

Nota van Antwoord

Actieplan geluid wegverkeer gemeentelijke wegen, gemeente Bloemendaal 2025 - 2028

Inhoud

Inleiding 2

Reactie gemeente op zienswijze 3

Inleiding

De gemeente Bloemendaal wil geluid wegverkeer zoveel als mogelijk voorkomen of beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid van de inwoners. Dit doet de gemeente onder andere via het Actieplan geluid wegverkeer gemeentelijke wegen, gemeente Bloemendaal 2025-2028 (hierna Actieplan). Hierin geeft de gemeente aan op welke wijze zij de geluidshinder van wegverkeer wil beperken. Het gaat hier om maatregelen waar de gemeente zelf het bevoegd gezag voor is. Het nemen van maatregelen is een eigen ambitie van de gemeente met een hieraan verbonden inspanningsverplichting.

Zienswijzen

Op 27 mei 2024 gaf het college van de gemeente Bloemendaal het Actieplan vrij voor inspraak. Van 27 mei tot en met 8 juli 2024 lag het Actieplan ter inzage, zodat iedereen er via een zienswijze op kon reageren. De gemeente Bloemendaal heeft hierop twee reacties ontvangen; van de Werkgroep Verkeer Vogelenzang en betrokken bewoner. De gemeente Bloemendaal dankt de indieners voor hun betrokkenheid en input. Daarnaast heeft de raad tijdens de raadsvergadering van 26 september jl. een Amendement "Wijziging plandrempel geluidsoverlast wegen" aangenomen. Met dit amendement dient de gemeenteraad van Bloemendaal haar zienswijze in op het Actieplan Geluid. De raad stelt voor om een plandrempel van 65 dB op te nemen in het Actieplan Geluid. Daarbij stelt de raad dat geluidmaatregelen gefaseerd uitgevoerd moeten worden binnen de daarvoor beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 en 65 dB. "Geluidmaatregelen dienen kosteneffectief te zijn en te passen in de ruimtelijke omgeving".

De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen (zienswijzen 3 en 4 van de Werkgroep Verkeer Vogelenzang, zienswijze 1 van de heer Jonker en zienswijze van de raad) van het actieplan geluid.

De toelichting op de zienswijzen staan in deze Nota van Antwoord toegelicht. Het definitieve Actieplan is gelijktijdig met deze Nota van Antwoord door het college van Bloemendaal vastgesteld. De Nota van Antwoord zal vervolgens naar de indieners van zienswijze worden gestuurd.

Reactie gemeente op zienswijze

Zienswijze	Reactie gemeente
Werkgroep Verkeer Vogelenzang	
1. U vraagt waarom gebruik gemaakt is van een model en niet van daad-werkelijke metingen	Een meting wordt altijd beïnvloed door weerscondities, locatie en verkeer op dat moment. Geluid meten geeft daarom altijd een momentopname. Modelleren via berekeningen geeft een betrouwbaarder beeld, over een langere periode. Daarnaast schrijft de Europese wetgeving voor dat het geluid via modelleren de basis moet zijn voor het Actieplan.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
2. Inzetten van een jaargemiddelde Er is gerekend met gegevens uit 2021, een jaar waarin de verkeersintensiteit door de coronapandemie significant lager was dan normaal. Dit jaargemiddelde is niet representatief voor reguliere verkeersomstandigheden en kan daarom niet dienen als een betrouwbare basis voor beleidsvorming en de vaststelling van maatregelen voor de periode 2025 - 2028.	Voor de geluidbelastingkaarten zijn de aangeleverde verkeersintensiteiten (2016) uit het verkeersmodel gebruikt die jaarlijks is opgehoogd met 1,5% tot het jaar 2019. De geluidbelastingkaarten zijn opgesteld op basis van een modelberekening 2019 worden als representatief beschouwd voor het peiljaar 2021. Voor dit Actieplan zijn de rekenmodellen omgezet naar de meet- en rekenmethode zoals beschreven in de Omgevingsregeling bijlage IVe.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
3. Aangenomen plandrempel De plandrempel is zodanig aangepast dat het aantal noodzakelijke aanpassingen beperkt blijft, in plaats van dat de geluidsnormen zijn herzien op basis van gezondheidsoverwegingen of geluidsbelasting. Dit roept vragen op over de intentie achter deze aanpassing en de werkelijke behoefte om de geluidsproblematiek effectief aan te pakken.	De overweging voor de gekozen plandrempel is niet alleen de geluidsbelasting of gezondheidsoverwegingen. We hebben ook te maken met o.a. de financiële aspecten, de verkeersaspecten en de bereikbaarheid. Met de zienswijze van de raad kiest het college ervoor om de plandrempel in het definitieve actieplan aan te scherpen tot 65 dB, waarbij maatregelen gefaseerd moeten worden uitgevoerd binnen de daarvoor beschikbare budgettaire ruimte. De raad stelt

