

Bijlage a: Zienswijzennotitie Actieplan Omgevingslawaaai Haarlem 2014

1 Organisatie inspraak

Het Ontwerp Actieplan Omgevingslawaaai is vastgesteld op 18 februari 2014 en heeft ter visie en inspraak gelegen in de periode 21 februari tot 4 april 2014. Zienswijzen konden schriftelijk of mondeling worden ingediend. Het Ontwerp Actieplan en de kennisgeving van de ter visie legging en inspraakmogelijkheden zijn gepubliceerd via het Gemeentebblad (GMB-2014-9104). Een geprint exemplaar is ter inzage gelegd in de Publiekshal Raakspoort te Haarlem. De inspraak is tevens aangekondigd in een persbericht. Participanten uit de inleidende participatiefase (bij aanvang van opstellen ontwerp Actieplan) zijn per e-mail op de inspraak geattendeerd.

2 Zienswijzen

Op het Actieplan Omgevingslawaaai zijn in totaal door vijf personen of organisaties schriftelijke of mondelinge zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn alle ontvankelijk. Tabel B4-1 geeft een samenvatting van deze schriftelijke zienswijzen en geeft tevens in cursief de beantwoording door de gemeente en eventuele aanpassing in het Actieplan.

Tabel B4-1: Samenvatting ingediende zienswijzen

Zienswijzennummer, datum, adresstraat indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie van de gemeente
<p>Z1 06-03-2014 (adres op Delftlaan)</p>	<p>Voorstel om maximum snelheid Westelijke Randweg te verlagen van 70 naar 60 km/u met goede handhaving met camera's, en een natuurlijke geluidswal (platen of materiaal) tot 2m hoogte, ook op de midden berm.</p> <p>Waarom geen metingen. Indiener meet zelf heel andere waarden, meer dan 70 dB.</p> <p>Stil asfalt helpt niet als het nat is noch tegen lawaai van vrachtwagens.</p> <p>Geluidsarme banden en elektrisch rijden zijn een utopie waarop de gemeente geen invloed heeft.</p> <p>Er rijden ook veel vrachtwagens op de Westelijke Randweg. Invloed motoren is niet meegerekend.</p>	<p>Verlaging van de snelheid op de Westelijke Randweg is een bevoegdheid van de beheerder, de Provincie Noord-Holland. De Provincie stelt een eigen Actieplan op dat later dit jaar in de inspraak komt en waarop U dan zou kunnen reageren. Dit geldt ook voor schermen in een middenberm. De gemeente past tegen wegverkeerslawai in principe geen schermen toe omdat deze stedenbouwkundig moeilijk inpasbaar zijn.</p> <p>Wat betreft <i>handhaving</i> op snelheidsovertreding verdeelt de politie primair zelf de beschikbare capaciteit inclusief cameratoezicht. Er is vooralsnog geen aanleiding de Westelijke Randweg meer prioriteit toe te delen.</p> <p>Metingen zijn op de schaal van een hele stad niet uitvoerbaar en daarom wordt de geluidbelasting overal met vaste, wettelijk voorgeschreven rekenmethodes bepaald. Deze modellen zijn in het verleden voldoende aan de praktijk getoetst.</p> <p>Voor het effect van stil asfalt worden per merk en type gecertificeerde waarden gebruikt, bepaald op voldoende proefvakken volgens voorgeschreven meetmethode. Ook bij regen heeft stil asfalt effect; het tijdsdeel van perioden met relevante regenhoeveelheden heeft daarnaast een geringe invloed op het jaargemiddelde.</p> <p>De geringe invloed van de gemeente hierop is aangegeven in het Actieplan, al draagt de gemeente zeker bij aan elektrisch rijden door laadpalen bij te plaatsen. Op het gebied van banden is er al vooruitgang, beiden zijn beslist geen utopie.</p> <p>Met de samenstelling van het verkeer en het geringere effect van stil asfalt op vrachtwagenlawaai is in de berekeningen rekening gehouden. Motoren worden in geluidberekeningen inderdaad wettelijk niet standaard meegenomen. Hun geluidsbijdrage is door hun kleine aandeel in het totale verkeer</p>

