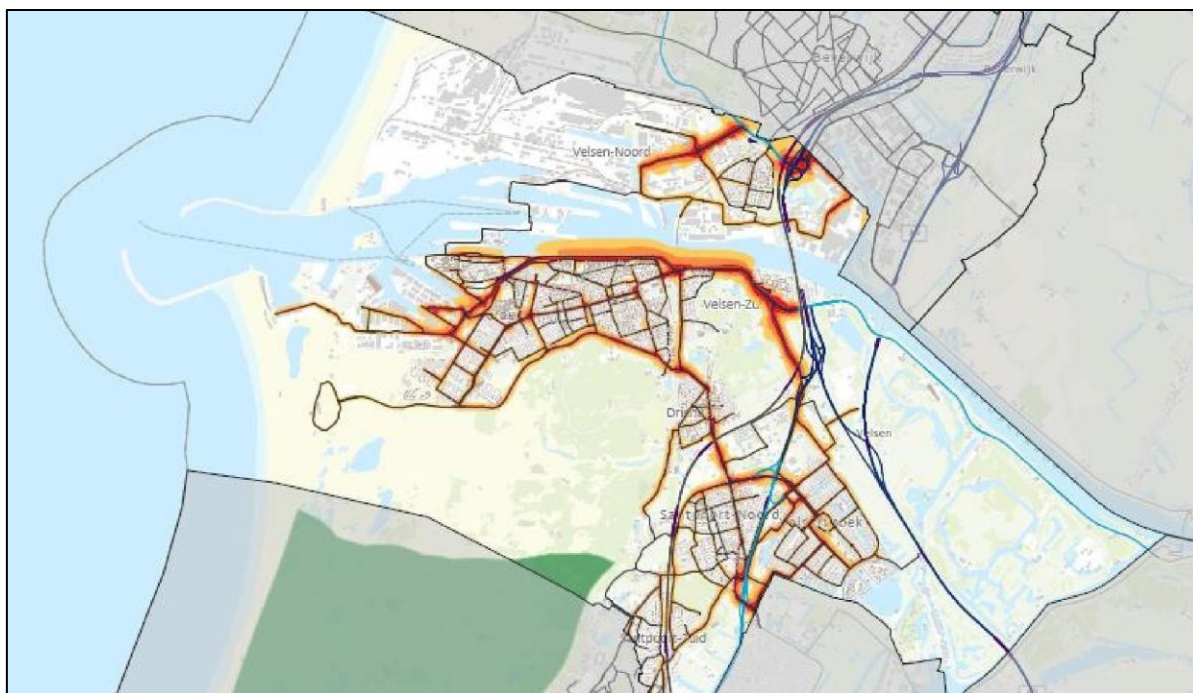




Doel Actieplan Geluid:

- Het omgevingslawaaï zo nodig voorkomen en beperken waar het schadelijke effecten kan hebben voor de gezondheid van de mens.
- Het beschermen en waar mogelijk verbeteren van de milieukwaliteit.

Samenvatting

Inleiding

De gemeente Velsen heeft in juni 2022 de geluidkaarten vastgesteld. Deze kaarten geven een beeld van de geluidssituatie in 2021. Onderzochte bronnen zijn het wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart.

De noodzaak om de geluidsniveaus te bepalen en een Actieplan te maken, staat in de Omgevingswet. Het doel van het Actieplan is schadelijke en hinderlijke effecten als gevolg van vastgestelde brontypen onder controle te houden of te verlagen. In het bijzonder geldt dit voor woningen en andere gebouwen en terreinen die extra bescherming tegen geluid nodig hebben.

Tellingen 2022

Onderstaand een samenvatting van de tellingen 2022:

- Van alle inwoners van Velsen ondervinden 31.700 mensen geluid van wegen, spoor, industrie en luchtvaart van 55 dB L_{den} of meer. Ongeveer 5.000 inwoners worden ernstig gehinderd.
- Circa 40% van de inwoners van de gemeente Velsen ondervindt een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den} ten gevolge van het gemeentelijk wegverkeer. Van deze inwoners is 17% ernstig gestoord waarbij één op de 17 inwoners slaapverstoring ondervindt.
- 739 Inwoners ondervinden geluid van de rijksweg van 55 dB of meer (1% van het totaal aantal inwoners van de gemeente). Een geluidbelasting vanwege de provinciale wegen van 55 dB L_{den} of meer is aanwezig bij 377 woningen representatief voor 806 inwoners. Door de rijksweg en de provinciale wegen is 17% van de inwoners ernstig gestoord. 1 op de 8 inwoners ondervindt slaapverstoring.
- Circa 112 inwoners hebben de kans om de diagnose ischemische hartziekte (IHD) te krijgen als gevolg van het geluid van wegverkeer.
- Ten gevolge van het spoor en industrie ondervindt 1% tot 4% van de inwoners een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den}. Binnen de geluidcontour van 55 dB van Schiphol liggen 17 woningen.

Ontwikkeling geluid 2017-2022

In deze tranche is voor het eerst gebruik gemaakt van de Europese rekenmethode voor omgevingsgeluid (CNOSSO-NL). Voorheen gebruikte ieder land een eigen rekenmethode waardoor de onderlinge resultaten niet goed vergelijkbaar maakte. De geluidbelasting van de geluidbron wegverkeer en het spoor is herberekend op basis van rekenmodellen volgens de Nederlandse rekenmethode SRM2 zoals ook in de vorige tranche 2017 gebruikt is. Hiermee is een betere vergelijking te maken tussen de tellingen in deze tranche ten opzichte van de vorige tranche.

Ten opzichte van de vorige tranche is overall een afname in het aantal objecten dat een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den} ondervindt door een bepaalde geluidbron. Een afname van het aantal objecten met een geluidbelasting van 55 dB of meer door gemeentelijke wegen is aanwezig tussen beide tranches (afname 25%). Ook voor de rijkswegen, de provinciale wegen en het spoor is een afname te zien in het aantal geluidhinderde objecten.

Een toename van 30% objecten is aanwezig bij de geluidbron industrie. Dit is moeilijk te verklaren maar is wellicht een gevolg van nieuwbouw in de omgeving in de periode 2017-2021. Het aantal gehinderden door luchtvaart is constant gebleven tussen beide tranches.

Plandrempels

Om het beleid ten aanzien van beheersen van geluid te continueren, hanteert de gemeente plandrempels. Voor het gemeentelijk wegverkeer is de plandrempeel 68 dB. Voor de overige geluidbronnen sluiten de plandrempels aan op de grenswaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De plandrempels (L_{den}) zijn als volgt:

- Gemeentewegen – 68 dB
- Rijkswegen – 60 dB
- Provinciale wegen – 60 dB
- Spoorwegen – 65 dB
- Industrie – 55 dB
- Luchtvaart - geen

De plandrempeel voor de nachtperiode (L_{night}) is voor alle bovengenoemde bronnen 10 dB lager dan de plandrempeel L_{den} . Met de plandrempels voor het wegverkeer, het spoor en de industrie zijn locaties aanwezig binnen de gemeente Velsen waar sprake is van een overschrijding.

Handhaven milieukwaliteit

Onder de Omgevingswet is de gemeente verplicht om de basisgeluidemissie (BGE) van gemeentelijke wegen vast te leggen. Iedere 5 jaar vergelijkt de gemeente de dan heersende geluidssituatie (emissie) met deze BGE. Indien nodig overweegt de gemeente geluidmaatregelen. Daarnaast stelt de gemeente iedere 5 jaar geluidbelastingkaarten op en voert tellingen uit.

Maatregelen

De gemeente Velsen is van plan om in de komende 5 jaar met behulp van de onderstaande maatregelen het geluid van het gemeentelijk wegverkeer en het spoor te beheersen:

- a Voor woningen waar de plandrempeel van de gemeentelijke wegen wordt overschreden bekijkt de gemeente hoe het onderhoud en renovatie naar voren kan worden getrokken.
- b Op wegen die met betrekking tot omgevingslawaaï tot knelpunten worden gerekend, weegt de gemeente per situatie af of een geluidreducerend wegdek wordt toegepast.
- c De afhandeling van de overgebleven saneringssituaties wegverkeer in een project (of meerdere projecten) opstarten.
- d Met het vaststellen van het saneringsprogramma van Prorail worden de saneringssituaties door het spoor afgehandeld. De kans is aanwezig dat in komende Actieplan-periode een deel van de geluidmaatregelen uitgevoerd wordt.
- e Beleid opstellen om een deel van de wegen in de gemeente in de toekomst af te waarderen van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 50 km per uur (GOW50) naar een GOW30 (rijsnelheid 30 km per uur).
- f De gemeente blijft aandacht vragen voor het verminderen van geluidhinder als gevolg van luchtvaart en werkt hiervoor met acht gemeenten samen.
- g Waar mogelijk is zal de inzet van groen in de komende planperiode, indien praktisch haalbaar, worden meegenomen om een bijdrage te leveren aan de vermindering aan de ervaren geluidsdruk.

Het ligt voor de hand dat de plandrempels in het Omgevingsplan van de gemeente opgenomen gaan worden. Voor het situeren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen het aandachtsgebied van een geluidbron weegt de gemeente voor iedere situatie af hoe de plandrempels toegepast worden.

Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in de woonomgeving. Uit onderzoek van het RIVM blijkt dat ruim 9% van de Nederlanders ernstige hinder door geluid van het wegverkeer ondervindt.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Inleiding	2
Tellingen 2022	2
Ontwikkeling geluid 2017-2022	2
Plandrempels.....	3
Handhaven milieukwaliteit	3
Maatregelen	3
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Actieplan	6
1.2.1 Leeswijzer.....	6
1.3 Geluidbronnen, beheer en wettelijk kader	6
1.4 Wettelijk kader	7
2. Geluid 2022	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Wegverkeer	8
2.2.1 Gemeentelijke wegen	8
2.2.2 Rijkswegen en Provinciale wegen	8
2.2.3 Negatieve effecten op de gezondheid.....	9
2.3 Spoorwegen.....	9
2.4 Industrie en luchtvaart.....	9
2.5 Cumulatie	9
3. Geluid 2017 en 2022.....	10
3.1 Algemeen	10
3.2 Verschillen	10
3.2.1 Gemeentelijk wegverkeer	10
3.2.2 Rijkswegen.....	11
3.2.3 Provinciale wegen	11
3.2.4 Spoorwegen	11
3.2.5 Industrie en luchtvaart	11
3.2.6 Samenvattend	11
4. Evaluatie en ruimtelijke ontwikkelingen.....	12
4.1 Evaluatie	12
4.1.1 Geluidsanering wegverkeer.....	12
4.1.2 Geluidsanering spoor.....	12
4.1.3 Stille wegdekken	12
4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	12
5. Plandrempel en Maatregelen	13
5.1 Afweging plandrempel	13

5.2 Oplossingsrichtingen.....	15
5.2.1 Bronmaatregelen.....	15
5.2.2 Geluidschermen.....	15
5.2.3 Woningisolatie	15
5.2.4 Verkeerscirculatieplan	15
5.2.5 Zachte maatregelen	15
5.3 Plandrempel gemeentelijk wegverkeer	16
5.3.1 Plandrempel 2018-2023.....	16
5.3.2 Plandrempel 2024-2028.....	16
5.3.3 Hotspots gemeentelijk wegverkeer	16
5.3.4 Ambitie plandrempel 65 dB	17
6. Maatregelen.....	18
6.1 Geluidsanering	18
6.2 Gemeentelijke wegen.....	18
6.3 Rijkswegen en Provinciale wegen	18
6.4 Spoor	19
6.5 Industrie en Luchtvaart	19
7. Participatie en Inspraak.....	20
7.1 Participatie	20
7.2 Wat kunt u doen	20
Bijlage 1 – Achtergrondinformatie	21
Wat is geluid?	21
Wat is geluidhinder	21
Waarom nu aandacht?	21
Proces.....	22
Bijlage 2 - Informatie geluidbronnen	23
Wegverkeer	23
Provinciale wegen	23
Rijksweg en Spoor.....	23
Industrie en Luchtvaart.....	23
Rekenmethoden	23
Cumulatie	23
Bepaling gehinderden	24
Monitoring	24
Bijlage 3 - Reactie gemeente op zienswijzen	25

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Iedere vijf jaar moeten grote, door de overheid aangewezen, gemeenten op basis van de EU- richtlijn omgevingslawaai de geluidniveaus in de leefomgeving vaststellen. De gemeente Heemstede maakt deel uit van de agglomeratie Amsterdam en valt onder de aangewezen gemeenten.

Geluidbelastingkaarten zijn gemaakt voor het jaar 2021. (Omdat de kaarten in 2022 beschikbaar zijn gemaakt, wordt gesproken over geluidbelastingkaarten 2022.) DGMR heeft deze kaarten opgesteld. Ze zijn digitaal inzichtelijk op de website van de Omgevingsdienst IJmond via www.odijmond.nl.

1.2 Actieplan

De noodzaak om de geluidniveaus te bepalen en een Actieplan te maken, staat in de Omgevingswet. In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is opgenomen wat in het Actieplan opgenomen moet worden. Het doel is schadelijke en hinderlijke effecten als gevolg van vastgestelde brontypen onder controle te houden of te verlagen. In het bijzonder geldt dit voor woningen en andere gebouwen en terreinen die extra bescherming tegen geluid nodig hebben.

Het vorige Actieplan geluid had betrekking op de periode van 2018-2023. Dit Actieplan geluid beschrijft wat de gemeente komende 5 jaar gaat doen om er voor te zorgen dat het aantal woningen dat blootgesteld aan geluid niet meer wordt of afneemt (2024-2028).

1.2.1 Leeswijzer

Een inventarisatie van de geluidssituatie in 2022 staat in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is gekeken naar de ontwikkeling van de cijfers ten opzichte van 5 jaar geleden (2017). Een evaluatie van de voorgenomen maatregelen uit 2017 en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn in hoofdstuk 4 opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt ingezoomd op eventuele nieuwe (prioritaire) hotspots en in hoofdstuk 6 op maatregelen, waaraan de volgende vijf jaar aandacht wordt besteed. Participatie en inspraak is in hoofdstuk 7 benoemd. Bijlage 1 biedt achtergrondinformatie. De informatie van de geluidbronnen staat in bijlage 2.

1.3 Geluidbronnen, beheer en wettelijk kader

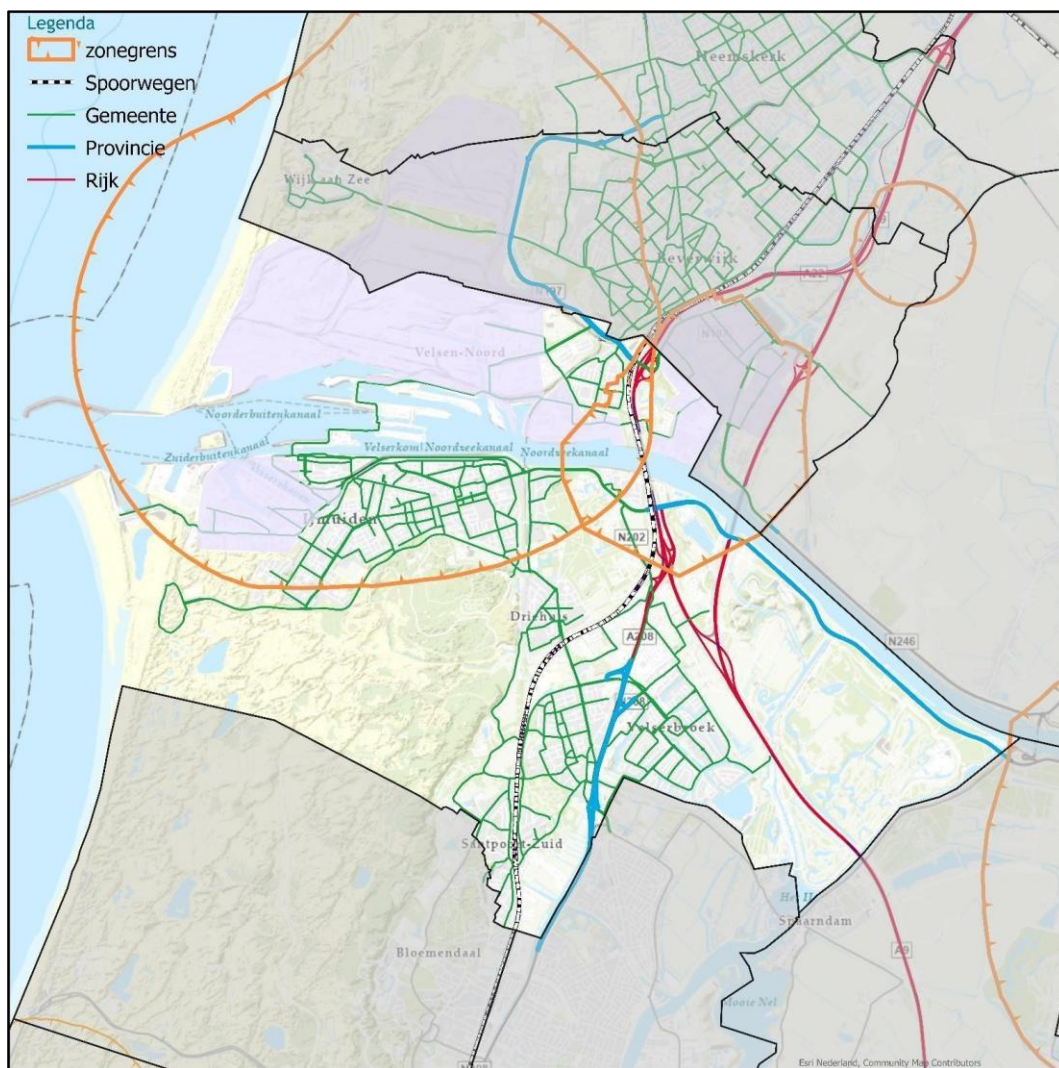
In de figuur op de volgende bladzijde is de ligging van de geluidbronnen binnen en rond het grondgebied van de gemeente Velsen weergegeven. De geluidbronnen zijn het wegverkeer (gemeentelijk, provinciaal en rijk), spoor, industrie en luchtvaart.

Het beheer van de gemeentewegen binnen de gemeentegrenzen valt onder de gemeente Velsen. Binnen de gemeente liggen de N197, de N202 en de N208. Het beheer van deze wegen is in de handen van de provincie Noord-Holland.

Prorail is de beheerder van het hoofdspoor, Rijkswaterstaat van de rijkswegen.

Binnen de gemeente Velsen liggen geluidzoneerde industrieterrein, waaronder het industrieterrein Tata Steel. De omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD-NZKG) is de beheerder van de geluidbron 'industrie'.

Binnen de gemeente liggen geluidcontouren van Schiphol. Het bevoegd gezag voor luchtvaart is het Ministerie van Infrastructuur en Water.



figuur 1: Geluidbronnen gemeente Velsen

1.4 Wettelijk kader

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan regels die een gemeente kan toepassen voor het beschrijven van de geluidkwaliteit in het omgevingsplan. In het Bkl is per geluidbron een standaardwaarde en een grenswaarde beschreven. Het verschil tussen de standaardwaarde en de grenswaarde is de landelijke voorkeurswaarde en de ruimte die de gemeente krijgt om ontwikkeling mogelijk maakt.

De volgende tabel toont de verschillende waarden uit het Bkl per geluidbron.

tabel 1: waarden Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Geluidbron	Standaardwaarde	Grenswaarde
Gemeentewegen	53 dB L _{den}	70 dB L _{den}
Rijkswegen en Provinciale wegen	50 dB L _{den}	60 dB L _{den}
Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55 dB L _{den}	65 dB L _{den}
Industrie L _{den}	50 dB L _{den}	55 dB L _{den}
Industrie L _{night}	40 dB(A) L _{night}	45 dB(A) L _{night}

2. Geluid 2022

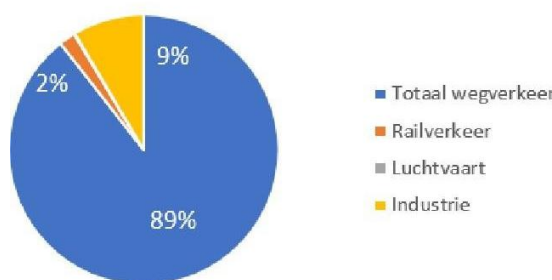
2.1 Algemeen

In deze tranche is voor het eerst gebruik gemaakt van de Europese rekenmethode voor omgevingsgeluid (CNOSSOS-NL). Voorheen gebruikte ieder land een eigen rekenmethode waardoor de onderlinge resultaten niet goed vergelijkbaar maakte. Daarom is de Europese rekenmethode ingevoerd die verplicht moet worden gebruikt door alle deelnemende landen. De resultaten van de verschillende landen kunnen nu eenvoudig met elkaar worden vergeleken.

