

# **Actieplan Geluid**

**Gemeente Bloemendaal**



# Actieplan Geluid

EU Richtlijn Omgevingslawaai

**In opdracht van:** Gemeente Bloemendaal

**Opgesteld door:**



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

## **Inhoudsopgave**

### **1. Inleiding**

### **2. Geluidssituatie 2016**

#### **2.1 Geluidbelastingkaarten**

#### **2.2 Conclusie geluidbelastingkaarten**

#### **2.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011**

### **3. Maatregelen**

### **4. Kosten**

### **5. Luchtvaartlawaaï**

### **6. Samenvatting Actieplan**

### **7. Zienswijzen**

## **BIJLAGEN**

I Wetgeving en rijksbeleid

II Voorlopig voorstel saneringsmaatregelen ProRail

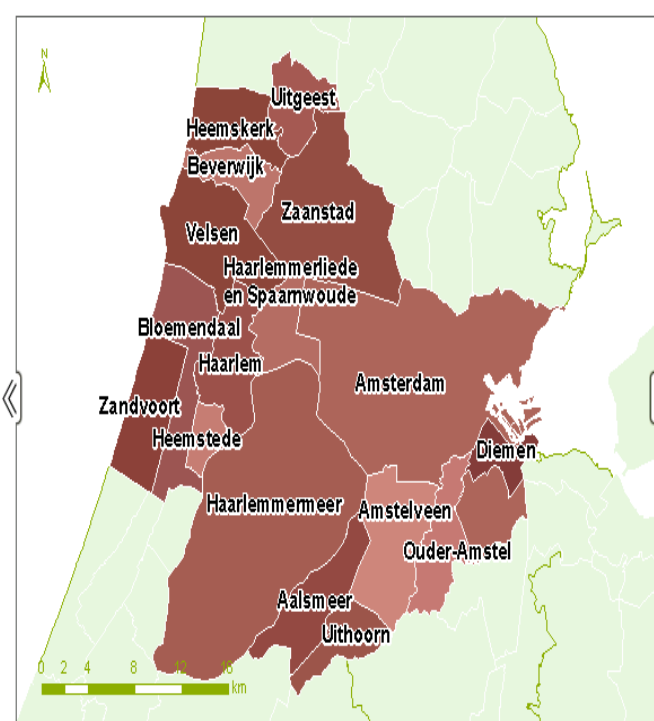
III: - Zienswijzen Actieplan geluid – nota van beantwoording

## 1. Inleiding

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Bloemendaal 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 Bloemendaal 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 geluidbelasting-kaarten en geldt voor de periode 2018 -2023.