	voor dat eerst de situaties boven 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 en 65 dB. Geluidmaatregelen dienen kosteneffectief te zijn en te passen in de ruimtelijke omgeving. Uw zienswijze, alsook die van de raad, is aanleiding geweest voor de gemeente om de plandirempel te herzien en aan te scherpen.
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>
4. Gebrek aan concrete maatregelen Tijdens de informatieavond zijn diverse belangrijke punten naar voren gebracht door de bewoners van Vogelenzang, zoals de grote intensiteit en piekgeluiden op de wegen in de zomerperiode, geluidsoverlast door overschrijding van de toegestane snelheid, motorverkeer en lawaaige uitlaatsystemen. Het actieplan bevat echter geen concrete maatregelen om deze specifieke problemen aan te pakken, wat twijfels oproept over de volledigheid en effectiviteit van het plan. We denken daarbij bijvoorbeeld aan meer handhaving van zowel de maximale snelheid als van overschrijding van geluidsnormen. Maar ook aan snelheidsbeperkende maatregelen als versmallingen en optische aanpassingen. Onderzoek van de GGD Amsterdam heeft aangetoond dat snelheidsbeperking leidt tot vermindering van de geluidsbelasting. De inrichting van de Vogelenzangseweg voldoet niet aan de richtlijnen van de CROW en is te autovriendelijk vormgegeven. De fietser zou, zeker met het oog op milieu en de toekomst meer ruimte moeten krijgen. Als het op de Boekenrodeweg en Bloemendaalseweg mogelijk is om verkeersbeperkende maatregelen te treffen en fietsers voorrang te geven, dan zou dat ook op de Vogelenzangseweg moeten kunnen. Dat er in Bloemendaal weinig verkeersmaatregelen mogelijkheden zouden zijn geldt in ieder geval niet voor Vogelenzang.	Het geluid neemt inderdaad af wanneer een gemeente de rijsnelheid op wegen verlaagt. Echter de ingebrachte problemen van de bewoners in Vogelenzang worden (deels) opgelost als er meer aandacht en inzet is van handhaving. Handhaving op overlast van individuele voertuigen is een taak van de politie (net als bijvoorbeeld het handhaven op snelheid) en ligt daarom niet als bevoegd gezag bij de gemeente. Hierdoor wordt in dit Actieplan Geluid geen aandacht besteed. Het college van B&W kent de zorgen bij haar inwoners over de intensiteit en piekgeluid op de wegen. Over dit onderwerp is zij in gesprek met de raads werkgroep geluidshinder om toe te werken naar concrete maatregelen. Om de relatie tussen geluidspieken, hinderbeleving en het Actieplan Geluid en de samenwerking daarin met de raads werkgroep nader te duiden, voegden wij een extra hoofdstuk toe aan het Actieplan Geluid.
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>

5. Het actieplan toont een totaal gebrek aan empathie voor de inwoners die lijden onder slaapgebrek en andere gezondheidsissues als gevolg van geluidsoverlast. Het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat bij een Lden van 53 dB, 10% van de blootgestelde burgers ernstig gehinderd wordt door geluid en 5% last heeft van slaapverstoring. Deze streefwaarde van 53 dB wordt echter niet serieus genomen in het huidige plan.	Binnen een gemeente zijn doorgaande wegen noodzakelijk voor het verkeer van en naar de gemeente. Inwoners willen graag bij hun woning kunnen parkeren en winkels en bedrijven moeten bevoorraad worden. 53 dB is alleen haalbaar voor een gehele gemeente met vergaande maatregelen (veel meer dan verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/uur). Bijvoorbeeld zoals hele delen afsluiten voor verkeer. De impact is financieel en praktisch (het nemen van benodigde maatregelen zoals afsluitingen en grote geluidsschermen is) zo grootschalig dat het niet wenselijk en niet haalbaar is. Er is gekozen voor een plandrempel van 65 dB. De geluidmaatregelen zullen gefaseerd en kosteneffectief binnen de beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven de 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 dB en 65 dB. Elke vijf jaar wordt de plandrempel opnieuw overwogen en bepaald.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
6. Het plan lijkt Vogelenzang (en ook Bennebroek) compleet over het hoofd te zien. Het ontbreken van specifieke maatregelen voor deze gebieden, waar de geluidsoverlast aanzienlijk is, toont een zorgwekkend gebrek aan aandacht voor de problematiek in deze delen van de gemeente.	De problematiek in Vogelenzang hangt vooral samen met overtredingen van de (snelheids)regels. Mogelijk kan dit (deels) worden opgelost als er meer aandacht en inzet van handhaving. Handhaving op overlast van individuele voertuigen en snelheid is een taak van de politie en ligt daarom niet als bevoegd gezag bij de gemeente. Hierdoor wordt in dit actieplan geluid geen aandacht besteed. Geluidsoverlast als gevolg van snelheidsoverschrijding en luide voertuigen is ondergebracht bij de raads werkgroep motorenoverlast. Daaruit komt een aantal concrete acties, te beginnen met een geluidmeetprogramma. Met de