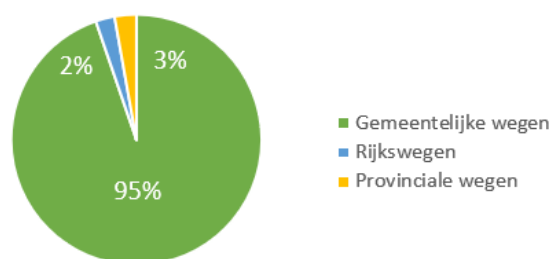
Met de resultaten volgens de rekenmethode CNOSSOS-NL zijn tellingen uitgevoerd. Hierbij zijn de ernstig gehinderden, het aantal slaapverstoorden en het aantal gevallen van IHD conform de dosis-effectrelaties uit bijlage 2 van de Regeling geluid milieubeheer bepaald. In de bijlage 'Achtergrondinformatie' van dit Actieplan zijn de gehanteerde dosis-effectrelaties weergegeven.

Hieronder is een samenvatting opgenomen van de gegevens uit de geluidbelastingkaarten en tellingen op basis van de rekenmethode CNOSSOS-NL.

Ter info: de geluidbelastingkaarten en de tellingen zijn gemaakt voor het peiljaar 2021. In dit peiljaar telt de gemeente 68.617 inwoners.



figuur 2: woningen met geluidbelasting 55 dB L_{den} of meer door de geluidbronnen wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie



figuur 3: woningen met geluidbelasting 55 dB L_{den} of meer door gemeentelijke wegen, rijkswegen en provinciale wegen

2.2 Wegverkeer

2.2.1 Gemeentelijke wegen

Een grote bijdrage aan de geluidbelasting binnen de gemeente is het gevolg van het gemeentelijk wegverkeer. Door en om de gemeente lopen drukke lokale wegen, voorbeelden hiervan zijn de Wenckebachstraat, de Parkweg/Noostraat en de Santpoortse Dreef.

Circa 40% van de inwoners van de gemeente Velsen ondervindt een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den} ten gevolge van het gemeentelijk wegverkeer. Van deze inwoners is 17% ernstig gestoord waarbij één op de 17 inwoners slaapverstoring ondervindt.

2.2.2 Rijkswegen en Provinciale wegen

739 Inwoners ondervinden geluid van de rijksweg van 55 dB of meer (1% van het totaal aantal inwoners van de gemeente). Een geluidbelasting vanwege de provinciale wegen van 55 dB L_{den} of meer is aanwezig bij 377 woningen, representatief voor 806 inwoners. Door de rijksweg en de provinciale wegen is 17% van de inwoners ernstig gestoord. 1 op de 8 inwoners ondervindt slaapverstoring.

2.2.3 Negatieve effecten op de gezondheid

Volgens internationaal onderzoek bestaat een relatie tussen het geluidniveau van wegverkeer en het risico op hartziekten (IHD). Deze relatie is in deze tranche voor het eerst bepaald: in 2021 hebben binnen de gemeente 112 inwoners de kans om een hartziekte te krijgen als gevolg van het geluid van wegverkeer.

2.3 Spoorwegen

Ongeveer 1% van de inwoners van de gemeente ondervindt een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den} ten gevolge van het spoor (615 inwoners). Van deze inwoners is 16% ernstig gestoord. Ook bij deze geluidbron ondervindt één op de 11 inwoners slaapverstoring.

2.4 Industrie en luchtvaart

Binnen de gemeente zijn 1.260 woningen aanwezig die een geluidbelasting van 55 dB of meer ondervinden door de geluidbron industrie, dit betreft 2.700 inwoners (zijnde 4% van de inwoners van de gemeente). In de Omgevingsregeling zijn geen dosis- effectrelaties voor industrielawaai opgenomen. Voor deze geluidbron zijn dan ook geen ernstig gehinderden en slaapverstoorden bepaald.

17 Woningen liggen binnen de geluidcontour van 55 dB van Schiphol, representatief voor 36 inwoners. Daarvan is de helft ernstig gestoord en ondervindt 25% slaapverstoring.

2.5 Cumulatie

Als inwoner hoor je de bronnen vaak ook tegelijk. Daarom is ook dit onderzocht door de gemeente. Van alle inwoners van Velsen ondervinden 31.700 mensen geluid van wegen, spoor, industrie en luchtvaart van 55 dB L_{den} of meer. Ongeveer 5.000 inwoners worden ernstig gehinderd.

Gecumuleerd over alle geluidbronnen ondervinden ongeveer 17.260 inwoners een geluidbelasting van 50 dB L_{night} of meer. Van deze inwoners worden 1.030 inwoners verstoord in hun slaap (6%).



3. Geluid 2017 en 2022

3.1 Algemeen

Als de geluidbelastingkaarten en het aantal gehinderden in 2017 worden vergeleken met deze ronde (2021/2022) dan zijn er uiteraard verschillen. Deze worden veroorzaakt door voor de hand liggende zaken als wijzigingen in:

- Geluidemissies (verkeersintensiteit, toegestane rijsnelheid, stiller wegdek)
- Geluidoverdracht (afschermende bebouwing, geluidschermen)
- Aantal inwoners (nieuwbouw of sloop woningen)

Er zijn nog andere oorzaken voor de verschillen tussen de beide tranches waardoor ze moeilijker met elkaar te vergelijken zijn. Dit betreft:

- a De gewijzigde rekenmethode. Voor de vorige tranche zijn berekeningen uitgevoerd volgens de Standaardrekenmethode 2 (SRM2). In deze tranche is voor het eerst gebruikgemaakt van de voorgeschreven Europese rekenmethode CNOSSOS-NL. Uit diverse vergelijkingen blijkt dat tussen deze twee rekenmethoden verschillen in geluidbelastingen kunnen optreden van -4 dB tot +5 dB. Dit verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door gewijzigde berekening van de bodemdemping.
- b Andere telmethode voor het bepalen van het aantal objecten en inwoners die een geluidbelasting van 55 dB of meer ondervinden.
- c Gewijzigde dosis-effectrelaties ten opzichte van de vorige tranche: inwoners zijn volgens de gewijzigde dosis-effectrelaties eerder ernstig gehinderd en minder snel slaapverstoord dan in de vorige tranche.

De geluidbelasting van de geluidbron spoor en het wegverkeer is herberekend op basis van rekenmodellen volgens de Nederlandse rekenmethode SRM2 zoals ook in de vorige tranche 2017 gebruikt is. Hiermee is een betere vergelijking te maken tussen de tellingen in deze tranche ten opzichte van de vorige tranche. De aantallen die in de naastgelegen kolommen staan zijn op basis van de rekenmethode SRM2 met de telmethode zoals ook voor de geluidbelastingkaarten is gehanteerd.

3.2 Verschillen

3.2.1 Gemeentelijk wegverkeer

De volgende tabel toont de telling van het aantal geluidbelaste objecten.

tabel 2: telling gemeentelijk wegverkeer (SRM2)

Geluidklasse L_{den}	Aantal objecten SRM2-2021	Aantal objecten SRM2-2016
55 – 60 dB	5.758	4.728
60 – 65 dB	3.331	4.686
65 – 70 dB	1.215	2.601
70 – 75 dB	0	354
Groter dan 75 dB	0	0
Totaal	9.304	12.369

Een afname van het aantal objecten met een geluidbelasting van 55 dB of meer is aanwezig tussen beide tranches (afname 25%). Deze afname is met name in de geluidklassen 60-70 dB te vinden. Een verklaring hiervoor is moeilijk te geven door de grote hoeveelheid gemeentelijke wegen maar kan gezocht worden in een andere modellering (bodemgebruik en objecten), veranderde wegdektypen (voorheen op een aantal wegvakken standaard asfalt, nu een asfalt met beperkte geluidreductie) en andere verkeersintensiteiten.

Het aantal bewoners die ernstige hinder ondervindt van het gemeentelijke wegverkeer is 3.231, terwijl dat in de vorige tranche 3.550 bewoners waren. Een afname van 9% die het gevolg is door de afname van het aantal objecten inclusief de verhoogde dosis effectrelatie voor wegverkeer.

Het aantal slaapverstoorden neemt sterk af: in de vorige tranche was dit nog 1.375 bewoners, nu 542 bewoners. Dit is het gevolg van de aanpassing van de dosis-effectrelatie voor slaapverstoring.

3.2.2 Rijkswegen

342 Woningen ondervinden een geluidbelasting hoger dan 55 dB L_{den} (321 objecten in de klasse 55- 60 dB, 11 objecten in de klasse 60-65 dB en 10 objecten in de klasse 65-70 dB). Dit is een afname van 21% ten opzichte van de vorige tranche (toen in totaal 436 objecten). Een verklaring hiervoor kan gezocht worden in de aangepaste rijsnelheid in de dagperiode (100 km per uur).

3.2.3 Provinciale wegen

De geluidsbelasting door provinciale wegen ligt bij 214 objecten in de gemeente tussen 55 dB en 70 dB L_{den} (71 objecten in de klasse 55-60 dB, 137 objecten in de klasse 60-65 dB en 6 objecten in de klasse 65-70 dB).

In de vorige tranche was dit in totaal 253 objecten, een afname van 15%. Dit is het gevolg van het toepassen van een stiller wegdektype op een deel van de provinciale wegen in de gemeente (waaronder de Amsterdamseweg N202).

3.2.4 Spoorwegen

Bij 397 objecten is het geluid door het spoor 55 dB of hoger in het peiljaar 2021, 390 objecten hiervan ondervinden een geluidbelasting tot 65 dB en 7 objecten tot 70 dB. Wordt vergeleken met het aantal uit de vorige tranche 2017 (met peiljaar 2016, 561 objecten), dan blijkt dat een afname van 30% aanwezig is. Deze afname is te verklaren door inzet van stiller materieel op het spoor, met dit materieel wordt het geluid van het spoor ongeveer gehalveerd (reductie 3 dB) ten opzichte van de vorige tranche.

Deze afname is niet te zien in het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Dit komt door de verhoging van de dosis-effectrelatie tussen beide tranches.

3.2.5 Industrie en luchtvaart

Uit de telling naar het aantal gehinderden blijkt dat 1.300 objecten een geluidsbelasting van 55 dB tot maximaal 70 dB L_{den} ondervinden door geluid van industrie. In de vorige tranche was dit 1.000 objecten. Een toename van 30% is aanwezig die moeilijk te verklaren is maar wellicht een gevolg is van nieuwbouw in de omgeving in de periode 2017-2021.

De tellingen tonen aan dat in de gemeente Velsen 17 objecten aanwezig zijn met een geluidbelasting van 55 dB of meer door luchtvaart. In de vorige tranche was dit 16 objecten, het aantal is daarmee constant gebleven.

3.2.6 Samenvattend

Overall zien we ten opzichte van de vorige tranche een afname in het aantal objecten dat een geluidbelasting hoger dan 55 dB ondervindt door een bepaalde geluidbron.