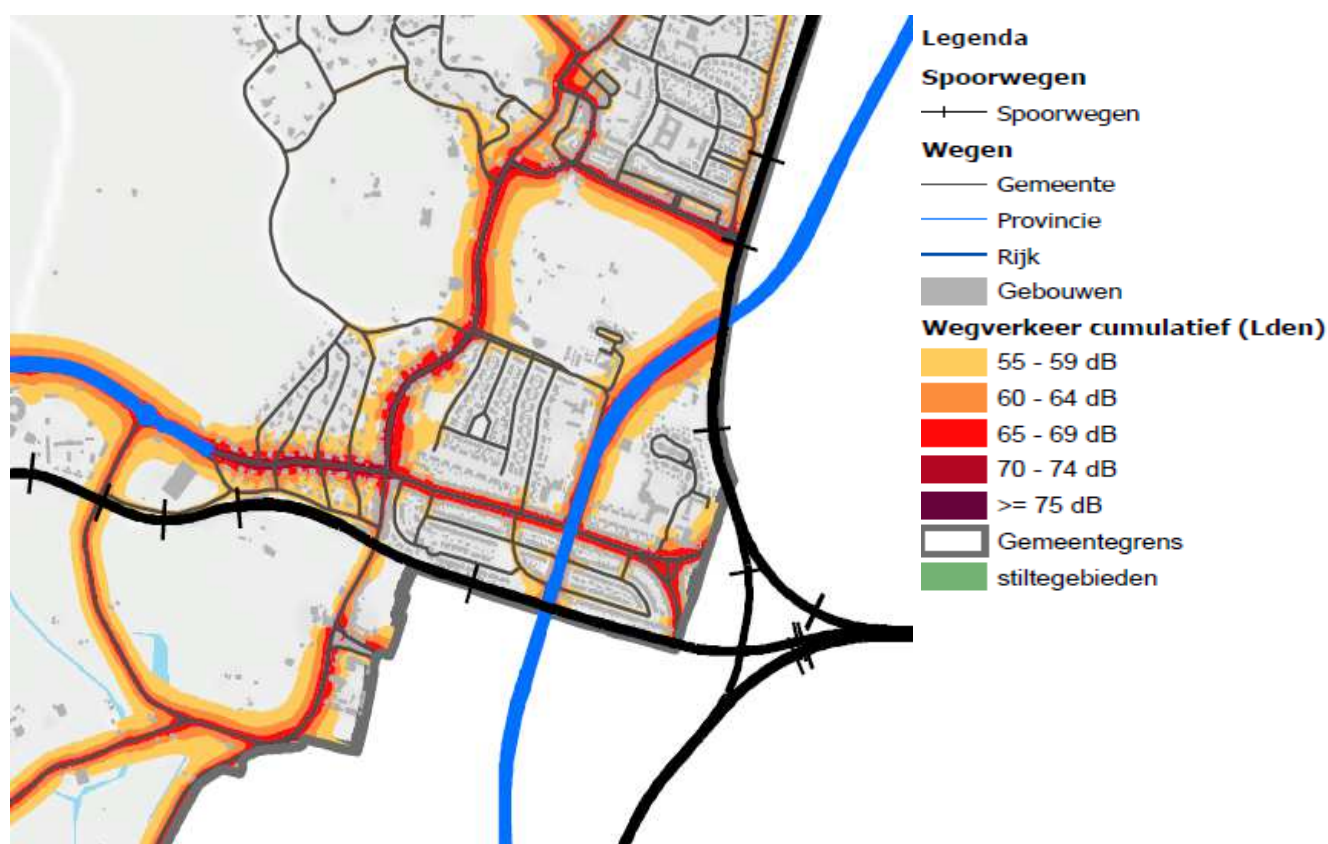
## 2. Geluidssituatie 2016

### 2.1 Geluidbelastingkaarten

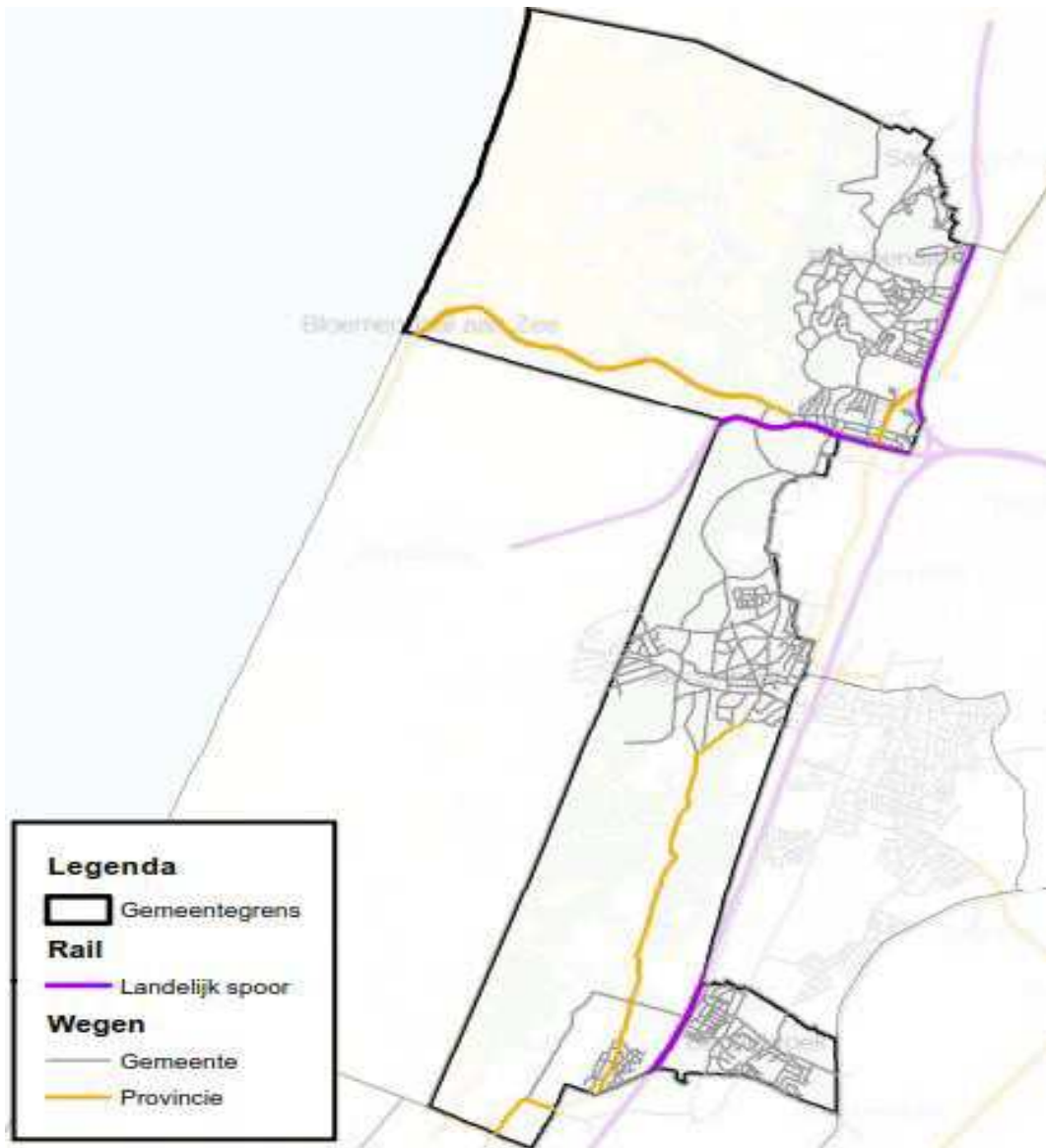
Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Bloemendaal worden blootgesteld, zijn geluidbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnteriseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidbelastingkaarten 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. Bloemendaal 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 Bloemendaal opgenomen. Meer gedetailleerde kaarten met contouren van geluidbelastingen van verkeer en industrie zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Bloemendaal.' 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 Bloemendaal.

*Figuur 1: Uitsnede wegverkeerslawaai cumulatief, in Lden.*



Figuur 2: overzicht van geluidbronnen in en rond Bloemendaal



## **2.2 Conclusie geluidbelastingkaarten**

Met behulp van de geluidbelastingkaarten is het aantal geluid belaste woningen per geluidbelastingklasse vastgesteld. Per geluidklasse 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 en Lnight.

Op basis van de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

- Het wegverkeer is de belangrijkste geluidsbron, ongeveer 3.750 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.
- Er zijn ruim 600 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden bijna 4.400 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 9.600 inwoners.
- Van deze inwoners zijn ruim 2.500 inwoners door het geluid gehinderd en bijna 1.100 ernstig gehinderd en worden circa 440 mensen ernstig in hun slaap gestoord.
- Het totale geluid belaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is ruim 500 ha.

## **2.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011**

In 2012 zijn geluidbelastingkaarten over 2011 vastgesteld. De verschillen voor het wegverkeerslawaai tussen 2011 en 2016 zijn vrij groot maar zijn te verklaren door verschillen in de inventarisatiemethode en veranderingen in verkeersintensiteiten (geactualiseerd verkeersmodel).

Vanaf 1 juli 2012 is namelijk bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 van toepassing. Dit betekent onder meer dat de methode Cwegdek is gewijzigd en de emissiegetallen zijn aangepast.

Bij railverkeer in het aantal geluid belaste woningen met enige tientallen woningen toegenomen.

