

# **Ontwerp-Actieplan Geluid**

**Gemeente Beverwijk**



# **Ontwerp-Actieplan Geluid**

## **EU Richtlijn Omgevingslawaai**

**In opdracht van: Gemeente Beverwijk**

**Opgesteld door:**



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

## **INHOUDSOPGAVE**

### **1. INLEIDING**

### **2. MILIEUBELEIDSPLAN**

### **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**

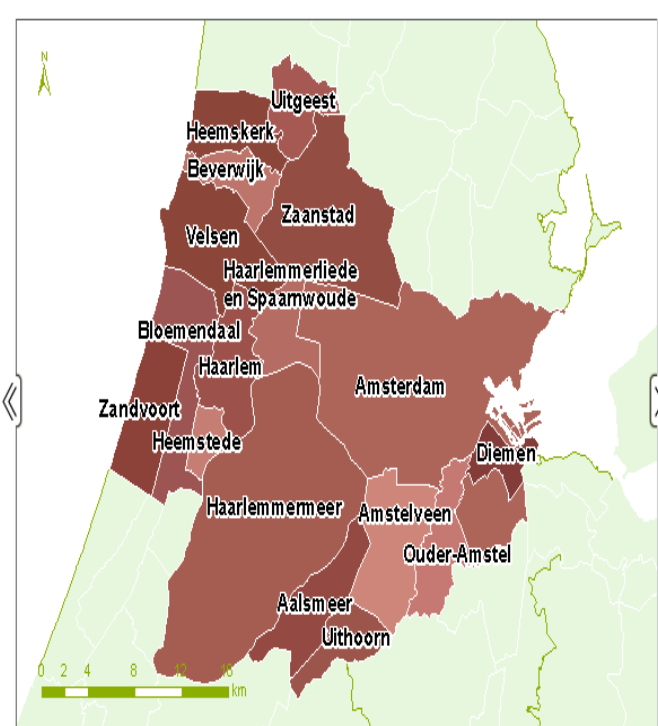
I Wetgeving en rijksbeleid

## 1. INLEIDING

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk 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 Beverwijk is gelegen in de agglomeratie Haarlem-Amsterdam. Voor een aantal gemeenten in deze agglomeratie heeft Omgevingsdienst IJmond de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen opgesteld.

De geluidsbelastingkaarten over 2016 zijn in 2017 vastgesteld, gepubliceerd en toegezonden aan het ministerie van I&W.

Voorliggend actieplan is gebaseerd op deze geluidbelastingkaarten en geldt voor de periode 2018 -2023.

## 2. MILIEUBELEIDSPAN

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

*Omgevingsdienst IJmond heeft in 2012 geluidbelastingkaarten voor de regio IJmond laten vaststellen. In het Actieplan Geluid staat het (regionale) geluidbeleid voor de periode 2013-2018 en maatregelen om blootstelling aan geluidbelasting te beperken. Eén van de maatregelen is het toepassen van geluidarm asfalt als wegverharding. Ook is geluidsanering (isolatie) in voorbereiding van diverse woningen met een (te) hoge geluidbelasting. In 2017 zullen nieuwe geluidbelastingkaarten voor de regio IJmond vastgesteld worden. In 2018 zal het Actieplan Geluid voor de periode 2019 -2024 worden opgesteld.*

