILIEUBELEIDSPLAN

In het milieubeleidsplan Velsen 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 Geluid voor de periode 2019 -2024 worden opgesteld.*

Aanvullend over het beperken van geluidsbelastingen op (nieuwe) woningen:

*Geluidhinder door verkeer kan verminderd worden door aanleggen van stil asfalt.*

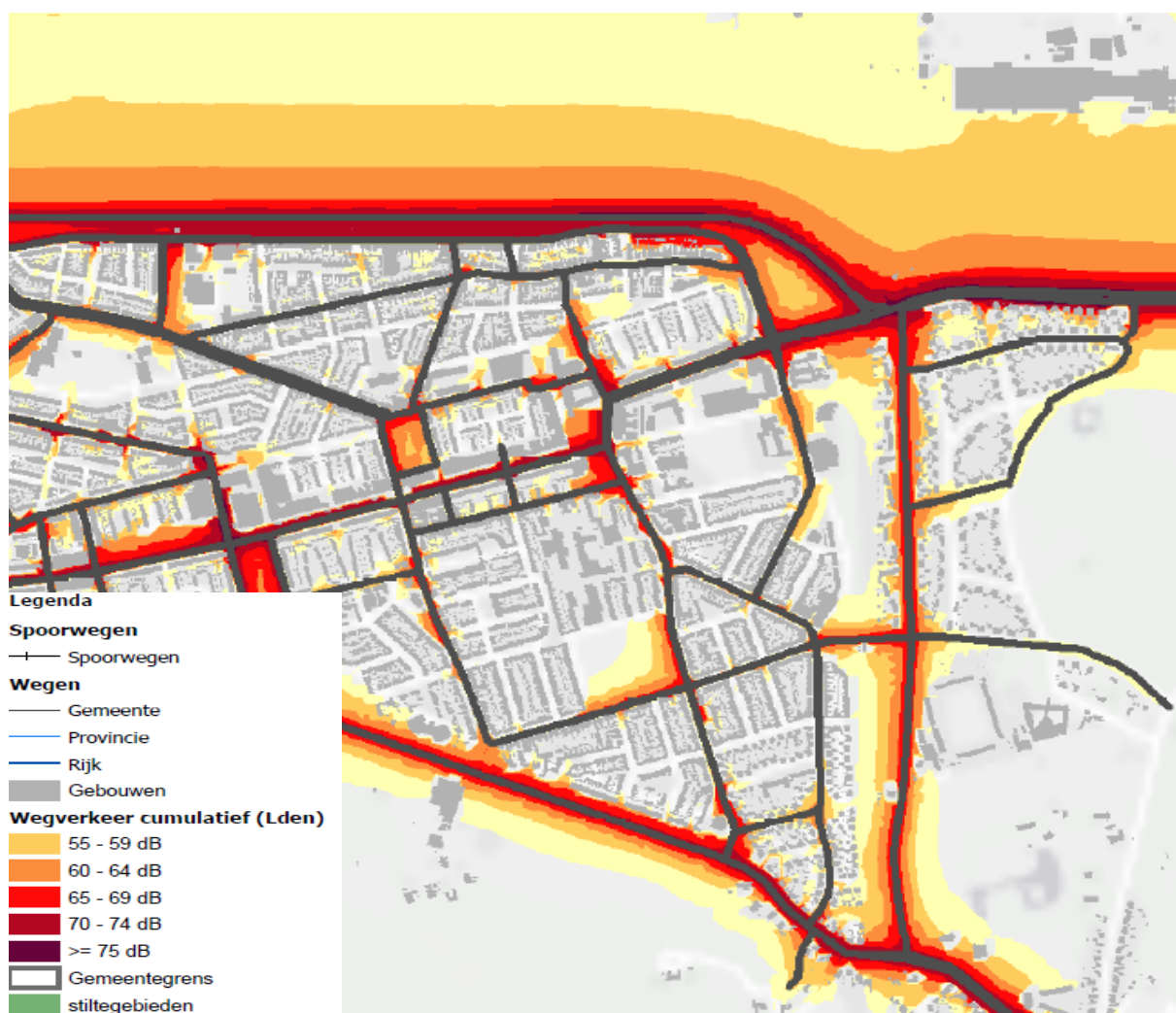
### 3. GELUIDSITUATIE 2016

#### 3.1 Geluidbelastingkaarten

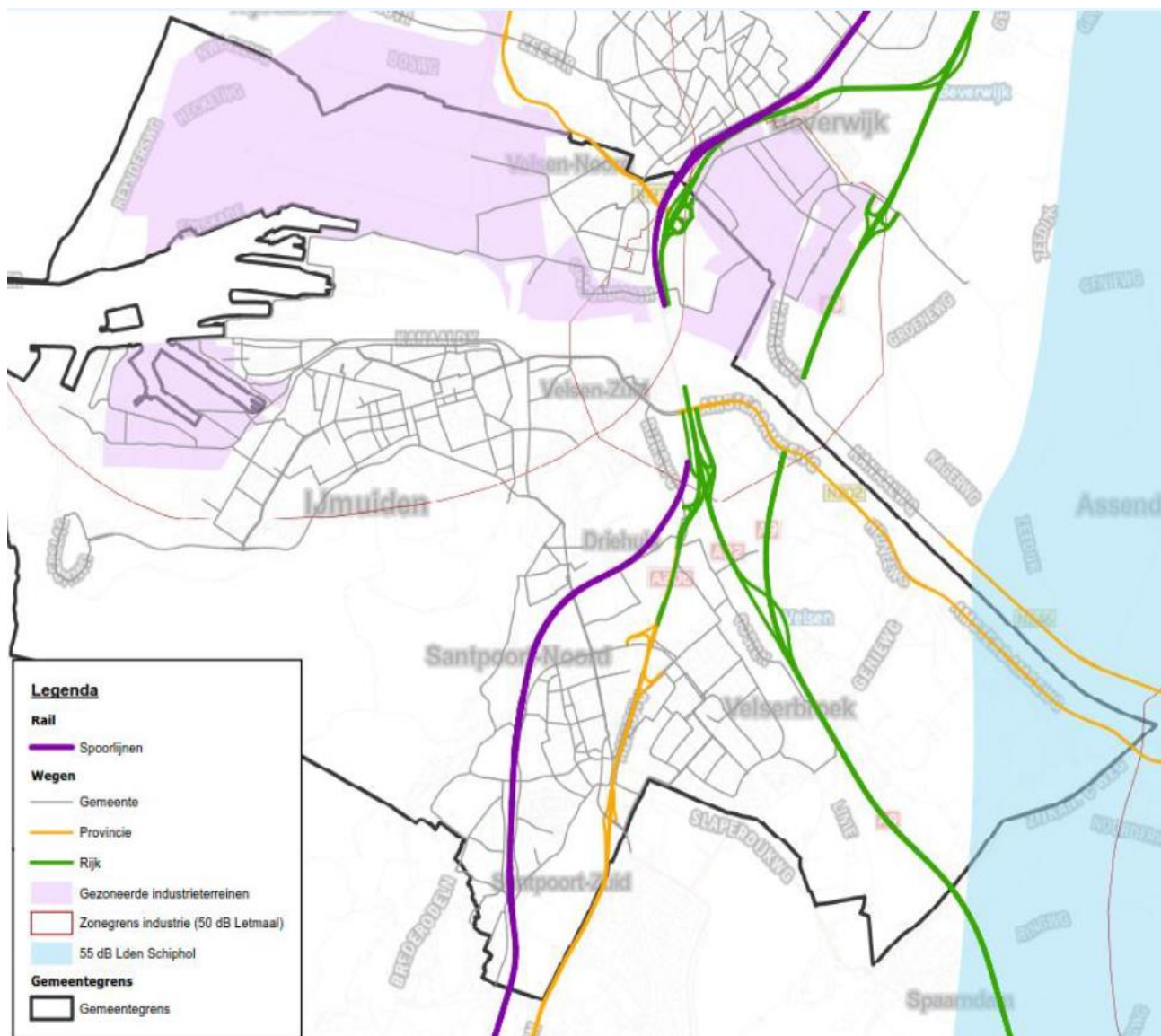
Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Velsen worden blootgesteld, zijn geluidbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnteriseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidbelastingkaarten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

Hieronder is in figuur 1 een uitsnede van de kaart van verkeerslawaai in Velsen opgenomen. De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidsbelastingen is te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportage 'geluidkaarten Velsen.' 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 Velsen.

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



Figuur 2: overzicht van geluidbronnen in en rond Velsen



### **3.2 Conclusie geluidbelastingkaarten**

Met behulp van de geluidsbelastingkaarten is het aantal geluidsbelaste 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: 12962 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.
- Er zijn 561 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 13573 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 31200 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 8604 inwoners door het geluid gehinderd, 3769 ernstig gehinderd en worden 1502 mensen in hun slaap gestoord.
- Het totale geluidsbelaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is 731 ha.