### 3. Maatregelen

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

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

De meeste van deze maatregelen liggen in een relatief kleine, groene gemeente als Bloemendaal niet voor de hand. Hieronder worden de mogelijkheden in Bloemendaal verder geschetst.

#### **Geluidplafonds**

Voor rijkswegen, provinciale wegen en spoorlijnen zijn zogeheten 'geluidproductieplafonds' vastgesteld, waarbij respectievelijk Rijkswaterstaat, de provincies en ProRail verantwoordelijk zijn voor de naleving daarvan (als beheerder). Een voordeel van deze nieuwe regelgeving is dat vastgestelde geluidproductieplafonds, nu ook (jaarlijks) gehandhaafd worden. Bij een (dreigende) overschrijding van het plafond dient de beheerder zodanige maatregelen te treffen dat het plafond niet wordt overschreden.

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

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

In de gemeente Bloemendaal is in het verleden ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden (de A-lijst woningen). Deze woningen zijn allemaal gesaneerd.

In de gemeente Bloemendaal zijn nog wel 153 zogeheten Raillijstwoningen aanwezig.

Spoorbeheerder ProRail is sinds 2011 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 uiteindelijk te nemen maatregelen zullen in ieder geval na 2020 worden uitgevoerd.

### **Geluidsschermen**

Het plaatsen van geluidsschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en is moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Het plaatsen van geluidsschermen wordt niet overwogen.

### **Verkeersmaatregelen**

In principe is het mogelijk om door 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 Bloemendaal zeer beperkt.

### **Stille wegdekken**

In Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB-asfalt op rijkswegen maar in stedelijk gebied tot dusver ook de zogeheten "dunne geluid reducerende deklagen" (DGD).

In Bloemendaal zijn tussen 2003 en 2011 DGD asfaltdeklagen toegepast op de Bloemendaalseweg (gedeeltelijk), Militairenweg, Zandvoorterweg (gedeeltelijk), Zijlweg, Korte Zijlweg, Julianalaan, Burgemeester Den Texlaan en de Bilderdijklaan.

Gebleken is dat deze dunne deklagen snel slijten en de geluidreductie snel afneemt. Een deel van deze deklagen is binnen acht jaar na aanleg al weer vervangen. Uit duurzaamheids- en kostenoverwegingen is gezocht naar een asfaltsoort die minder slijtage combineert met een acceptabele geluidreductie. Steenmastiakasfalt (SMA) wordt al veel toegepast wegens de lange levensduur. Er zijn nu stille SMA-asfaltsoorten ontwikkeld die een geluidsreductie tot 2 decibel (bijvoorbeeld Modus/Desa) of 3 decibel geven (bijvoorbeeld Stil Mastiek 0/8, NL8 G+). De levensduur van deze nieuw ontwikkelde SMA-asfaltsoorten is bovendien aanzienlijk langer dan DGD-asfalt, namelijk 10 - 15 jaar. De aanlegkosten van deze nieuwe SMA-asfaltsoorten zijn niet hoger dan traditioneel asfalt, maar ze gaan naar verwachting minder lang mee dan standaard SMA-asfalt. De meerkosten (aanleg- en onderhoud) ten opzichte van standaard SMA-asfalt zijn moeilijk te kwantificeren maar bedragen naar verwachting naar schatting ongeveer 15%.

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten is daarom het voorstel dat stille SMA-asfaltsoorten die een geluidsreductie van 2 -3 decibel geven en uit civieltechnisch oogpunt geschikt zijn voor toepassing in een bepaalde situatie, bij voorkeur 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.

Binnen de planperiode van het Actieplan (2018-2023) worden in het kader van groot wegonderhoud de deklagen op de Vogelenzangseweg (2018), delen van de Zandvoorterweg

(2022), de Busken Huetlaan, Kleverlaan en Julianalaan (2019), de Bennebroekerlaan en Zonnebloemlaan (2020) en de Rijksstraatweg (2019-2020) vervangen door geluidreducerend asfalt in de vorm van stil SMA. De beoogde geluidreductie ten opzichte van "referentieasfalt" (dicht asfaltbeton) is daarbij 2,5 dB.