4. Evaluatie en ruimtelijke ontwikkelingen

4.1 Evaluatie

In het "Actieplan Geluidshinder Wegverkeer 2019- 2023" zijn maatregelen beschreven. Voor de maatregelen 'Geluidplafonds', 'Geluidschermen' en 'Verkeersmaatregelen' waren geen acties opgenomen. Een opsomming van de maatregelen die in deze periode uitgevoerd zijn staat hieronder.

4.1.1 Geluidsanering wegverkeer

Een saneringsproject wegverkeer is afgerond: 71 objecten zijn onderzocht, bij 59 woningen zijn gevelmaatregelen aangebracht. In het project waren 34 weigeraars. Saneringsproject Zeeweg is in voorbereidingsfase. Saneringsproject Hagelingerweg en Vondellaan wordt in 2023 en 2024 uitgevoerd.

Begin 2023 heeft de Omgevingsdienst een aanvraag tot subsidie ingediend voor alle (701) objecten die in de saneringsvoorraad van de gemeente Velsen staan en nog niet afgehandeld zijn. Als subsidie wordt verleend start de omgevingsdienst een saneringsproject voor deze objecten.

4.1.2 Geluidsanering spoor

In het vorige Actieplan was het voorlopige voorstel van ProRail bekend, maar waren er nog geen saneringsplannen vastgesteld. Het plan "Saneringsplan Fase 2, nr. 01" van ProRail waar de saneringswoningen in de gemeente Velsen zijn opgenomen heeft in maart 2024 ter inzage gelegen. Na vaststelling worden in principe de maatregelen binnen 7 jaar uitgevoerd, maar de exacte planning is niet bekend. De kans is wel aanwezig dat in komende Actieplan-periode een deel van de maatregelen uitgevoerd wordt.

4.1.3 Stille wegdekken

Bij (delen van) de Hagelingerweg (noordwest van Kweekerslaan), Van den Vondellaan, de Stationsweg, de Parkweg, De Geul en de Zeeweg (deel ten noorden van Heerenduinweg) wordt nagegaan of steenmastiek-asfalt kan worden toegepast.

Op de Hagelingerweg-noord, Van den Vondellaan en de Zeeweg is een dergelijk stiller wegdek aangebracht. Afhankelijk van het type stil wegdek dat is aangelegd, is een geluidreductie behaald van 1 dB of meer. Het stillere wegdektype SMA-NL8G+ is toegepast op de Noostraat, de geluidreductie is 2 tot 3 dB.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen waar een groot aantal bestemmingen wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld een woonwijk met een groot aantal woningen) kan invloed hebben op de hoeveelheid verkeer rondom het plangebied maar ook daarbuiten. Ook door een verkeerscirculatieplan (VCP) kan de verkeersstroom in een gemeente veranderen.

Ontwikkelingen voor woningbouw binnen de gemeente Velsen zijn onder andere:

- Driehuis: flexwonen VV Waterloo
- Zuidoostrand, Missiehuis
- IJmuiden: flexwonen Groot Helmduin, Oud-IJmuiden, Zuiderkruisstraat
- Santpoort-Noord: Delftplein, flexwonen
- Santpoort-Noord, Vlietweg 2
- Velsen-Noord: De Schouw
- Velsen-Zuid: Pontplein (verbetering doorstroom en verkeersveiligheid)
- Velsbroek: Broeklanden, Hofgeest, Dreef 10, Platbodem

5. Plandrempel en Maatregelen

5.1 Afweging plandrempel

Een plandrempel geeft aan vanaf welke geluidbelasting de gemeente objecten met prioriteit wilt aanpakken en is geen nieuwe norm. De plandrempel heeft vooral een signalerende functie en wordt uitgedrukt in een waarde voor het gehele etmaal (L_{den}) en een waarde in de nachtperiode (L_{night}). Voor het bepalen van de plandrempel zijn de rekenmodellen van het wegverkeer eerst omgezet naar de rekenmethode volgens de Omgevingsregeling.

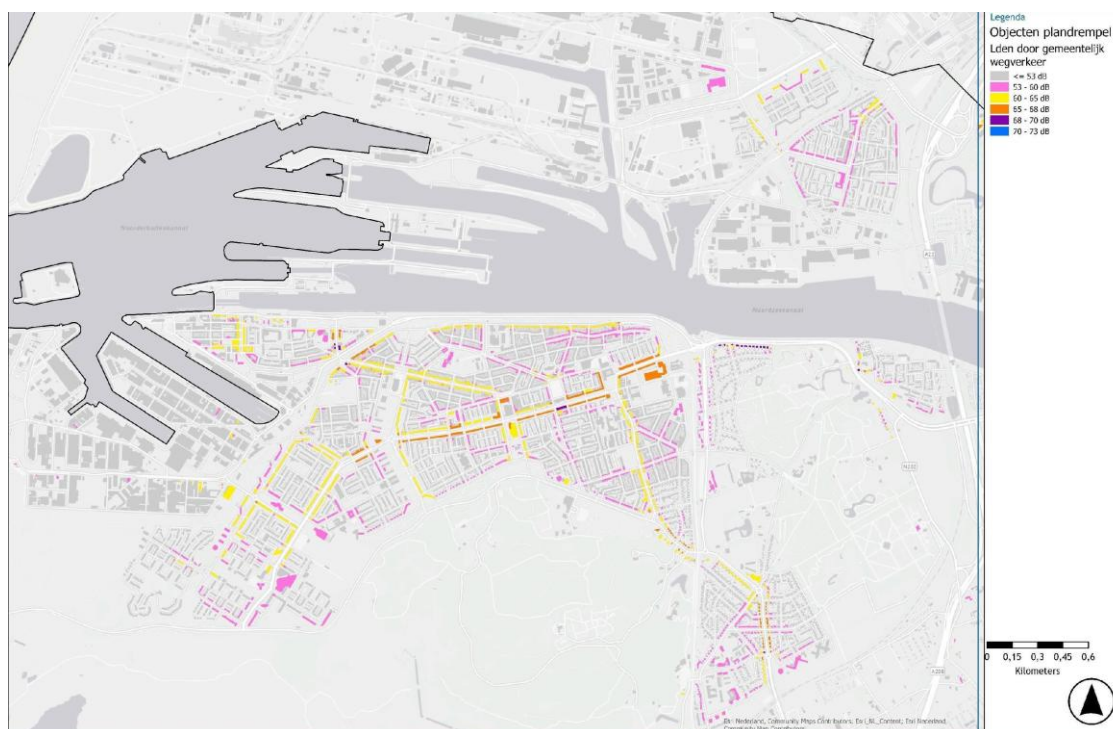
De onderstaande tabel laat het aantal objecten zien met een geluidsbelasting door het gemeentelijk wegverkeer boven een bepaalde plandrempel: de waarde van 70 dB L_{den} is de grenswaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de waarde van 53 dB is de advieswaarde van de World Health Organization (WHO). Hoe lager de plandrempel wordt gekozen des te meer objecten een geluidbelasting boven deze drempel hebben. Van prioritering van bepaalde locaties is dan geen sprake meer. Bovendien zijn de technische en financiële mogelijkheden om het geluid te verlagen meestal beperkt.

Een 'hotspot' is een gebied waar veel objecten met een geluidbelasting boven de plandrempel liggen.

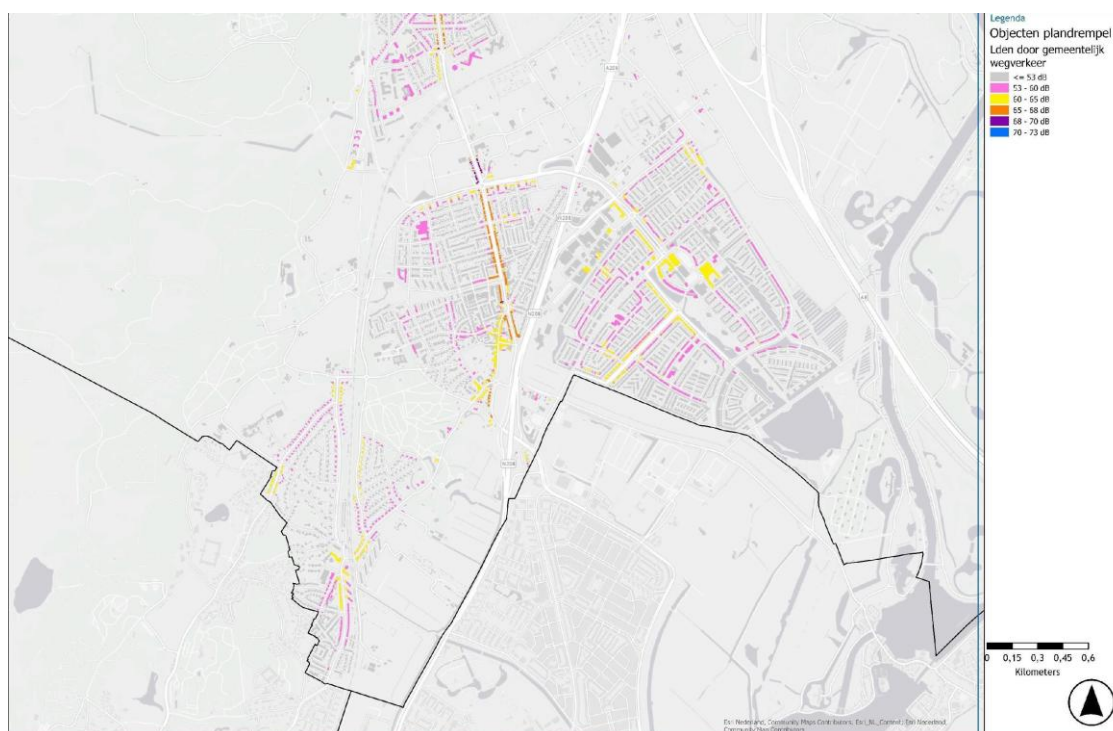
tabel 3: Telling objecten en hotspots gemeentelijk wegverkeer

Plandrempel L_{den}	Aantal objecten	Hotspot gemeentelijk wegverkeer
70 dB	0	Geen
68 dB	71	Hagelingerweg, Lange Nieuwstraat, Stationsweg
65 dB	590	Vele wegen
60 dB	2.100	Vele wegen
53 dB	6.200	Vele wegen

Zie de figuren op de volgende bladzijde waarbij de objecten gekleurd zijn volgens de plandrempel uit de bovenstaande tabel.



figuur 4: Plandirempel gemeentelijk wegverkeer Velsen-Noord, IJmuiden en Driehuis



figuur 5: Plandirempel gemeentelijk wegverkeer Velserbroek en Santpoort-Zuid

5.2 Oplossingsrichtingen

5.2.1 Bronmaatregelen

Ter plaatse van de hotspots kan het geluid worden verminderd met een stiller wegdektype. De gemeente heeft geen bronbeleid voor het toepassen van stille wegdekken. Om af te wegen of een geluidreducerend wegdek kan en ook doelmatig is, zijn de volgende aspecten van belang:

- a Is bij de adressen sprake van een afgehandelde sanering?
- b Is al een geluidreducerend wegdek aanwezig? Kan een nog stiller wegdek hier?
- c Hoe lang is het wegvak waar het stille wegdek nodig is?
- d Wat is het bouwjaar van de woning?
- e Is ook sprake van een hoge geluidbelasting door andere bronnen?
- f Zijn veel kruisingen aanwezig op het wegvak?