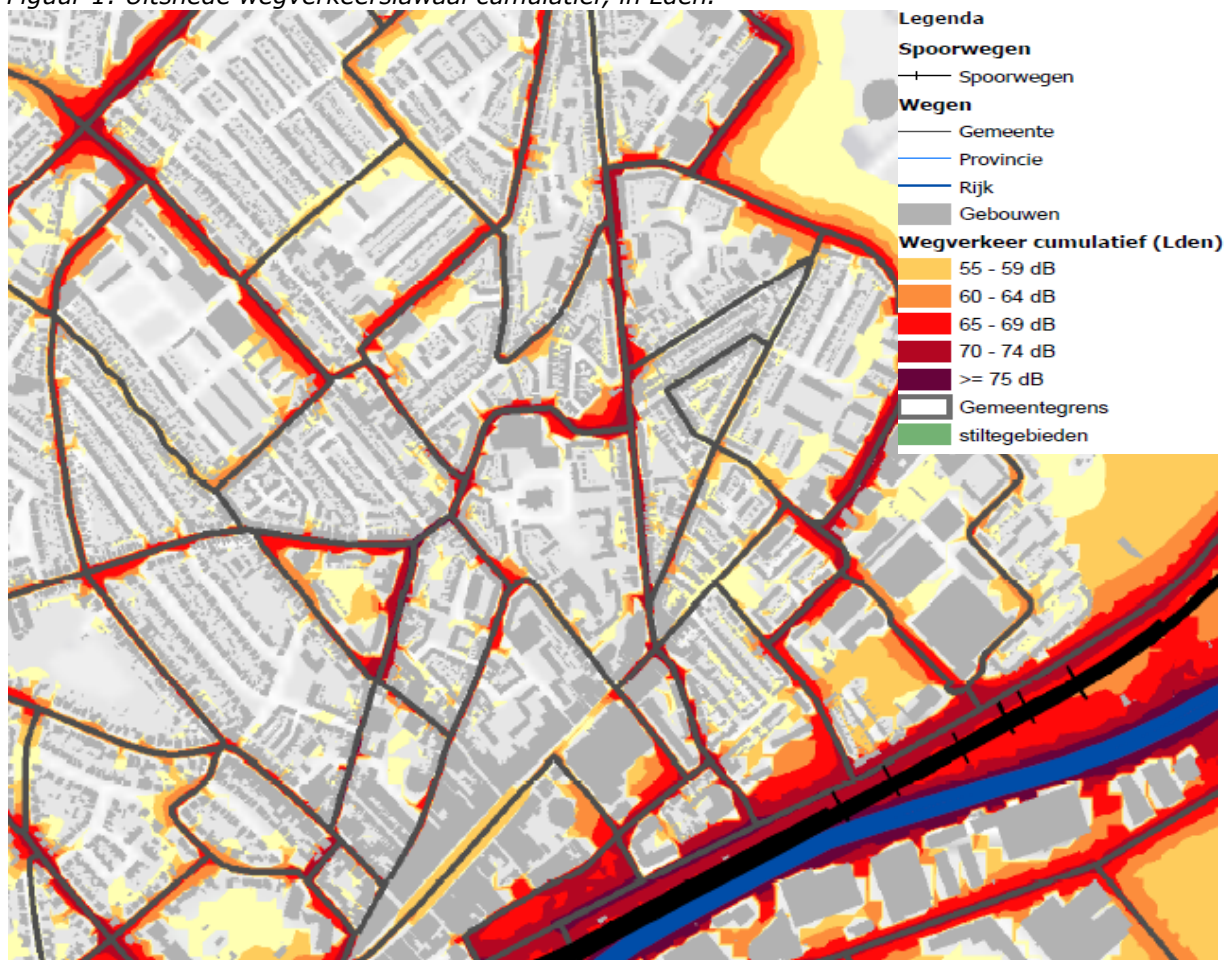
### 3. GELUIDSITUATIE 2016

#### 3.1 Geluidbelastingkaarten

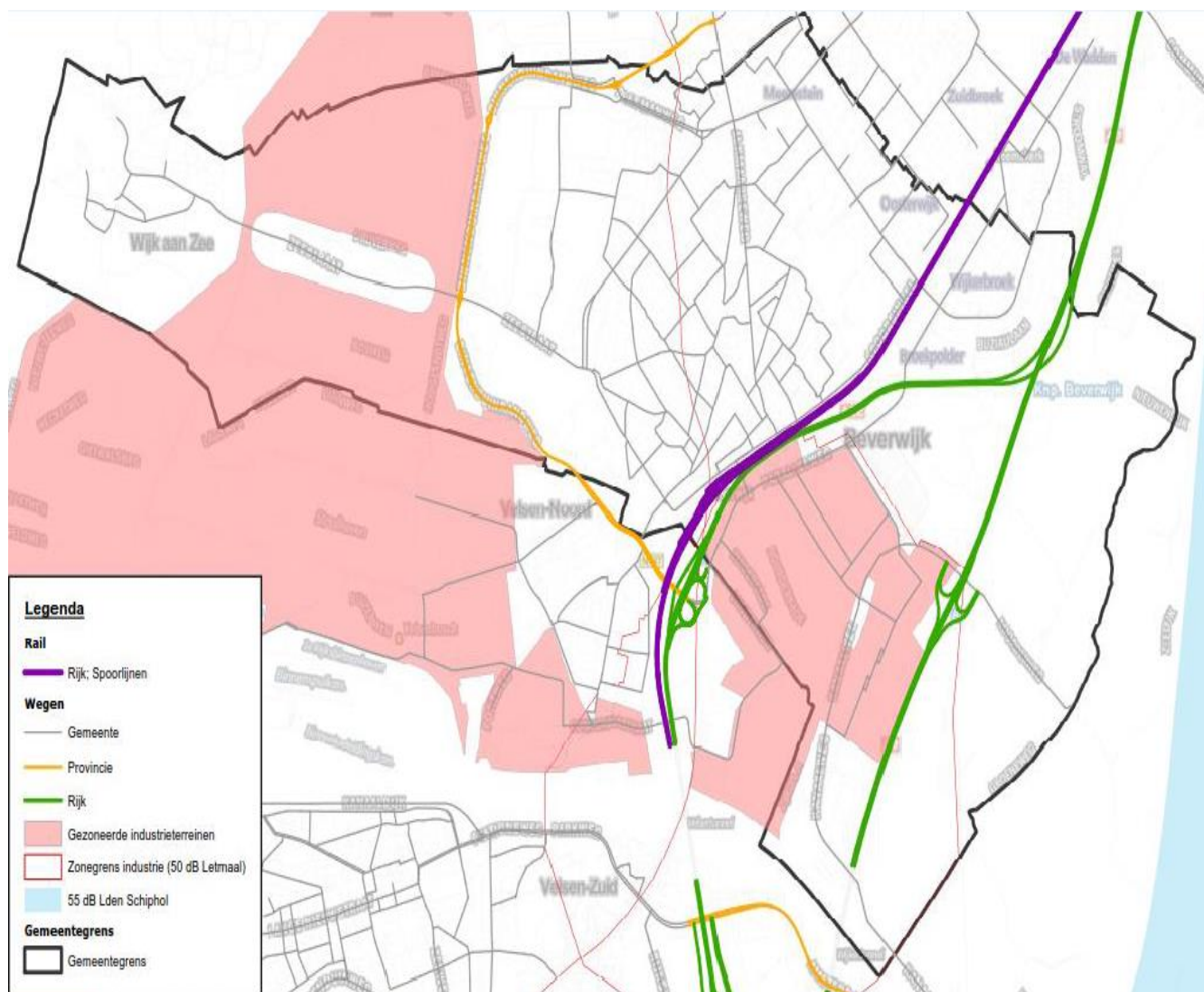
Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Beverwijk worden blootgesteld, zijn geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnteriseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidsbelastingkaarten 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. Beverwijk 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 Beverwijk opgenomen. De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidsbelastingen zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Beverwijk.' De geluidsbelastingkaarten zijn gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond ([www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)) en daar voor een ieder te bekijken. In figuur 2 een afbeelding opgenomen met de verschillende geluidbronnen in Beverwijk.

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



Figuur 2: overzicht van geluidbronnen in en rond Beverwijk



### **3.2 Conclusie geluidbelastingkaarten**

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

Op basis van de berekeningen wordt het volgende geconcludeerd:

- Het wegverkeer is de belangrijkste geluidsbron: 8704 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.
- Er zijn 264 woningen die een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ondervinden ten gevolge van railverkeer.
- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 9454 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 21740 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 6055 inwoners door het geluid gehinderd, 2654 ernstig gehinderd en worden 1027 mensen in hun slaap gestoord.
- Het totale geluidsbelaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is 283 ha.