### **Plandrempel**

In het Actieplan geluid 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 2008 en 2013 is een plandrempel van 68 dB (inclusief aftrek art. 110g Wgh) vastgesteld waarbij is geconstateerd dat deze niet werd overschreden. In dit Actieplan wordt deze drempel weer overgenomen.

## **4. Kosten**

De meerkosten voor het aanbrengen van stille wegdekken zijn hierboven ingeschat als circa 15%. Door aan te sluiten bij het reguliere onderhoudsprogramma voor groot onderhoud worden deze kosten zo veel mogelijk beperkt. De (meer)kosten voor toepassen van stille SMA-asfaltsoorten op drukke doorgaande wegen zijn acceptabel.

De beslissing over het toepassen van stille wegdekken is afhankelijk van beschikbaar budget en ligt geheel bij de gemeentelijke wegbeheerder.

De kosten van de sanering van de raillijstwoningen worden gedragen door ProRail.

## 5. Luchtvaartlawaai Schiphol

Bloemendaal ligt buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Bloemendaal (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 Bloemendaal 3% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. In 2008 was dit percentage 4% zodat de ervaren geluidhinder enigzins 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 stelsel voor Schiphol

## 6. Samenvatting Actieplan

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

### Spoorweglawaai

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

### Wegverkeerslawaai

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten als wordt aangesloten bij regulier groot onderhoud, wordt stil SMA-asfalt bij voorkeur toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg. Binnen de actieplan periode komen een aantal 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 is het volgende voorgesteld:

- Plandrempel: Geluidsbelasting  $\geq$  L<sub>den</sub> 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger.
- Maatregelen: Er wordt stil SMA-asfalt aangelegd op de volgende verkeerswegen: delen van de Zandvoortweg, Kleverlaan, Busken Huetlaan, Julianalaan, Bennebroekerlaan, Zonnebloemlaan en Rijksstraatweg.

## 7. Zienswijzen Actieplan geluid

Er zijn zienswijzen ingediend door 3 bewoners in de gemeente Bloemendaal.

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

De gemeenteraad is door het college gevraagd om zienswijzen kenbaar te maken overeenkomstig artikel 11.14 lid 2 Wet milieubeheer. Het ontwerpactieplan geluid is in de commissie Grondgebied besproken op 27 november 2018. Dit heeft geleid tot twee kleine aanpassingen:

- Toevoeging van de Bennebroekerlaan en de Vogelenzangseweg op pagina 9 als wegen waar in de planperiode een geluid reducerend wegdek wordt aangebracht.
- Toevoeging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 als verklaring voor de verschillen van het aantal geluid belaste woningen door het wegverkeer tussen 2011 en 2016 op pagina 6.

Op 13 december 2018 heeft de raad besloten in te stemmen met het ontwerp actieplan geluid 2018 – 2023.

De nota van beantwoording is als bijlage III opgenomen bij dit plan.

## 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 het proces weergegeven om tot een vastgesteld actieplan te komen.



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

### Inspraak en publicatie

In artikel 11.14 Wet milieubeheer zijn de volgende bepalingen opgenomen:

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

## Bijlage II: voorlopig voorstel saneringsmaatregelen ProRail

Cluster	Maatregel	Resterende knelpunten	Nadere uitleg bij de maatregel
Bekslaan	<i>Van noord naar zuid:</i> - geen; - raildempers	nee	Alle knelpunten zijn opgelost met de genoemde raildempers (zuidzijde cluster). Scherm of extra raildempers zijn niet nodig.
Bloemendaalseweg	raildempers (zuidelijk spoor)	ja	Een scherm is hier niet mogelijk (onvoldoende ruimte tussen woning en spoor). Raildempers op het noordelijke spoor zijn technisch niet mogelijk (ongeschikt spoortype).
Iepenlaan	scherm 3 meter hoog	nee	Alle knelpunten worden opgelost met dit scherm. Hogere schermen en/of aanvullend raildempers zijn niet nodig. Lager scherm met raildempers is niet doelmatig.
Kleverlaan	<i>Van noord naar zuid:</i> - raildempers; - geen (overweg);	ja	Een scherm is niet mogelijk (onvoldoende ruimte tussen woningen en spoor). Raildempers aan de zuidzijde zijn technisch niet mogelijk (o.a. spoortype ongeschikt).
Leidsevaart A	<i>Van noord naar zuid:</i> - geen; - lichte maatregel aan de brug; - onderbreking; - raildempers; - geen (overweg)	ja	Hier speelt spoorvernieuwing. Daarmee wordt de streefwaarde aan de noordzijde reeds bereikt. De vervanging van de bestaande schermen door hogere schermen is geen doelmatige mogelijkheid (te gering extra geluideffect). Een zware maatregel aan de brug i.p.v. lichte maatregelen levert relatief weinig extra geluideffect op (niet doelmatig). Met raildempers wordt aan de zuidzijde de knelpunten veelal opgelost. Nabij de overweg aan de zuidzijde zijn raildempers en schermen niet mogelijk.
Leidsevaart B	scherm 4 meter hoog	nee	Alle knelpunten opgelost met dit scherm. Hogere schermen en extra raildempers zijn niet nodig. Lager scherm met raildempers is minder effectief.

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



## **Bijlage III: - Zienswijzen Actieplan geluid – nota van beantwoording**

### **Zienswijzen bewoners**

#### **Indiener 1 – twee bewoners aan de Iepenlaan**

##### *Zienswijze 1*

Indiener vraagt verantwoordelijkheid te nemen wanneer bewoners ernstig in hun slaap worden verstoord door oorzaken op de grens/ of net buiten de gemeentegrens. Is het voldoende om in het Actieplan te constateren dat Prorail, ondanks de aangetoonde overschrijdingen, niet voor 2020 maatregelen neemt? Kom voor uw bewoners op en vraag op zijn minst, wanneer Prorail dan wel denkt te gaan voldoen aan deze geluidnormen;

##### *Reactie 1*

De gemeente kan niet anders dan deze constatering doen. In het verleden is meermaals, zowel ambtelijk als bestuurlijk aangedrongen op maatregelen bij Prorail. Prorail heeft echter de zorg voor een grote landelijke (sanerings)opgave en heeft in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de fasering van de uitvoering van de maatregelen. Hierbij is in juni 2018 door IenW aangegeven dat de locaties met de hoogste gevelbelasting – meer dan 75 decibel – als eerste aan de beurt komen. Afhankelijk van het budget dat daarna over blijft, besluit het ministerie van IenW hoe de overige locaties worden aangepakt.

Door ProRail is Bloemendaal aangewezen als Fase 1 gemeente en heeft hiermee de hoogste prioriteit. Volgens de thans bekende planning worden de concept saneringsplannen omstreeks maart 2020 voorgelegd. Hierna volgt een inspraak procedure, worden de plannen vastgesteld en volgt de aanbesteding. Uitvoering (realisatie) start in 2021.

##### *Zienswijze 2*

Indiener verwijst naar een Europese richtlijn van de World Health Organization, 'night noise guide line for Europe' (NNG), waarin een target genoemd wordt van 40 dB om de bevolking te beschermen tegen ziekmakende geluidoverlast. Voor landen (en gemeenten) die deze target op korte termijn niet kunnen realiseren wordt aanbevolen als voorlopig tussendoel uit te gaan van 55 dB. Indiener vraagt hoe dit valt te rijmen met een plandrempel van 68 dB.

##### *Reactie 2*

In het voorliggende actieplan is een plandrempel opgenomen van 68 dB. De plandrempel is de ondergrens voor prioritaire aanpak in deze periode (overwegend met het toepassen van stiller wegdek en gevelsanering). Daarin maakt de gemeente een afweging naar mogelijkheden en niet alleen naar ambitie.

Een verlaging van de plandrempel zou een onmogelijke opgave voor deze periode betekenen en geen prioriteit toekennen voor de situaties met de meeste hinder.