Per situatie weegt de gemeente af of een geluidreducerend wegdek wordt toegepast.

5.2.2 Geluidschermen

Geluidschermen in binnen de bebouwde kom zijn vanuit stedenbouwkundig opzicht en ook in het kader van veiligheid meestal niet gewenst. Ook is voor een scherm in de bebouwde kom meestal geen ruimte. Daarom heeft de gemeente geen onderzoek gedaan naar het plaatsen van scherm als oplossingsrichting.

5.2.3 Woningisolatie

Het geluid in de woningen kan worden verminderd met isolatie van de gevel(s). Aan de hand van een gevelonderzoek wordt dan eerst bepaald wat de huidige binnenwaarde in de woning is en welke maatregelen nodig zijn om deze (indien nodig) te verminderen. De gemeente past hierbij de binnenwaarde toe die ook in projecten 'geluidsanering' gehanteerd wordt. Woningisolatie is een dure maatregel, vooral als dit bij veel woningen nodig is. Woningisolatie wordt door de hoge kosten door de gemeente dan ook in zeer beperkte mate ingezet.

5.2.4 Verkeerscirculatieplan

De gemeente kan in verkeerscirculatieplan (VCP) wegen opnemen waarvoor de rijsnelheid verlaagd wordt. De rijsnelheid van wegvakken verlagen naar 30 km per uur kan het geluid bij de woningen met 3 tot 5 dB verminderen. Hierbij wordt opgemerkt, dat deze reductie alleen plaatsvindt als na de snelheidsverlaging hetzelfde wegdektype aanwezig is. Als het huidige wegdektype 'asfalt' is en het nieuwe wegdektype klinkers wordt vindt deze reductie niet plaats.

5.2.5 Zachte maatregelen

Voornoemde oplossingsrichtingen zijn 'harde' oplossingsrichtingen. De gemeente weegt ook 'zachte' maatregelen af. Bijvoorbeeld kansen voor het stimuleren van het fietsgebruik, het bevorderen van een gezonde leefomgeving door meer groen in de gemeente en (meer) laadpalen voor elektrisch rijden.

Waar mogelijk is zal de inzet van groen in de komende planperiode, indien praktisch haalbaar, worden meegenomen om een bijdrage te leveren aan de vermindering aan de ervaren geluidsdruk. Dit wordt gedaan naar aanleiding van het verzoek van de gemeenteraad. Groen heeft met name een positief effect op de beleving van geluid en kunnen de beleving of het gedrag van de bewoners beïnvloeden met als doel de hinder te verzachten. De 'zachte' maatregelen sluiten aan bij het beleid van de gemeente. Zo heeft de gemeente een 'Groenstructuurplan Velsen, Velsen klimaatbestendig' en een 'Mobiliteitsagenda Velsen, veilig en vlot door Velsen!'.

5.3 Plandrempel gemeentelijk wegverkeer

5.3.1 Plandrempel 2018-2023

In het vorige Actieplan was de plandrempel voor het gemeentelijk wegverkeer 68 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh. Voor de andere geluidbronnen waren geen plandrempels vastgesteld, omdat de gemeente op deze geluidbronnen geen directe invloed heeft.

5.3.2 Plandrempel 2024-2028

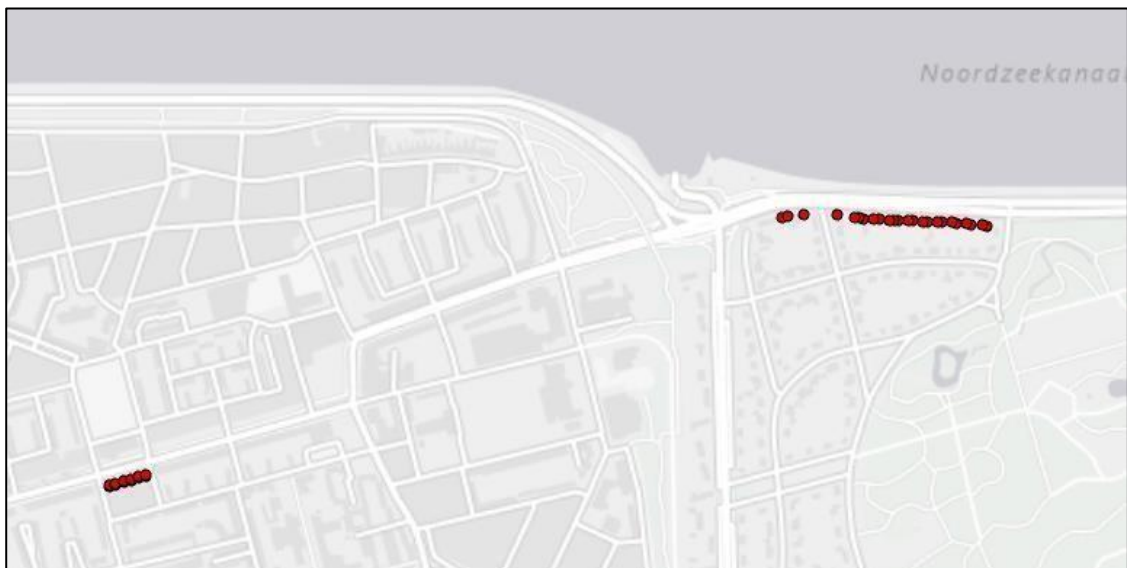
De keuze om tot een plandrempel te komen is een afweging tussen de diverse scenario's en de opgave per scenario. Het kostenaspect, maar ook lopende onderhoudsprogramma's en gemeentelijke ontwikkelingen en daarmee de effecten daarvan op de geluidbelasting spelen daarbij een rol.

Gezien de afweging opgave versus investering, hanteert de gemeente Velsen voor de periode van 2024-2028 de plandrempel van 68 dB voor gemeentelijke wegen. Waar programma's (waaronder het onderhoudsprogramma) de ruimte en kansen bieden zal de gemeente de hotspots van 65 dB aanpakken. Voor de overige geluidbronnen sluiten de plandrempels aan op de grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Een 'hotspot' is een gebied waar objecten met een geluidbelasting boven de plandrempel liggen.

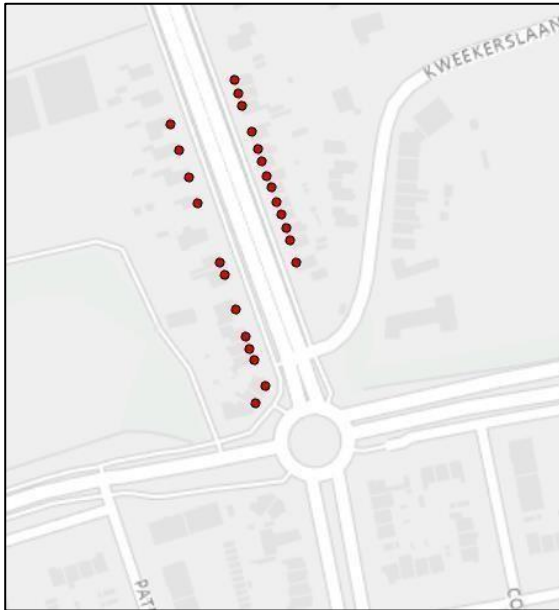
5.3.3 Hotspots gemeentelijk wegverkeer

Met een plandrempel van 68 dB L_{den} voor het gemeentelijk wegverkeer zijn ongeveer 71 objecten aanwezig met een overschrijding van deze plandrempel (in totaal 77 adressen). Het betreft hier met name hotspots aan de Hagelingerweg, de Lange Nieuwstraat en de Stationsweg. Het geluid door gemeentelijke wegen is maximaal 70 dB L_{den} .

In de volgende figuren staan de hotspots waar het geluid door gemeentelijk wegverkeer hoger is dan de plandrempel van 68 dB L_{den} .



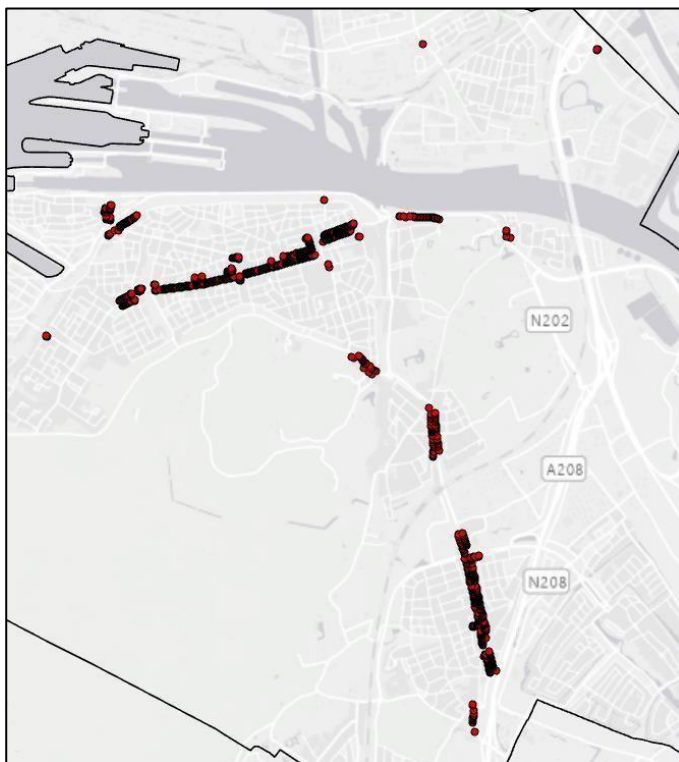
figuur 6: Plandrempel 68 dB - Hotspots Lange Nieuwstraat en Stationsweg



figuur 7: Plandirempel 68 dB – Hotspot Hagelingerweg

5.3.4 Ambitie plandirempel 65 dB

Zou de plandirempel voor het gemeentelijk wegverkeer in de toekomst worden verlaagd naar 65 dB L_{den} , dan vindt een overschrijding van de plandirempel plaats bij 1.400 adressen (590 objecten). De onderstaande figuur toont de dan aanwezige hotspots, zie ook de figuren in paragraaf 5.1 Afweging plandirempel (oranje gebouwen).



figuur 8: Plandirempel 65 dB – hotspots gemeente Heemstede

6. Maatregelen

Met dit actieplan beschrijft de gemeente de plandrempel, de keuze om tot deze plandrempel te komen en de mogelijke oplossingsrichtingen die passen bij de situatie binnen de gemeente Velsen. De gemeente heeft de ambitie om de hotspots van 68 dB op korte termijn en op langere termijn de hotspots van 65 dB aan te pakken.