	resultaten daarvan kan (naar verwachting) een zo volledig mogelijke onderbouwing worden gegeven van de ernst en omvang van de geluidsoverlast bij politien en justitie. De intentie is, daarmee de handhaving op geluid met camera's of geluidflitspalen een stap dichterbij te krijgen. Parallel hieraan probeert de gemeente meer handhaving op snelheid voor elkaar te krijgen. Snelheidshandhaving is een bestaand middel, maar het wordt door justitie in principe niet toegepast op 30 km-wegen (een enkele pilot uitgezonderd) en ook op 50/60 km-wegen ziet de gemeente graag meer handhaving. Specifiek ook (in het kader van dit Actieplan) op wegen die ook een hoge geluidbelasting hebben. Er zijn na de presentatie van de bewonersenquête van de werkgroep verkeer Vogelenzang, vanaf april 2024 door het college vervolgggesprekken met de werkgroep gevoerd, waarbij geluid één van de besproken onderwerpen is geweest. In klein comité is het gesprek hierna voortgezet tussen de voorzitter van de werkgroep en enkele ambtenaren van de afdeling verkeer en separaat tussen leden van de werkgroep en de adviseur van de verkeerspolitie. Daarnaast is in ambtelijke verkeerscommissie diverse malen aandacht besteed ten behoeve van de zogenaamde <i>Inventarisatie verkeersverbeteringen Vogelenzang</i>, opgesteld door de werkgroep.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
7. Er is op geen enkele wijze geluisterd naar de inbreng van inwoners tijdens de informatieavond van 17 maart, noch is er enige terugkoppeling te vinden over de uitslag van de enquête over verkeer die in Vogelenzang is gehouden en aan de Wethouders Wijkhuizen en Gamri is gepresenteerd. Dit gebrek aan	In het actieplan is dit signaal weergegeven onder het hoofdstuk Participatie en inspraak. Daarnaast doet de raadswerkgroep geluidshinder onderzoek naar de geluidsoverlast en mogelijke maatregelen.

participatie en responsiviteit ondermijnt het vertrouwen in het actieplan en de betrokkenheid van de inwoners bij het besluitvormingsproces.	Voor het geluid en de snelheid, zie bij vraag 6. Voor de andere onderwerpen is met de wegbeheerder en de politie gekeken naar de verbetermogelijkheden. Er zijn ook vervolgesprekken geweest met de werkgroep.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
8. Mede door een gebrek aan handhaving op zowel snelheid als vrachtverkeer is er geluidsoverlast op en rond de Vogelenzangseweg in Vogelenzang. Het huidige plan biedt geen oplossingen om de handhaving te verbeteren, waardoor de geluidsproblematiek blijft bestaan.	Handhaving op overlast van individuele voertuigen en snelheid is een taak van de politie en ligt daarom niet als bevoegd gezag bij de gemeente. Hierdoor wordt in dit actieplan geluid geen aandacht besteed.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
9. Uitvoeren van daadwerkelijke geluidsmetingen: Uitvoering van geluidsmetingen aan de gevels van de panden in Vogelenzang, zowel aan de gemeentelijke weg, waar de huizen op het actieplan oranje zijn gekleurd, als aan zijstraten, waar de kleur van de huizen op het actieplan geel is. Daarnaast dient het actieplan gebruik te maken van gegevens en data die voorhanden en actueel zijn. Als bewoners kunnen wij daaraan bijdragen door middel van onder andere de gegevens van onze Telraam-apparaten. Dit geeft een realistisch beeld van de huidige situatie en biedt een stevige basis van een correcte telmethode en voor de noodzakelijke maatregelen.	Binnen een gemeente zijn doorgaande wegen noodzakelijk voor het verkeer van en naar de gemeente. Inwoners willen graag bij hun woning kunnen parkeren en winkels en bedrijven moeten bevoorraad worden. 53 dB is alleen haalbaar voor een gehele gemeente met vergaande maatregelen. Bijvoorbeeld zoals hele delen afsluiten voor verkeer. De impact is financieel en praktisch (het nemen van benodigde maatregelen zoals afsluitingen en grote geluidsschermen is zo grootschalig dat het niet wenselijk en niet haalbaar is. De gemeente heeft de ambitie de geluidshinder zoveel mogelijk te verlagen daar waar mogelijk is. Er is gekozen voor een plandrempel van 65 dB. De geluidmaatregelen zullen gefaseerd en kosteneffectief binnen de beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven de 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 dB en 65 dB. Elke vijf jaar wordt de plandrempel opnieuw overwogen en bepaald. Er komen, vanuit de raadswerkgroep, een aantal meetpunten te hangen in Bloemendaal, voortbouwend op