De VNG heeft in het kader van aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd om een duidelijkere toelichting over de aansluiting bij het WHO-advies (brief 23 mei 2019, kenmerk TLE/U201900342). Gezondheid maakt immers deel uit van de integrale belangenafweging of bepaalde maatregelen moeten worden genomen, naast eventuele andere bezwaren. Er moet rekening worden gehouden met bezwaren vanuit stedenbouwkundigen, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of technische aard en de kosten. De consequenties zijn op dit moment niet inzichtelijk.

In volgende actieplannen zal een verdere verlaging van de plandrempel overwogen worden.

### *Zienswijze 3*

Indiener constateert dat uitgaande van de wettelijke verplichting het actieplan zich beperkt tot omgevingsgeluid vanwege spoor- en wegverkeer, industrie en luchtvaart.

Maar de WHO echter geeft een uitgebreide toelichting op de ziekmakende consequenties van de geluidsbelasting door omgevingsgeluid, dat wel iets breder wordt opgevat dan slechts ten gevolge van (spoor)weg en verkeersgeluid: zoals geluidsbelasting door sport(clubs) (hockeyclub, IJsbaan), (muziek)voorstellingen (caprera), privéfeestjes, maar ook (klimaat)installaties.

### *Reactie 3*

De beperking tot de vier bronnen verkeer, railverkeer, luchtverkeer en industrie is conform de wettelijke voorschriften voor geluidkaart en Actieplan Omgevingslawaai. Andere lawaaisoorten hebben ook te zeer afwijkende kenmerken en afwijkende regelgeving en handhaving, om op dezelfde manier te behandelen en aan te pakken. Lawaai van bedrijven en industrie wordt alleen opgenomen in de geluidkaart en het actieplan indien het een gezoneerd bedrijventerrein betreft. Dit is niet het geval voor de door indiener genoemde sportclubs, IJsbaan en Caprera. De toegestane geluidniveaus liggen vast in het Activiteitenbesluit en worden in het kader daarvan gehandhaafd door Omgevingsdienst IJmond.

## **Indiener 2 – een bewoner van Bloemendaal**

### *Zienswijze 1*

Indiener stelt dat het er op lijkt dat er door de gemeente Bloemendaal alleen achteraf maatregelen tegen geluidsoverlast worden genomen. Preventie kan de gemeenschap veel geld schelen.

### *Reactie 1*

In uw stelling herkent de gemeente zich niet. Waar mogelijk stelt de gemeente zich pro actief op.

### *Zienswijze 2*

Indiener stelt dat de mogelijke komst van Formule I zal leiden tot een enorme toestroom van verkeer over, nu al aangemerkt als zwaar door geluid, overbelaste wegen.

Ook zal er sprake zijn van heel zwaar verkeer voor de opbouw van het Formule 1 Event

### *Reactie 2*

Voor de Formule 1 (Dutch Grand Prix) is een mobiliteitsplan opgesteld door de organisatie van de DGP in samenwerking en in overleg met de gemeente Zandvoort, hulpdiensten en in overleg met onder andere de (wegbeheerders van de omliggende gemeenten, provincie Noord-Holland, Recreatieschap Noord-Holland, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Connexxion, PWN en Waternet.

Het mobiliteitsplan heeft als doel het creëren van een optimale bereikbaarheid van Zandvoort en alle omliggende gebieden voor de mensen die wonen, verblijven en werken in Zandvoort en omgeving én voor de bezoekers van de DGP. Hierbij wordt ernaar gestreefd alle verkeersstromen op een veilige en effectieve wijze te laten verlopen, waarbij de mogelijke overlast zoveel mogelijk wordt beperkt.

