

Actieplan Geluid

Gemeente Heemskerk



Actieplan Geluid

EU Richtlijn Omgevingslawaai

In opdracht van: Gemeente Heemskerk

Opgesteld door:



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

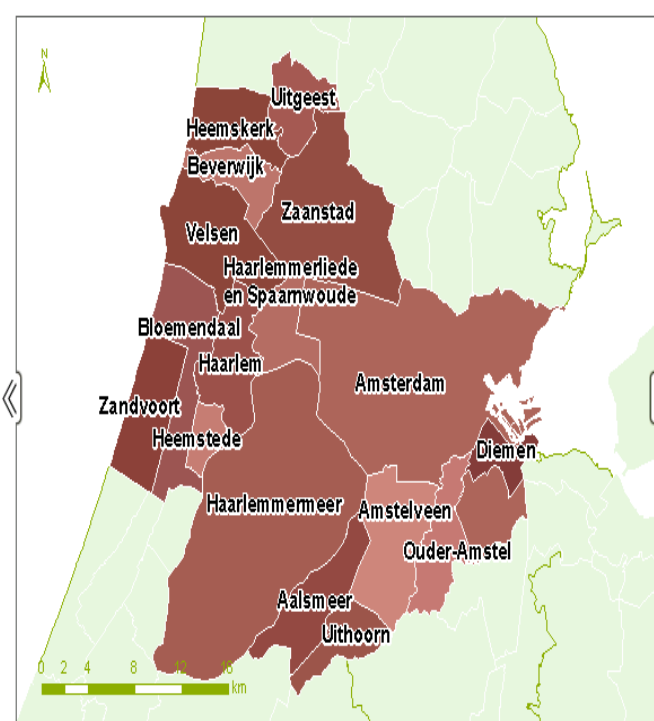
I Wetgeving en rijksbeleid

1. INLEIDING

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Heemskerk 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. 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 Heemskerk 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. MILIEUBELEIDPLAN

In het Milieubeleidsplan Gemeente Heemskerk 2014-2018 wordt voor wat betreft geluid verwezen naar het actieplan geluid