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

In 2012 is een geluidbelastingkaart over 2011 vastgesteld. De verschillen voor het wegverkeerslawaai 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 relatief kleine gemeente als Beverwijk niet voor de hand. Via milieuvergunningen worden geluidseisen aan installaties in bedrijven aangescherpt. Bij nieuwe grotere woningbouwplannen bij drukke verkeerswegen wordt rekening gehouden met de situering ten opzichte van de weg, zodat stille gevels ontstaan. Hieronder worden de mogelijkheden in Beverwijk geschetst.

### Geluidplafonds

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Geluidsschermen**

Het plaatsen van geluidsschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en is moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Het plaatsen van geluidsschermen is niet opgenomen in dit plan. In voorkomende gevallen zullen wel de mogelijkheden en draagvlak daartoe worden onderzocht.

### **Verkeersmaatregelen**

Soms is het mogelijk om met het treffen van verkeersmaatregelen de geluidsbelastingen op woningen te verlagen of het aantal woningen met hoge geluidsbelastingen te verminderen, bijvoorbeeld door het verkeer een andere route te laten rijden, een verbod voor (zwaar) vrachtverkeer in te stellen of 30 km/uur zones in te richten. Deze mogelijkheden zijn in Beverwijk zeer beperkt. Waar mogelijk zijn 30km/uur-zones reeds ingesteld.

### **Stille wegdekken**

In Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB-asfalt op rijkswegen maar vaak ook de zogeheten “dunne geluidreducerende deklagen” (DGD). Uit ervaringen met DGD-wegdekken in Nederland blijkt dat een groot deel van deze deklagen snel sluiten en vaak binnen acht jaar na aanleg al weer aan vervanging toe zijn.