### **3.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011**

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



## 4. MAATREGELLEN

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 gemeente als Velsen -met relatief kleine bebouwingskernen- 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 Velsen 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 (jaarlijks) 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 A9 (Rottepolderplein-Velsen) wordt overschreden en dat in 2016 en 2017 een ontheffing van kracht was. Rijkswaterstaat geeft in het verslag aan dat er wordt afgewogen of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn en of er een procedure zal worden gevolgd om het plafond aan te passen.

Op grond van de mogelijk door Rijkswaterstaat ingediende stukken voor de procedure tot plafondwijziging, zal de geluidssituatie langs de A9 ter hoogte van Velsbroek duidelijk worden. Eventueel kan (door de gemeente Velsen) een zienswijze worden ingediend.

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

### **Geluidssanering bestaande A- en Raillijst woningen**

In de gemeente Velsen is de afgelopen jaren ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden (de A-lijst woningen). Er zijn nog enige tientallen zogeheten B-lijst woningen in Velsen die vrij hoge geluidsbelastingen van wegverkeerslawaaï ondervinden. Deze woningen worden op projectbasis gesaneerd, voor zover er budget beschikbaar is. Er loopt op dit moment (2018) een saneringsproject voor B-lijst woningen langs de De Noostraat. De sanering vindt plaats door aanleg van stil asfalt. Het aanbrengen van de stil asfalt is hier uitgesteld naar eerste helft 2019 vanwege bouwrenovatiewerkzaamheden. Er lopen ook saneringprojecten langs de Zeelaan, Van den Vondellaan, Waterloolaan en Hagelingerweg. De woningen die in aanmerking komen voor sanering worden voorzien van gevelisolatie.

In Velsen zijn er nog raillijstwoningen aanwezig. Spoorbeheerder ProRail is verantwoordelijk voor de geluidssanering 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 steeds niet duidelijk. De maatregelen zullen in ieder geval na 2020 worden uitgevoerd.

### **Geluidschermen**

Het plaatsen van geluidschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Het plaatsen van geluidschermen 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 Velsen 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). In Velsen zijn geluidreducerende asfaltdekklagen toegepast op Zeeweg, Lange Nieuwstraat (delen), Broekbergenlaan en recent op De Kamp. Gebleken is dat deze dunne dekklagen relatief snel slijten

en dat de geluidreductie ook relatief snel afneemt naar het niveau van standaard asfalt. Een groot deel van de DGD-deklagen is binnen acht jaar na aanleg al weer aan vervanging toe.

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 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 (veel) hoger dan traditioneel asfalt, maar ze gaan naar verwachting nog wel minder lang mee dan standaard SMA-asfalt. De meerkosten (cyclus van 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. De beoogde geluidreductie ten opzichte van "referentieasfalt" (dicht asfaltbeton) is daarbij 2,5 decibel. In gevallen waarbij DGD-asfalt of stil SMA-asfalt vanwege de situatie of omstandigheden redelijkerwijs niet (zinnig) kan worden toegepast, kan worden gekozen voor standaard SMA-asfalt.

Binnen de planperiode van het actieplan (2018-2023) staan naast de De Noostraat, ook andere hoofdwegen op de nominatie om te worden voorzien van nieuw asfalt. Bij de meeste van deze wegen zal worden nagegaan of stil SMA-asfalt kan worden toegepast, namelijk (delen van) de Hagelingerweg (noordwest van Kweekerslaan), Van den Vondellaan, Stationsweg, Parkweg, De Geul en de Zeeweg (deel ten noorden van Heerenduinweg). 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.

### **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 ongeveer 15% en zijn daarmee als acceptabel te beoordelen. 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. Voor de kosten van de aanleg van stil asfalt op de De Noostraat is een rijkssubsidie ontvangen. De kosten voor het saneren van de B-lijstwoningen worden gedragen door het rijk. De kosten van de sanering van de raillijstwoningen worden gedragen door ProRail.

## **6. LUCHTVAARTLAWAAI SCHIPHOL**

Velsen ligt buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Velsen (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 Velsen 6% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. In 2008 was dit percentage 11% zodat de ervaren geluidhinder is afgenomen.

Een andere bron van informatie over geluidsoverlast van Schiphol is het aantal melders en meldingen dat wordt gedaan over hinder van vliegverkeer bij het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS). Uit de tweede kwartaalrapportage (zie bijlage 3) over het gebruiksjaar 2018 blijkt in Velsen het aantal melders sterk is gestegen ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2016, namelijk van 16 naar 70. Dit wordt volgens het BAS waarschijnlijk veroorzaakt door het meer inzetten van de Zwanenburgbaan voor startend verkeer (mede door het grote onderhoud aan de Polderbaan).