Uitgangspunten zijn onder andere:

- Inzetten op het opvangen van de grootste verkeersstromen met duurzame vervoerwijzen, zoals openbaar vervoer (er gaan 10 treinen per uur rijden), langzaam verkeer en georganiseerd touringcar vervoer. Overige modaliteiten worden zoveel mogelijk op strategische plaatsen afgevangen door middel van het realiseren van overstappunten.
- Parkeren in Zandvoort tijdens de Dutch GP is alleen mogelijk voor bestemmingsverkeer en de organisaties betrokken bij de Dutch GP. Het mobiliteitsplan bevat maatregelen hoe dit te reguleren.
- Omliggende gemeenten blijven voor, tijdens en na het evenement bereikbaar voor de inwoners, bezoek en streven naar slimme bevoorrading.
- Autoverkeer afvangen dichtbij de Rijkswegen A4, A5 en A9 en provinciale wegen middels P&R of P&B. Verder op eigen fiets of leenfiets of pendeldiensten.
- Kaartjes worden al in de zomer van 2019 verkocht aan maximaal 105.000 personen. DGP kan middels de kaartverkoop sturen hoe bezoekers komen en waar ze desgewenst overstappen. De door bezoekers gekochte tickets worden op naam gezet. Dit gebeurt nadat de bezoekers een keuze gemaakt hebben uit de aangeboden mobiliteitsopties. In de tussenliggende periode geeft de DGP onverminderd aan dat het afreizen naar de DGP in Zandvoort met de auto geen optie is

### *Zienswijze 3*

Een veronderstelling of uitgesproken wens dat bezoekers vooral met de bus en fiets naar autoraces zouden gaan lijkt indiener uiterst naïef.

### *Reactie 3*

Door de maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan is de verwachting dat bezoekers wél met trein, bus en fiets zullen komen zeer reëel.

### *Zienswijze 4*

Indiener acht de enige preventieve maatregel is tegengaan van de komst van Formule I en vermindering van het aantal racedagen met toestroom van veel publiek.

#### *Reactie 4*

De komst van Formule 1 is een gepasseerd station. De gemeente Bloemendaal heeft hierover ook geen zeggenschap. Dit geldt ook voor het aantal racedagen.

#### *Zienswijze 5*

Ten onrechte zijn de stiltegebieden in de duinen niet vermeld in het actieplan. Deze vallen buiten geluïdskaarten en gehanteerde geluidsnormen. Maar er is dit jaar publiek geld uitgetrokken voor handhaving in de stiltegebieden, zo ook in de Kennemer duinen. Indiener vindt het een farce om van stiltegebieden te spreken wanneer deze 240 dagen per jaar worden belast met geluidshinder van het circuit van Zandvoort.

#### *Reactie 5*

De gemeente Bloemendaal is geen bevoegd gezag inzake de stiltegebieden. Toezicht en handhaving van de stiltegebieden is door de provincie Noord-Holland belegd bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

#### *Zienswijze 6*

Het actieplan beweegt zich binnen de zgn wettelijke normen voor geluidsoverlast. Steeds meer is uit onderzoek bekend wat de negatieve gevolgen van ervaren geluidsoverlast voor burgers kunnen zijn. In de discussie rond Schiphol wordt dan ook steeds meer aandacht besteed aan juist die ervaren geluidshinder.

Het zou de gemeente Bloemendaal sieren wanneer ze dit ervaringsaspect serieus neemt en er dus aandacht aan zou besteden. Het gaat immers over de kwaliteit van leven van haar inwoners.

#### *Reactie 6*

De beperking tot de vier bronnen verkeer, railverkeer, luchtverkeer en industrie is conform de wettelijke voorschriften voor geluidkaart en Actieplan Omgevingslawaai.

#### *Zienswijze 7*

Volgens indiener gedragen de gemeente Zandvoort en het circuit zich als het gaat om ervaren geluidshinder door bewoners van Bloemendaal en Haarlem als zeer arrogante burens. Ze tonen geen enkel begrip voor de reëel ervaren geluidsoverlast. Zij geven voortdurend aan dat het circuit binnen de toegestane grenzen blijft. Hoewel het circuit slechts over 1 meetpunt beschikt, namelijk midden op het circuit. De gemeente Bloemendaal zou op z'n minst geavanceerd geluid op verschillende plekken kunnen eisen.

#### *Reactie 7*

Uit door Omgevingsdienst IJmond uitgevoerde metingen blijkt dat het circuit de geluidsnormen naleeft. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat dit niet betekent dat er geen geluidshinder kan ontstaan.