	het initiatief in Vogelenzang. Dus niet opgenomen in het Actieplan, maar wel voortgang vanuit de gemeente. Het college biedt de raadswerkgroep aan, vijf geluidmeters aan te schaffen. Als de raadswerkgroep daarmee akkoord gaat, kan die de geluidmeters verdelen onder deelnemende adressen. Dan kan in januari 2025 worden gestart met een nulmeting in het stille winterseizoen. De meting wordt voortgezet in het motorseizoen, voorjaar/zomer 2025.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
10. Actualiseren van de gebruikte gegevens: Gebruik maken van gegevens uit jaren met normale verkeersintensiteit, bijvoorbeeld door data van 2023 te gebruiken, of door minimaal een herberekening te maken die rekening houdt met de uitzonderlijke omstandigheden van 2021	Voor de geluidbelastingkaarten zijn de aangeleverde verkeersintensiteiten (2018) uit het verkeersmodel gebruikt die opgehoogd met 1,5% voor het jaar 2019. De geluidbelastingkaarten zijn opgesteld op basis van een modelberekening 2019 worden als representatief beschouwd voor het peiljaar 2021. Dit peiljaar 2021 wordt bepaald door de Europese wetgeving en is voor iedere gemeente in elk land gelijk. Gemeente Bloemendaal kan daarom niet zelf een ander peiljaar kiezen. Voor dit Actieplan zijn de rekenmodellen omgezet naar de meet- en rekenmethode zoals beschreven in de Omgevingsregeling bijlage IVe.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
11. Herziening van de decibelnormen en plandrempel op basis van gezondheidsrichtlijnen: De aanpassing van de toegestane decibels en de plandrempel zou moeten worden gebaseerd op gezondheidsrichtlijnen, zoals het advies van de WHO om een Lden van 53 dB als streefwaarde aan te houden. Dit kan betekenen dat de huidige normen behouden blijven of zelfs aangescherpt worden indien nodig.	Zie reactie op vraag 5
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>

12. Aanpakken van specifieke geluidshinder: Het opnemen van concrete maatregelen in het actieplan om de door bewoners ervaren geluidshinder aan te pakken, zoals de grote intensiteit en piekgeluiden op de wegen in de zomerperiode, geluidsoverlast door overschrijding van de toegestane snelheid, motorverkeer en lawaaiige uitlaatsystemen. Dit kan bijvoorbeeld door meer handhaving van zowel de maximale snelheid als van overschrijding van geluidsnormen, en door snelheidsbeperkende maatregelen als versmallingen en optische aanpassingen.	Het klopt dat het aanpakken van specifieke geluidshinder leidt tot minder geluidshinder. Echter handhaving op overlast van individuele voertuigen en snelheid is een taak van de politie en ligt daarom niet als bevoegd gezag bij de gemeente. Hierdoor wordt in dit actieplan geluid geen aandacht besteed.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
13. Reactie op gehouden enquête: Het actieplan dient een duidelijke reactie te bevatten op de uitslag van de enquête over verkeer die in Vogelenzang is gehouden en aan de Wethouders Wijkhuizen en Gamri is gepresenteerd. Het is essentieel dat de input van de inwoners serieus wordt genomen en wordt verwerkt in het plan.	Zie reactie op vraag 7
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
14. Budgettaire verantwoording en prioriteitstelling: Een nadere budgettaire verantwoording en een duidelijke vaststelling van prioriteiten in relatie tot gezondheid in het rapport van ODIJmond. Zorg ervoor dat de financiële middelen op een transparante en effectieve manier worden ingezet om de geluidsoverlast aan te pakken en de gezondheid van de inwoners te waarborgen.	Met de zienswijze van de gemeenteraad kiest het college voor de plandrempel van 65 dB. De geluidmaatregelen zullen gefaseerd en kosteneffectief binnen de beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven de 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 dB en 65 dB. Groot wegonderhoud blijft worden uitgevoerd wanneer de technische staat van de weg dat noodzakelijk maakt, en op doorgaande 50 km-wegen blijft een stille SMA-deklaag (SMA 8G+) de standaard. In het beheersysteem wordt met de hogere kosten daarvan rekening gehouden.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>