Het Actieplan, met daarmee de plandrempel en de mogelijke maatregelen, geldt als een belangrijke bouwsteen bij het opstellen van het nieuwe onderhoudsprogramma van gemeentelijke wegen. Hiervoor zal doorlopend bekeken worden hoe het onderhoud en renovatie naar voren kan worden getrokken waarbij gelijktijdig wordt onderzocht of en waar geluidreducerende maatregelen getroffen dienen te worden. Dit Actieplan geldt daarnaast ook als bouwsteen voor andere projecten en programma's waaronder het Omgevingsplan, maar ook overige programma's waarbij wegverkeer centraal staat en die binnen deze planperiode lopen of worden opgestart.

6.1 Geluidsanering

Het saneringsproject Hagelingerweg wordt in deze actieperiode uitgevoerd. Een groot aantal woningen aan de Lange Nieuwstraat en de Stationsweg is reeds de saneringssituatie afgehandeld. Als dat nodig was, is woningisolatie toegepast.

6.2 Gemeentelijke wegen

Het toepassen van maatregelen gelijktijdig met het reguliere onderhoudsprogramma draagt bij aan beperking van de kosten en heeft daarmee de voorkeur. De beslissing over het toepassen van stille wegdekken is afhankelijk van beschikbaar budget en ligt geheel bij de gemeentelijke wegbeheerder. Met het onderhoudsprogramma wordt ook weer steeds een afweging gemaakt van de in dit actieplan beschreven maatregelen.

De wegen die in het kader van onderhoud de komende jaren aan bod komen zijn:

- Stationsweg en Parkweg, Velsen-Zuid
- Kanaaldijk, IJmuiden
- Rijksweg langs Beeckestijn, Velsen-Zuid
- Broekeroog, Velsbroek (daar wordt nu een nieuwe woonwijk gemaakt)
- Velsbroekse Dreef, Velsbroek
- Westbroekerweg, Velsbroek
- Dreefbrug over de N208 (tussen Santpoortse Dreef en Velsbroekse Dreef)
- Hagelingerweg, Santpoort-Noord (tussen Burgermeester Weertsplantsoen en Santpoortse Dreef).

Een deel van de wegen in de gemeente wordt mogelijk in de toekomst afgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van 50 km per uur (GOW50) naar een GOW30 (rijsnelheid 30 km per uur). Het beleid hiervoor wordt in de komende actieperiode opgesteld door de gemeente.

6.3 Rijkswegen en Provinciale wegen

De gemeente kiest er voor om de plandrempel voor rijkswegen en voor provinciale wegen over te nemen uit het Bkl. De grenswaarde in het Bkl is 60 dB voor deze geluidbronnen.

De geluidbelasting door rijkswegen is in de gemeente Velsen maximaal 70 dB. Bij 21 woningen wordt de plandrempel overschreden.

In de gemeente Velsen is het geluid door de provinciale wegen maximaal 70 dB L_{den} . Als aangesloten wordt bij een plandrempel van 60 dB dan vindt bij 143 een overschrijding plaats.

6.4 Spoor

De gemeente kiest er voor om de plandrempeel voor railverkeer over te nemen uit het Bkl. De grenswaarde in het Bkl is 65 dB. Bij een plandrempeel voor het spoor van 65 dB zijn objecten (met name in Santpoort-Zuid) aanwezig met een overschrijding van deze plandrempeel. De geluidbelasting is maximaal 70 dB.

De gemeente is geen eigenaar van het spoor en heeft daardoor minder invloed op de geluidhinder door deze geluidbron.

Prorail heeft het saneringsplan voor de gemeente Velsen in maart 2024 ter inzage gelegd. In het jaar 2024-2025 zal door het ministerie (BSV) hierop een ontwerpbesluit worden genomen. De gemeente krijgt hier bericht van en kan hierop eventueel zienswijzen indienen. De adressen die als hotspot aangemerkt zijn, zijn waarschijnlijk in dit saneringsplan opgenomen. Het geluid op de gevels van deze woningen wordt in dit plan verlaagd en/of wordt onderzoek verricht naar de geluidwering van de gevels (woningisolatie).

6.5 Industrie en Luchtvaart

De gemeente kiest er voor om de plandrempeel voor industrie over te nemen uit het Bkl. De grenswaarde is 55 dB L_{den} . Bij een plandrempeel van 55 dB is bij 1.300 woningen het geluid hoger dan deze waarde.

Geluidzoneerde industrieterreinen zijn in het geluidbelastingkaarten opgenomen (waaronder Tata Steel). De geluidruimte voor de industrie is hierdoor begrensd. Hiermee is de woonomgeving wettelijk beschermd. OD-NZKG toetst vergunningaanvragen aan de geluidzone. Bij geluidklachten over Tata Steel denkt de gemeente ook mee met OD-NZKG.

In het Bkl zijn geen standaardwaarden en grenswaarden voor luchtvaart opgenomen. De gemeente kiest er voor om geen plandrempeel voor luchtvaart vast te stellen. Per situatie weegt de gemeente af of het geluid van luchtvaart acceptabel is. Om aandacht te vragen voor het verminderen van geluidhinder als gevolg van luchtvaart werkt de gemeente Velsen samen met acht gemeenten in de regio; Alkmaar, Bergen, Beverwijk, Castricum, Haarlem, Heemskerk, Heiloo en Uitgeest.

De gezamenlijke inzet vindt vooral plaats op volgende aspecten:

- Herstellen van de balans tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden.
- Het vaststellen van geluidnormen voor luchtvaart en daarmee het borgen van individuele bescherming van inwoners binnen de gemeente.
- Het afschaffen van nachtvluchten.

7. Participatie en Inspraak

7.1 Participatie

Bij het opstellen van dit Actieplan zijn burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen betrokken door middel van een informatieavond.

Op 12 maart 2024 is een bewonersavond georganiseerd waarbij de inwoners zijn geïnformeerd over het Actieplan, de procedure en de stand van zaken. Tijdens deze avond is informatie opgehaald over de ervaren geluidhinder. Tijdens deze avond is vanuit de gemeente Velsen voornamelijk het signaal ontvangen dat de geluidhinder door bewoners voornamelijk wordt ervaren door:

- De grote intensiteit en piekgeluiden op de wegen in de zomerperiode
- De (extra) geluidsoverlast als gevolg van overschrijding van de toegestane snelheid
- Motorverkeer
- Lawaaiige uitlaatsystemen.

Maatregelen buiten de scope van dit Actieplan In de uitwerking van dit Actieplan constateren we dat deze ervaren geluidshinder niet terugkomt bij de geïnventariseerde hotspots. Dit Actieplan beschrijft voor deze ervaren hinder dan ook geen maatregelen, maar geldt wel als signaalfunctie voor toekomstige projecten en ontwikkelingen binnen de gemeente Velsen.

7.2 Wat kunt u doen

De gemeente heeft de geluidssituatie binnen de gemeente geanalyseerd en een plan bedacht om deze te handhaven of verder te verbeteren.

Op 10 juli 2024 gaf het college van de gemeente Velsen het Actieplan Geluid 2024 – 2028 vrij voor inspraak. Van 10 juli tot en met 21 augustus 2024 lag het Actieplan Geluid 2024-2028 ter inzage, zodat iedereen er via een zienswijze op kon reageren. De gemeente Velsen heeft hierop drie reacties ontvangen; twee inwoners en de GGD Kennemerland. De gemeente Velsen dankt de indieners voor hun betrokkenheid en input. De zienswijze heeft geleid tot een geringe aanpassing (zienswijze 3 van de GGD) van het Actieplan Geluid 2024-2028.

Maatregelen treffen kost geld. De gemeente zet financiële middelen in op de beleidsgebieden en locaties waar de meeste mensen profijt van hebben. Het is daarom niet mogelijk om iedere overschrijding van de plandrempel (separaat) op te pakken.

28-01-2025

Burgemeester en wethouders gemeente Velsen

Bijlage 1 – Achtergrondinformatie

Wat is geluid?

Geluid zijn trillingen in de lucht die door gezonde oren zijn waar te nemen. Als een voorwerp geluid maakt, worden de luchtdeeltjes in de omgeving samengeperst, waardoor de luchtdruk daar hoger wordt. De samengeperste luchtdeeltjes botsen met omliggende deeltjes in de lucht en geven hun energie zo door. De eenheid om de geluidsterkte aan te geven is de decibel (dB).

Geluid kun je meten met een geluidmeter. Om een goed beeld te krijgen van een meting, moet je deze over een lange tijd uitvoeren. Zo houd je rekening met verschillende weersinvloeden (temperatuur, wind, luchtvochtigheid). Voor het bepalen van geluidsniveaus voor de hele gemeente, is het veel te kostbaar om metingen uit te voeren.

Daarom is gebruik gemaakt van een wettelijk vastgestelde rekenmethodiek. Het grote voordeel van rekenen is dat je hiermee ook effecten van maatregelen in beeld kan brengen. Met metingen is dit niet mogelijk.

Deze methodiek wordt ook gebruikt bij het bepalen van het toekomstige geluidsniveau bij nieuwe ontwikkelingen.

Wat is geluidhinder

Geluidhinder heeft te maken met hoe iemand het geluid ervaart. Een individueel persoon kan een bepaald soort geluid of een bepaald geluidsniveau als hinderlijk ervaren, terwijl een ander persoon dat niet doet. Het doet er daarbij niet altijd toe of dat geluidsniveau onder of boven de in de wet toegestane grenswaarde ligt.

In Nederland zijn de wettelijke normen gebaseerd op de hinderbeleving van groepen. De ervaring leert dat, bij grotere groepen mensen, de hinder bij een bepaald geluidsniveau (naar tijd en plaats) slechts in beperkte mate varieert.

Om de geluidhinder te kunnen voorspellen, wordt gebruikgemaakt van zogenoemde dosis-effectrelaties. Deze drukken de relatie uit tussen het geluidsniveau en de mate van hinder die de bewoners ervan ondervinden.

Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidhinder in de woonomgeving. Ontwaakmomenten in je slaap kan erg hinderlijk zijn. Hierdoor kun je een hoge bloeddruk krijgen, wat de kans op een hartinfarct vergroot.

Waarom nu aandacht?

Wanneer je een huis bouwt, moet je voldoen aan allerlei (wettelijke) regels. Ook ten aanzien geluid moet je onderzoeken hoe hoog het niveau is en pas je zo nodig geluidmaatregelen toe. Bijvoorbeeld aan de weg (stiller asfalt, of lagere snelheid), met het plaatsen van schermen of geluidwallen, of maatregelen aan de gevel (bv. speciale kozijnen en glas) om ervoor te zorgen dat je in huis geen hinder ondervindt van een nabijgelegen geluidbron.

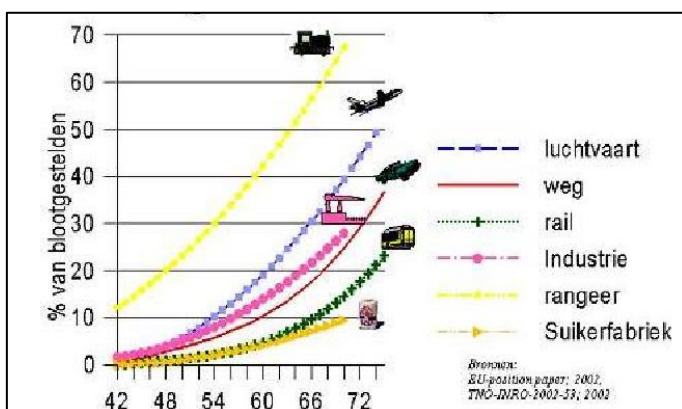
De aandacht ligt bij hinder ten gevolge van (spoor)wegen en industrie. Overige bronnen van overlast (bijvoorbeeld burenlawaai of overlast van brommers of horeca) vallen buiten het onderzoek.

Proces

Volgens artikel 16.27 van de Omgevingswet is bij het opstellen van een Actieplan de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat het ontwerp van het Actieplan - na de gebruikelijke bekendmaking - minstens zes weken ter inzage wordt gelegd. In afwijking tot artikel 3.15 mag iedereen in die periode zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

In dit definitieve Actieplan zijn de ingekomen zienswijzen en de reactie van de gemeente op die zienswijzen opgenomen in bijlage 3. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen in het ontwerpplan.

Het Actieplan geluid bevat alleen beleidsvoornemens; het staat dus niet open voor beroep.



Bijlage 2 - Informatie geluidbronnen

Wegverkeer

De geluidbelastingkaarten zijn opgesteld op basis van een modelberekening 2019 die representatief is voor het peiljaar 2021.

Voor de gemeente Velsen is geen geactualiseerd verkeersmodel beschikbaar gesteld door de omgevingsdienst (verkeersmodel was nog niet gereed ten tijde van het maken van de geluidsbelastingkaarten). In overleg met de omgevingsdienst is besloten de verkeersgegevens voor de gemeentelijke wegen uit de vorige tranche te hanteren, deze zijn representatief voor het peiljaar 2016. De verkeersintensiteiten zijn met een autonome groei van 1,5% per jaar opgehoogd naar het peiljaar 2019.

Provinciale wegen

De rijnsnelheden, de wegdekken en de intensiteiten zijn aangeleverd door de provincie Noord-Holland.

Rijksweg en Spoor

Voor de rijkswegen heeft Rijkswaterstaat verkeersgegevens beschikbaar gesteld (dataset END van 21 december 2021). Voor de spoor- gegevens is gebruik gemaakt van de 'Dataset END-kaarten' van ProRail uit januari 2022.

Industrie en Luchtvaart

Voor het aspect 'industrielawaai' zijn de geluidzones uit de vorige tranche gehanteerd. Voor het opstellen van de geluidsbelastingkaarten is gebruik gemaakt van de actuele situatie.

Voor luchtvaart zijn geen berekeningen uitgevoerd. De geluidcontouren van het luchtvaartlawaai van Schiphol zijn aangeleverd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Rekenmethoden

De geluidbelastingkaarten zijn opgesteld volgens de rekenmethode CNOSSOS-NL. Om tellingen te kunnen vergelijken tussen 2022 en 2017, zijn berekeningen uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor dit Actieplan zijn de rekenmodellen wegverkeer en spoor omgezet naar de meet- en rekenmethode zoals beschreven in de Omgevingsregeling bijlage IVe.

Cumulatie

Voor de cumulatie van de verschillende geluidbronnen wordt de cumulatiemethode toegepast die is opgenomen in artikel 3.25 uit de Omgevingsregeling. In deze methode wordt het geluid door wegen, spoorwegen, industrie- terreinen, windturbines en schietbanen omgerekend naar het geluid door wegen dat evenveel hinder veroorzaakt. Vooralsnog wordt de geluidbron 'luchtvaart' nog buiten beschouwing gelaten. Hieronder zijn de wegingsfactoren per geluidsoort opgenomen.

a. voor wegen:

$$L_{VL}^* = 1,00 \cdot L_{VL} + 0,00;$$

b. voor spoorwegen:

$$L_{RL}^* = 0,0192 \cdot L_{RL}^2 - 1,3715 \cdot L_{RL} + 65,05;$$

c. voor industriegebieden:

$$L_{IL}^* = 0,0146 \cdot L_{IL}^2 - 0,5802 \cdot L_{IL} + 45,024;$$

d. voor windturbines:

$$L_{WT}^* = 0,0388 \cdot L_{WT}^2 - 2,063 \cdot L_{WT} + 67,673; \text{ en}$$

e. voor schiedbanen:

$$L_{SG}^* = 1,00 \cdot L_{SG} + 0,00,$$

waarbij:
 $L_{VL}, L_{RL}, L_{IL} \text{ en } L_{WT}$ worden uitgedrukt in L_{dpm} en L_{SG} wordt uitgedrukt in B_{dpm} .

8. Vanaf een bij ministeriaal besluit te bepalen tijdstip wordt het geluid door luchtvaart omgerekend naar het geluid door wegge dat evenveel hinder veroorzaakt, volgens de formule:

$$L_{LL}^* = -0,0095 \cdot L_{LL}^2 + 2,165 \cdot L_{LL} - 17,489$$

waarbij L_{LL} wordt uitgedrukt in L_{dpm} .

9. Het gecumuleerde geluid L_{CUM} wordt berekend volgens de formule:

$$L_{CUM} = 10 \cdot \lg \left(\sum_{n=1}^N 10^{L_n^*/10} \right)$$

waarbij gesommeerd wordt over alle N betrokken geluidbronnen en de index n staat voor de geluidbronsoorten en andere geluidbronnen, bedoeld in het eerste lid of, als geluid door andere geluidbronnen wordt betrokken, het geluid door die geluidbronnen.

Bepaling gehinderden

In de Regeling geluid milieubeheer is in bijlage 2 (geldend tot 1 januari 2024) de rekenmethode opgenomen voor het berekenen van schadelijke effecten door geluid.

Voor de bepaling van deze effecten worden de volgende aspecten beschouwd:

- a ischemische hartziekten (IHD)
- b hoge mate van hinder (HA)
- c hoge mate van slaapverstoring (HSD)

Alleen voor de geluidbron wegverkeer is in de regeling een werkwijze beschreven voor de berekening van het relatieve risico (RR) van ischemische hartziekten (IHD).

Voor de tellingen van het aantal ernstig geluidgehinderden en het aantal slaapverstoorden inzake de geluidbelastingkaarten is gebruikgemaakt van de zogenaamde dosis-effectrelaties uit deze Regeling. De dosis-effectrelaties geven (wetenschappelijk onderbouwd) de kans dat een persoon gehinderd wordt door het geluid. De dosis-effectrelaties verschillen per bronsoort en geluidbelastingklasse.

In de Omgevingsregeling (geldend vanaf 1 januari 2024) zijn de dosis-effectrelaties en de berekening van het relatieve risico op de kans op een ischemische hartziekte opgenomen in bijlage XIX. Deze komen overeen met de relaties zoals in de Regeling geluid milieubeheer was opgenomen

Monitoring

Nieuw onder de Omgevingswet is dat monitoring gaat plaatsvinden van lokale en provinciale wegen en van lokale spoorwegen, zoals dat nu al gebeurt voor de rijkswegen en het spoor. Lokale wegen en lokale spoorwegen krijgen een Basis geluid emissie (BGE), waarbij de gemeente en het waterschap verantwoordelijk zijn voor de monitoring. De regels hiervoor zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Vanaf een vastgelegde datum (uiterlijk basisjaar 2026) monitort het bevoegd gezag de geluidsemissie van het wegennetwerk ten opzichte van de vastgelegde (suggestie of is het "vastgestelde") basis geluid emissies. Minimaal iedere 5 jaar wordt daar verslag van gedaan. Bij een toename van 1,5 dB of meer moet de wegbeheerder (gemeente of het waterschap) aanvullende geluidmaatregelen overwegen.

In de BGE worden gemeentewegen en waterschapswegen opgenomen met een verkeersintensiteit van 2.500 motorvoertuigen of meer per etmaal.