Voor luchtvaartlawaaï 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 stelsel 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 (concreet) in de gelegenheid om door het aanbrengen van stil asfalt, 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.

### **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)**

De volgende maatregelen worden voorgesteld:

- Plandrempel: Geluidsbelasting  $\geq$  Lden 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger.
- Bij (delen van) de Hagelingerweg (noordwest van Kweekerslaan), Van den Vondellaan, Stationsweg, Parkweg, De Geul en de Zeeweg (deel ten noorden van Heerenduinweg) zal worden nagegaan of stil SMA-asfalt kan worden toegepast.
- Op de De Noostraat wordt stil asfalt aangebracht in verband met de sanering van B-lijst woningen. Overige B-lijst woningen worden op projectbasis en op basis van prioritering gesaneerd, voor zover er budget beschikbaar is.

## **7. ZIENSWIJZEN**

Er zijn geen zienswijzen van inwoners ontvangen. De gemeenteraad heeft als zienswijze uitgesproken om in te stemmen met het actieplan geluid.

## 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**
**Overzicht locaties geluidmaatregelen gemeente Velsen**

Cluster	Maatregel	Resterende knelpunten	Nadere uitleg bij de maatregel
Litslaan	raildempers	nee	Alle knelpunten worden opgelost met raildempers. Een scherm is niet nodig.
Middenduinerweg	<i>Van noord naar zuid:</i> - scherm 1 meter hoog; - scherm 3 meter hoog	nee	Alle knelpunten worden opgelost met deze schermen. Aanvullend raildempers of een hoger scherm zijn niet nodig. Lagere schermen met raildempers zijn minder effectief. Het schermdeel van 1 meter hoog heeft een lengte van 10 meter, en kan niet hoger vanwege benodigd zicht bij de overweg.
Schoterkerkpad	raildempers	nee	Alle knelpunten worden opgelost met raildempers. Een scherm is niet nodig.
Van Dalenlaan	<i>Van noord naar zuid:</i> - scherm 3 meter hoog; - raildempers	ja	Een lager scherm in het noordelijke deel van het cluster met raildempers is niet doelmatig. Toepassing van een hoger scherm (4 meter i.p.v. 3 meter hoog) geeft onvoldoende extra geluideffect en is niet doelmatig. Aan de zuidzijde van het cluster wordt met de raildempers de streefwaarde bereikt (scherm niet nodig).
Willem de Zwijgerlaan	raildempers	ja	Een scherm i.p.v. raildempers is minder effectief. Een scherm plus raildempers is niet doelmatig.
Wüstelaan	<i>Van noord naar zuid:</i> - scherm 1 meter hoog; - scherm 3 meter hoog - scherm 1 meter hoog; onderbreking overweg - scherm 1 meter hoog	ja	Raildempers zijn niet mogelijk (spoor type ongeschikt). Hogere schermen rond de overweg geven geen extra geluideffect (vanwege de benodigde opening voor de overweg). Rond de overweg geldt een hoogtebeperking van 1 meter voor de eerste tien meter scherm vanwege het benodigd zicht.

### Bijlage III: Kwartaalrapportage Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS)

Tabel 1: aantal melders vlieghinder (dag en nacht)

Gemeente (aantal inwoners, afgerond)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2018 (aantal melders vlieghinder)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2017 (aantal melders vlieghinder)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2016 (aantal melders vlieghinder)
Heiloo (23.000)	104	78	51
Castricum (35.000)	103	53	42
Alkmaar (109.000)	41	40	36
Bergen (30.000)	44	31	38
Velsen (68.000)	70	28	16
Uitgeest (13.000)	35	18	19
Beverwijk (41.000)	15	11	5
Heemskerk (39.000)	17	11	7

Tabel 2: aantal meldingen nachtelijk vliegverkeer

Gemeente (aantal inwoners, afgerond)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2018 (aantal meldingen 's nachts)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2017 (aantal meldingen 's nachts)	2 <sup>e</sup> kwartaal 2016 (aantal meldingen 's nachts)
Heiloo (23.000)	143	139	129
Castricum (35.000)	288	117	219
Alkmaar (109.000)	22	34	11
Bergen (30.000)	589	204	64
Velsen (68.000)	24	9	1
Uitgeest (13.000)	127	44	51
Beverwijk (41.000)	2	1	0
Heemskerk (39.000)	49	1	23