Uit duurzaamheids- en kostenoverwegingen is gezocht naar een asfaltsoort die minder snel slijt in combinatie met een acceptabele geluidreductie. 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 hoger dan traditioneel asfalt, maar ze gaan naar verwachting nog wel minder

lang mee dan standaard SMA-asfalt. De totale meerkosten (aanleg- en onderhoud) ten opzichte van standaard SMA-asfalt zijn moeilijk te kwantificeren maar bedragen naar verwachting naar schatting ongeveer 15%.

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten is daarom het uitgangspunt dat stille SMA-asfaltsoorten, die een geluidsreductie van 2 -3 decibel geven en uit civieltechnisch oogpunt geschikt zijn voor toepassing in een bepaalde situatie, worden toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg.

Binnen de planperiode van het actieplan (2018-2023) worden in het kader van groot wegonderhoud de deklagen op delen van de Alkmaarseweg, de Laan der Nederlanden en de Plesmanweg vervangen. Langs deze wegen is sprake van (zeer) forse geluidsbelastingen op de langs deze verkeersweg gelegen woningen. Bij de voorbereiding van deze projecten wordt per situatie beoordeeld of toepassing van stil asfalt tot de mogelijkheden behoort en welk asfaltmengsel dan het meest in aanmerking komt. Als stil asfalt wordt toegepast dan is de beoogde geluidreductie ten opzichte van 'standaardasfalt' (dicht asfaltbeton) minimaal 2,5 decibel.

### **Plandrempel**

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

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

## **5. KOSTEN**

Door aan te sluiten bij de reguliere onderhoudsprogramma's worden de meerkosten voor het aanbrengen van stil asfalt zoveel mogelijk beperkt. De (meer)kosten voor toepassen van stille SMA-asfaltsoorten op drukke doorgaande wegen zijn acceptabel. Bij het bepalen van de kosten voor onderhoud dient rekening te worden gehouden met extra kosten voor stil asfalt op drukke doorgaande wegen. De gemeente beslist als wegbeheerder over het toepassen van stille wegdekken, afhankelijk van beschikbaar budget. De kosten voor het saneren van de B-lijstwoningen worden gedragen door het rijk.

## **6. LUCHTVAARTLAWAAI SCHIPHOL**

Beverwijk ligt buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Beverwijk (die in 2017 zijn vastgesteld door het college) dan ook geen geluidgehinderden vanwege vliegverkeer zijn opgenomen.

Uit de 'Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016; Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol' (GGD Kennemerland, december 2017) blijkt echter dat in 2016 in Beverwijk 9% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. In 2008 was dit percentage 14% zodat de ervaren geluidhinder (wel) is afgenomen.

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

Bij de behandeling van de Luchtvaartnota in de Tweede Kamer in februari 2011 is vast komen te staan dat het Aldersadvies voor de middellange termijn (MLT) en het advies te starten met een experiment met een nieuw normen- en handhavingstelsel 'staan als een huis'. Voornoemd advies en de Luchtvaartnota vormen dan ook het vigerende beleid. Naar verwachting zal dat beleid niet of slechts marginaal wijzigen binnen de periode van de duur van het Aldersadvies voor de MLT, dat wil zeggen tot 2020. In het advies voor de MLT zijn onder meer afspraken over het maximaal aantal gehinderden, het maximaal aantal vliegbewegingen en geluid reducerende maatregelen vastgelegd. Het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is inmiddels geëvalueerd en verlengd.

De gemeente blijft inzetten om de overlast van Schiphol te beperken, zonder de hinder daarbij te verplaatsen naar andere gebieden of het economisch belang van Schiphol uit het oog te verliezen. Deze inzet vindt vooral plaats op volgende aspecten:

- De afspraken uit de Aldersadviezen tot 2020 en voor de middellange termijn tot 2030
- De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- Het meten van vliegtuiglawaai door een NOMOS-meetpost
- Het beoordelen van de MER voor het nieuwe 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 (daadwerkelijk) in de gelegenheid om stil asfalt aan te brengen om op die manier de geluidsbelastingen op woningen te verlagen.

### **Wegverkeerslawaai**

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten als wordt aangesloten bij regulier groot onderhoud, wordt stil SMA-asfalt bij voorkeur toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg. Binnen de actieplan periode komen enkele verkeerswegen (wegvakken) in aanmerking voor stil SMA-asfalt.

### **Luchtvaartlawaai**

Voor luchtvaartlawaai is de bevoegdheid van de gemeenten tot het nemen van maatregelen beperkt. Verder zullen gemeenten langs de politieke lijn trachten het doel tot vermindering van de geluidshinder door luchtvaartlawaai te verwezenlijken.

### **Plandrempel knelpunten $\geq$ Lden 68 dB**

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

### **Maatregelen wegverkeerslawaai (Actieplan maatregelen)**

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

## **8. ZIENSWIJZEN**

PM

## BIJLAGE

### *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.