15. Handhaving op snelheid en vrachtverkeer: Het actieplan zou concrete maatregelen moeten bevatten om de handhaving op snelheid en vrachtverkeer te verbeteren. Dit kan door het inzetten van extra handhavingsteams, het gebruik van snelheidscamera's, en het implementeren van technologie om vrachtverkeer beter te monitoren en te reguleren. Evenals het aanpassen van de inrichting van de Vogelenzangseweg, waardoor het verkeer een beter begrip krijgt voor de maximale snelheid.	Zie reactie op vraag 12 en vraag 6
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
Indiener (bewoner)	
1. Het doet natuurlijk wat vreemd aan om een Actieplan Geluid op te stellen zonder daarbij in te gaan op de geluidsoverlast van het Circuit Zandvoort. Ik zou de gemeente en ODIJ aansporen om hier meer werk van te maken want vele Bloemendalers en andere inwoners in de regio hebben hier last van, zie ook de petitie hierover in Haarlem. Wat doet Bloemendaal hieraan?	Het actieplan beperkt zich tot maatregelen aan geluidsbronnen waarvoor de gemeente Bloemendaal het bevoegd gezag is. Het bevoegd gezag voor het circuit Zandvoort ligt bij de gemeente Zandvoort. De gemeente Bloemendaal is wel in gesprek met de gemeente Zandvoort en de Omgevingsdienst met betrekking tot de geluidshinder die het circuit geeft maar dit ligt buiten de scope van het actieplan.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
2. Hetzelfde geldt voor het lawaai dat sommige motorvoertuigen maken: opgevoerde auto's en motoren die vooral door/langs Bloemendaal naar het strand rijden. Wat doet Bloemendaal hieraan? Dit is voor de gemeente als geheel niet buiten scope: zie hoe bijvoorbeeld Rotterdam het initiatief heeft genomen om 'lawaaipalen' neer te zetten op plekken waarop dit vaak voorkomt (de Zeeweg?) om eindelijk eens te handhaven op extreme motorgeluiden. Juist die geluiden zijn vele mensen in Bloemendaal en de regio tot last en leidt tot maatschappelijke (gezondheids)schade. Is dit een idee voor Bloemendaal?	Handhaving op overlast van individuele voertuigen is een taak van de politie (net als bijvoorbeeld het handhaven op snelheid) en ligt daarom niet als bevoegd gezag bij de gemeente. Hierdoor wordt in dit actieplan geluid geen aandacht besteed. Deze overlast is bekend in de gemeente. Hiervoor is eveneens raads werkgroep opgericht die hiervoor in 2025 onderzoek gaat doen naar de overlast en de mogelijke oplossingen. De werkzaamheden raads werkgroep en de samenhang is opgenomen in het actieplan geluid.
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>

3. Nog een kleine opmerking, straten die naar 30km/u gaan hoeven helemaal niet per se klinkers te krijgen, zie bijv. wat het CROW zegt over fietsstraten: https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Fv39_Fietsstraat.pdf?ext=.pdf. Je kunt hier dus prima kiezen voor asfalt, is ook fijner voor de fietser.	Het klopt dat straten die naar 30 km/u gaan niet per se klinkers helemaal hoeven te krijgen.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
Gemeenteraad	
Het Amendement luidt als volgt: - De Plandrempel (Lden) voor gemeentewegen van 68 dB te wijzigen in 65 dB - Geluidmaatregelen gefaseerd uit te voeren binnen de daarvoor beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven de 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 en 65 dB. - Geluidmaatregelen kosteneffectief dienen te zijn en passen in de ruimtelijke omgeving.	Er is, op basis van het amendement, gekozen voor een plandrempel van 65 dB. De geluidmaatregelen zullen gefaseerd en kosteneffectief binnen de beschikbare budgettaire ruimte, waarbij eerst de situaties boven de 68 dB worden aangepakt en daarna die tussen 68 dB en 65 dB. Elke vijf jaar wordt de plandrempel opnieuw overwogen en bepaald.
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>