Bijlage 3 - Reactie gemeente op zienswijzen

Zienswijze	Reactie gemeente
inwoner 1	
1. Wij vragen u om te overwegen dat de minister van Houtenlaan, het gedeelte achter de woningen van De Savornin Lohmanlaan 2 tot en met 18 alsnog in het actieplan 2024-2028 wordt opgenomen aangezien u een plandrempel van 68 dB heeft opgenomen.	Het Actieplan Geluid 2024-2028 is van toepassing op de gehele gemeente. Hierin staat een aantal wegen benoemd dat vanwege onderhoud aan bod komen en waarvoor een afweging zal worden gemaakt voor om deze te voorzien van stil asfalt. Uw genoemde locatie staat hier niet bij omdat deze nog niet voor onderhoud in aanmerking komt.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
2. Het actieplan is gebaseerd op de geluidbelastingkaarten over het jaar 2021. Dit jaar was een corona jaar waar de verkeersbewegingen logischer wijs veel lager waren. Ons inziens een jaar waar deze kaarten niet op gebaseerd kunnen worden.	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 Geluid 2024-2028 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. Door de reeds gerealiseerde en toekomstige woningbouw in Driehuis en de plannen voor woningbouw rond het Telstar stadion en de Stadsschouwburg willen wij u erop wijzen dat de minister van Houtenlaan een extra geluidsbelasting gaat geven. Voor vele gebieden in IJmuiden is de minister van Houtenlaan nu de ontsluitingsweg.	Nieuwe woningen zullen worden getoetst aan de normen uit de Omgevingswet en het Besluit Kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl). Dit zijn rijksregels. Voor nieuwe situaties geldt een streefwaarde (53 dB) en grenswaarde (70 dB) voor wegverkeerslawaaï zoals weergegeven in het Bkl. Het Actieplan Geluid 2024-2028 gaat over bestaande situaties. Bij het op te stellen Omgevingsplan zal de gemeente onderzoeken of deze plandrempels kunnen worden opgenomen als grenswaarden. Op die manier kan je ervoor zorgen dat er geen nieuwe situaties boven de plandrempel worden gerealiseerd.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
4. Het actieplan is opgesteld voor de jaren 2024-2028, het beperken van de geluidshinder wegverkeer. De verkeersbewegingen zijn de laatste twee jaar aanzienlijk toegenomen en aangezien dit actieplan geldt voor de periode 2024-2028 zal ons woongenot nog verder achter uitgaan. Uitgaande van de plannen van de Gemeente Velsen komt op basis van uw voorgestelde actieplan de geluidsoverlast tot 2028 van de minister van Houtenlaan niet voor.	Zie reactie 1.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>

5. Op de situatietekeningen van de Minister van Houtenlaan komt deze weg niet voor in het actieplan. Tijdens de bijeenkomst op 12 maart 2024 heeft u in het verslag op pagina 13 Gemeente Velsen/m.2020.1336.21.P005 onze opmerkingen en informatie onvoldoende meegenomen in deze verslaglegging. Uw aantekening "De grote intensiteit en piekgeluiden op de wegen in de zomerperiode" worden als signaal genegeerd.	In het Actieplan Geluid 2024-2028 is aangegeven dat dit signaal tijdens deze avond is afgegeven maar ook is aangegeven dat in dit Actieplan Geluid 2024-2028 geen maatregelen zijn opgenomen. De signalen dienen voor toekomstige projecten en ontwikkelingen binnen de gemeente Velsen.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
6. In uw Actieplan vermeldt u dat in de nachtperiode de plandrempel 10dB lager ligt. Vanaf 06.00 uur is het vrachtverkeer van en naar de minister van Houtenlaan aanzienlijk. Naast deze geluidsbelasting wil ik u op de hoogte brengen dat in het kader van de milieukwaliteit dit vrachtverkeer een schadelijk effect heeft door de uitlaatgassen. Aangezien het over het algemeen westen wind is geeft dit ook een aandachtspunt. In uw Actieplan vermeldt u ook dat snelheidscontrole niet bij het Gemeentelijk gezag ligt maar bij de politie. Krijgt onze aandacht.	Handhaving op overlast van individuele voertuigen is een bevoegdheid van de politie (net als bijvoorbeeld het handhaven op snelheid). Wij hebben dit ook doorgeven aan de politie en zullen bij toekomstige projecten en ontwikkelingen hier extra aandacht voor vragen.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
Inwoner 2	
1. De voorgestelde plandrempel wordt aanbevolen op 68 dB, zoals tot op heden door de gemeente Velsen altijd is aangehouden. De Rijksoverheid hanteert 65 dB als maximum en streeft naar 60 dB in de praktijk (de WHO-waarde is 53 dB als gezondheidsnorm voor mensen). Wanneer opnieuw de waarde van 68 dB door de gemeente Velsen wordt vastgesteld en zelfs de maximale waarde van de Rijksoverheid (65 dB) wordt genegeerd, blijkt daaruit dat de gemeente Velsen geen boodschap heeft aan de gezondheid van haar bewoners.	De gekozen plandrempel ligt hoger dan de WHO-waarden van 53 dB. De advieswaarde van 53 dB Lden is echter niet overal haalbaar. In gemeente zijn bijvoorbeeld diverse grote wegen met veel doorgaand verkeer. De huidige geluidbelastingen laten zien dat er een groot gat zit tussen deze belasting en die advieswaarde van de WHO. Indien gekozen wordt voor een plandrempel van 53 dB gaat het om zoveel woningen (6200 woningen) dat er geen sprake meer is van prioritering. Een andere mogelijkheid is het aanpakken van de "hotspots"(gebieden met hoge geluidsbelasting en dus veel hinder). Bovendien zijn de technische en financiële mogelijkheden om het geluid te verlagen meestal beperkt. Dit gat kan oplopen tussen de 10 en 15 dB. Een verlaging van de geluidsniveaus van 10 tot 15 dB is niet op te lossen met stiller asfalt of snelheidsverlagingen.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
2. Met betrekking tot de huidige geluidhinder aan de Stationsweg en de verkeersproblematiek op/van het Pontplein in de gemeente Velsen het volgende. De gemeente wil het huidige pontplein als verkeersknooppunt zodanig reconstrueren dat het verkeersveiliger wordt, met name ook voor fietsers, en dat een betere doorstroming van het autoverkeer zal plaatsvinden.	Uw zorgen om de verkeersproblematiek en verkeersveiligheid rondom het Pontplein en de Stationsweg zijn begrijpelijke maar daar gaat het Actieplan Geluid 2024-2028 niet over. Uw opmerkingen zijn doorgestuurd naar de projectleider van het project Pontplein/Stationsweg.

Een betere doorstroming van het verkeer zal ten koste gaan van de verkeersveiligheid voor de bewoners en bezoekers van de woningen aan de Stationsweg. Deze verkeersonveilige situatie is reeds vele jaren geleden bij der gemeente aangekaart, waarbij door de toenmalige wethouder Vennik in 2017 de aanleg van een ventweg annex fietsstraat werd toegezegd. Tot op heden is daarvan niets terecht gekomen. Hieruit blijkt dat de gemeente Velsen geen boodschap heeft aan de verkeersveiligheid van haar bewoners.	Hierover is inmiddels contact met u geweest. Hierbij zijn de volgende toezeggingen gedaan: • Komend jaar worden de definitiefase en ontwerpfasen voor het gebied Parkweg, Stationsweg en Pontplein doorlopen. Bewoners van de Stationsweg worden hierbij vanaf de definitiefase al betrokken; • Er zal serieus worden bekeken of het verlagen van de rijbaan van de Stationsweg mogelijk is. Hiermee wordt de geluidsbelasting op de woningen mogelijk een stuk lager. We hebben toegezegd dat we de haalbaarheid van dit idee gaan toetsen en de kosten inzichtelijk gaan maken zodat deze optie afgewogen kan worden.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
GGD Kennemerland	
1 Streef naar de gezondheidkundige richtwaarden van 50 dB Lden en 40 dB Lnight voor bronnen wegverkeer, railverkeer en bedrijven gezamenlijk. De plandrempele die gemeente Velsen wil aanhouden is 68 dB Lden voor gemeentelijke wegen, 60 dB Lden voor provinciale wegen, 65 dB Lden voor spoorwegen en 55 dB Lden voor de industrie. De plandrempele voor de nachtperiode (Lnight) is voor alle bovengenoemde bronnen 10 dB lager dan de plandrempele Lden. Al deze plandrempele liggen dus ver boven de gezondheidkundige richtwaarden. Op sommige plekken komt de geluidsbelasting zelfs boven de plandrempele uit (blz. 9, 12). Vanuit gezondheidkundig perspectief is dit zeer onwenselijk.	De huidige geluidbelastingen laten zien dat er een groot gat zit tussen deze belasting en de advieswaarde van de GGD. Dit gat kan oplopen tussen de 15 en 20 dB. Een verlaging van de geluidsniveaus van 15 tot 20 dB is niet op te lossen met stiller asfalt of snelheidsverlagingen. Schermen zijn niet mogelijk vanwege stedenbouwkundige bezwaren. Het is daarom niet realistisch dat op sommige plekken binnen de gemeente de 50 dB te halen valt. Het Actieplan Geluid 2024-2028 geldt voor 5 jaar en daarbij is een realistische plandrempele gekozen voor maatregelen die genomen kunnen worden binnen die 5 jaar. Een verlaging van de plandrempele van 68 dB zorgt voor het moeten aanpakken van meer hotspots en meer woningen. Financieel en organisatorisch is daarom gekeken wat realistisch is en is de plandrempele gekozen van 68 dB. Door maatregelen toe te passen op basis van deze plandrempele zal het aantal (ernstig) gehinderde afnemen. De maatregelen kunnen bestaan uit bronmaatregelen, maar er lopen bijvoorbeeld ook geluidisolatie projecten om het geluid bij de ontvanger te reduceren als bron- of overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn.
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>
2 Het geluidsniveau van de provinciale wegen en het spoor ligt al ruim onder de voorgestelde plandrempele. Onderzoek of deze plandrempele direct verlaagd kunnen worden, zodat de geluidsbelasting in de toekomst in ieder geval niet kan toenemen.	De provincie en ProRail maken de actieplannen geluid voor respectievelijk de provinciale wegen en het spoor. De gemeente is hierin niet het bevoegd gezag. Bij het op te stellen Omgevingsplan zal de gemeente onderzoeken of deze plandrempele kunnen worden opgenomen als grenswaarde (maximale grens waar de nieuw te bouwen woning aan moet voldoen).

	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>
3. Op blz. 6 wordt benoemd dat de dosis-effectrelaties ten opzichte van de vorige tranche gewijzigd zijn, op een manier dat inwoners volgens de gewijzigde relaties eerder ernstig gehinderd en slaapverstoord zijn dan in de vorige tranche. Verderop wordt echter benoemd dat het aantal slaapverstoorden door gemeentelijk wegverkeer sterk is afgenomen (van 1375 naar 542) als gevolg van de aanpassing van de dosis-effect relatie voor slaapverstoring. Dit komt niet overeen met de opmerking dat de dosis-effectrelaties als het ware "strenger" zijn geworden.	Voor ernstig gehinderde door wegverkeer is een verhoging van deze relatie ten opzichte van de vorige tranche, terwijl voor slaapgestoorden een verlaging is. De dosiseffect relatie voor het spoor is hoger geworden. Staat er inderdaad tegenstrijdig in op blz. 6
	<i>Zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het plan.</i>
4. Op blz. 12 wordt benoemd dat de grenswaarde uit het Bkl voor de industrie (55 dB Lden) wordt overschreden bij 1300 woningen. Het is onduidelijk hoe de beschreven maatregel (een begrensde geluidsruimte voor het industrieterrein door opname in de geluidsbelastingkaart en het toetsen van vergunningsaanvragen aan de geluidszone) bijdraagt aan het verminderen van het aantal gehinderde dit moment.	Voor het betreffende industrieterrein is de gemeente niet het bevoegd gezag (dit is de provincie Noord-Holland). De gemeente kan hier dan ook geen aanvullende maatregelen nemen.
	<i>Zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.</i>