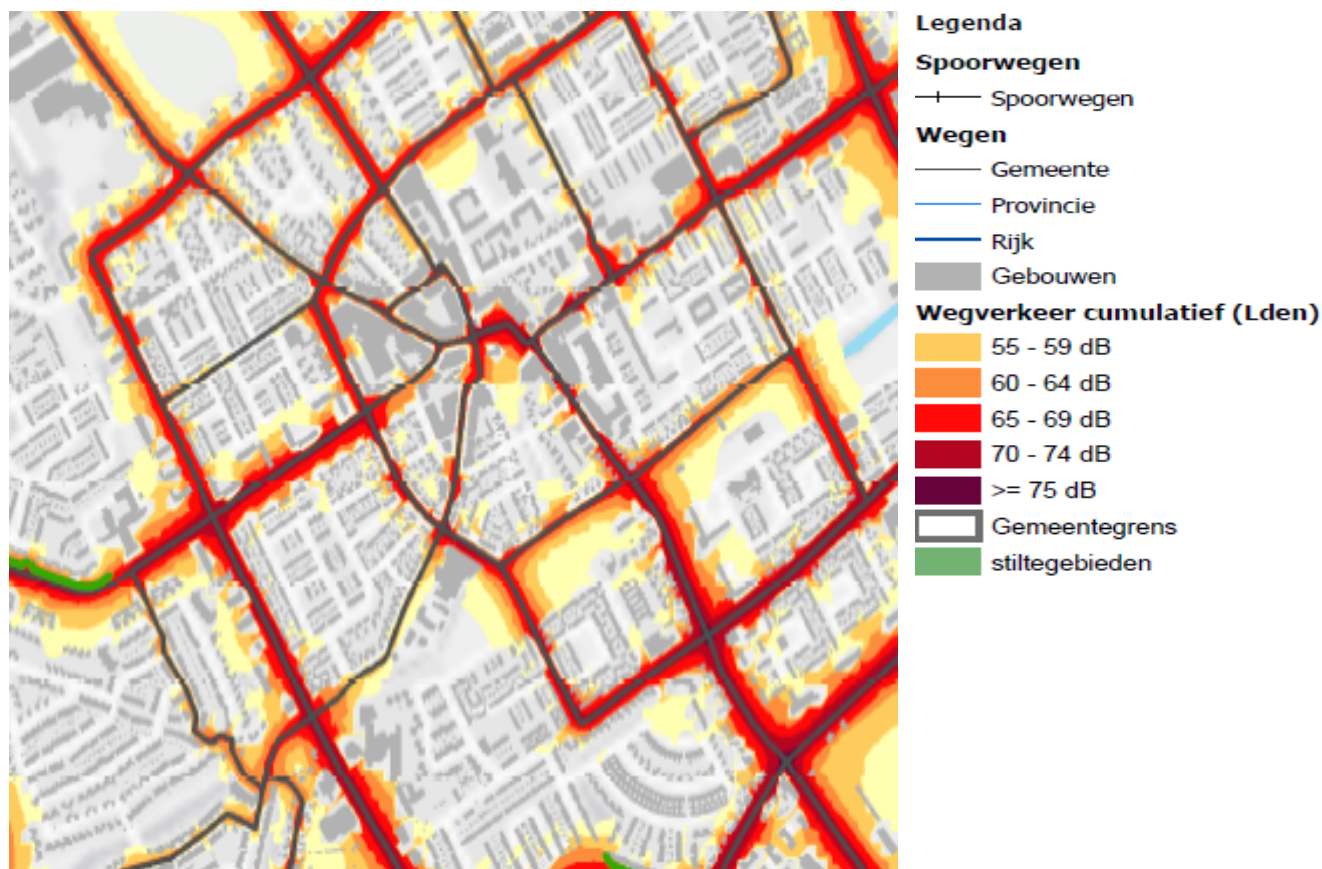
3. GELUIDSITUATIE 2016

3.1 Geluidbelastingkaarten

Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Heemskerk 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 geluidbelasting ondervond dan Lden 55 dB en Lnight 50 dB is geïnteriseerd. Heemskerk 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 Heemskerk opgenomen. De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidbelastingen zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Heemskerk.' De geluidbelastingkaarten zijn gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond (www.odijmond.nl) en daar voor een ieder te bekijken. In figuur 2 een afbeelding opgenomen met de verschillende geluidbronnen in Heemskerk.

Figuur 1: Uitsnede wegverkeerslawaai cumulatief, in Lden.



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: 6098 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.
- Er zijn 172 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 6285 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 14500 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 3757 inwoners door het geluid gehinderd en 1591 ernstig gehinderd en worden 599 mensen in hun slaap gestoord.
- Het totale geluidsbelaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is 156 ha.

3.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011

In 2012 is een geluidbelastingkaart 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, herindelingsbedrijventerreinen 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.

Deze meeste van deze maatregelen liggen in een relatief kleine gemeente als Heemskerk niet voor de hand. Hieronder worden de mogelijkheden in Heemskerk 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.

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. Op dit moment is niet bekend of ook in de gemeente Heemskerk overschrijdingen van de geluidplafonds optreden. Rijkswaterstaat dient de aanvraag voor plafondwijziging in 2018 in. Op grond van de door Rijkswaterstaat ingediende stukken zal de geluidssituatie langs de A22 ter hoogte van Heemskerk duidelijk worden.

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de verbinding A8-A9. De verbinding genereert meer verkeer op de A9 ter hoogte van Heemskerk. De gemeente Heemskerk is voorstander van de aanleg van deze verbindingsweg, maar heeft hierbij de voorwaarde gesteld dat de leefbaarheid in de Broekpolder niet mag verslechteren. Dit betekent dat de gemeente inzet op het handhaven van de huidige geluidplafonds langs de A9 en dat deze niet kunnen verhoogd als gevolg van de hogere verkeersintensiteiten op de A9. Er dient binnen het project (juist) te worden onderzocht of door middel van voorzieningen (stil asfalt, geluidschermen) de geluidplafonds kunnen worden verlaagd. Daarnaast heeft Heemskerk haar voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief (aansluiting ter hoogte van de T54) vanwege de leefbaarheid in de woonwijk Broekpolder.

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- en Raillijst woningen

In de gemeente Heemskerk 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 Heemskerk 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 A- en B-lijst woningen langs de Rijksweg (Starweg-Kleine Houtweg). De sanering vindt plaats door aanleg van stil asfalt. Dit project zal in 2019 worden voorbereid voor wat betreft de uit te voeren werkzaamheden.

Geluidsschermen

Het plaatsen van geluidschermen 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 Heemskerk 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 deklagen" (DGD). In Heemskerk is DGD-asfalt sinds 2013 toegepast op de Mozartstraat. In de praktijk blijkt dat deze dunne deklagen snel slijten en dat de geluidreductie ook relatief snel afneemt. Uit ervaringen met DGD-wegdekken in Nederland blijkt dat een groot deel van deze deklagen binnen acht jaar na aanleg al weer aan vervanging toe is.

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 (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 circa 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 (2018-2023) wordt de Tolweg gereconstrueerd, mede in verband met nieuwbouw aan de Debora Bakelaan. Mogelijk komt ook de Beneluxlaan in aanmerking voor groot onderhoud.

De intentie is om bij deze wegen 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 aftrek art. 110g Wet geluidhinder) vastgesteld waarbij is geconstateerd dat deze niet werd overschreden. In dit Actieplan wordt deze drempel weer overgenomen. Er zijn geen woningen met geluidsbelastingen hoger dan de plandrempeel.

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 beslissing over het toepassen van stille wegdekken is afhankelijk van beschikbaar budget en ligt geheel bij de gemeente. Voor de kosten van de aanleg van stil asfalt op de Rijksstraatweg is een rijkssubsidie ontvangen.

6. LUCHTVAARTLAWAAI SCHIPHOL

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.

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 één of twee 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. Met het toepassen van wegdekmaatregelen (aanbrengen van stil SMA-asfalt) worden de geluidsbelastingen verlaagd met 2 tot 3 dB(A). 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 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 de volgende verkeerswegen: delen van de Tolweg en Beneluxlaan. Op de Rijksstraatweg (Starweg-Kleine Houtweg) wordt stil asfalt aangebracht in verband met de sanering van A- en B-lijst woningen

8. ZIENSWIJZEN

Er zijn geen zienswijzen op het actieplan ontvangen.

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.