	<p>Het zijn zeer oude woningen. Waarom niets over max. geluidniveau in huis (<25 dB, gevelisolatie is dan onvoldoende)</p>	<p>gering, ondanks soms hoge maar korte pieken.</p> <p>Inventarisatie wegverkeerslawaai vindt plaats op basis van de gevelbelasting. Indien deze mogelijk aanleiding geeft tot sanering worden de benodigde maatregelen per woning bepaald op grond van de individuele bouwconstructie en –toestand. Het effect van de sanering wordt met een meting gecontroleerd.</p>
<p>Z2 08-03-2014 (Adres op Schouwtjeslaan)</p>	<p>Behoort de Schouwtjeslaan tot de 18 straten met te hoog geluidsniveau?</p> <p>Is onderscheid gemaakt tussen boven en benedenwoningen? Anders graag alsnog meten en onderscheid maken. Geluid is boven meer dan beneden.</p> <p>Is heringericht op 30 km, maar in de praktijk racebaan. Van oudsher niet geïsoleerd, enkelglas in woonkamer, 2^e verdieping dubbelglas + voorzetramen, toch niet slapen</p>	<p>De Schouwtjeslaan maakt geen deel uit van de geselecteerde knelpuntwegen (tabel 3.6 Actieplan)) waaraan het Actieplan prioriteit toekent. De hoogst berekende geluidbelasting ligt met 65 dB beneden de plandrempel van 68 dB.</p> <p>De rekenhoogte is conform rekenvoorschriften 4m. Dit geeft een voldoende representatief beeld voor de geluidbelasting op de begane grond en 1^e/2^e verdieping. Te verwachten verschillen per verdieping zijn te gering om alsnog tot plandrempeloverschrijdingen te leiden.</p> <p>De herinrichting naar 30 km/u is in de loop van 2011 gerealiseerd. Gerekend is daarom nog met 50 km/u, zodat de geluidkaart en het Actieplan uitgaat van een 'worst case' situatie bij eventuele overschrijding van de actuele 30 km/u.</p>
<p>Z3 26 03 2014 (Adres op Kinderhuisvest) (telefonisch)</p>	<p>Komt woning in aanmerking voor maatregelen? De woning dateert uit eind 19^e eeuw, en er is veel geluid aan de voorgevel.</p> <p>De woning staat op de "B-lijst"</p>	<p>De Kinderhuisvest behoort tot de geselecteerde wegen met geluidbelasting boven de plandrempel en woningen waarbinnen de kans op hinder zeer reëel is door leeftijd en bouwsituatie. In nu volgende <i>nader onderzoek</i> van deze wegen zal de situatie, ook voor de woning van indienster, in meer detail worden beoordeeld, om te bepalen of en welke maatregelen in aanmerking komen. Realisatie van maatregelen zal daarbij afhankelijk zijn van subsidiemogelijkheden.</p> <p>Dat is correct. Er is op dit moment helaas nog geen inzicht of en wanneer het Rijk voor B-woningen subsidie openstelt.</p>

	Komt het wegvak in aanmerking voor stil asfalt?	Volgens voorlopige planning vinden grotere onderhoudswerkzaamheden aan dit wegvak waarschijnlijk in 2016 plaats. In het <i>nader onderzoek</i> zal daarom ook de inzet van stil asfalt als reële optie beoordeeld worden
Z4 03-04-2014 (Wijkraad Welgelegen)	<p>1. <i>Te beperkte beleidsambitie.</i> Omgevingslawaai is te beperkt, er zijn meer bronnen (schoolpleinen, bouwprojecten, klimaatinstallaties etc). Behalve geluid van wegverkeer zijn ook de trillingen en luchtverontreiniging belangrijk .</p>	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 tezeer afwijkende kenmerken en afwijkende regelgeving en handhaving, om op dezelfde manier te behandelen en aan te pakken. Bij trillingen en luchtverontreiniging zijn de verschillen nog groter omdat ook de betrokken processen en verspreidingsmechanismes verschillen van die voor geluid, ondanks de overeenkomsten.
	<p>2. <i>Zwaar belaste wegen door Welgelegen</i> Door Welgelegen gaan de meeste wegen met plandrempel-overschrijdingen: Raamsingel, Gasthuissingel, Kleine Houtweg, Kampersingel, Tempeliersstraat, Van Eedenstraat, Paviljoenslaan, Wagenweg, Kamperlaan en Buitenrustlaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op lijst >68+ (Tabel B-1) ontbreken Rustenburgerlaan, Frederiksparkweg, Houtplein en Dreef. - Bij maatregelen niets over zware bus- en autosluiproute west-oost via Wilhelminastraat/ Van Eedenstraat/ Tempeliersstraat/ Houtplein/Frederikspark/ Rustenburgerlaan vice versa dwars door Welgelegen. 900 bussen per dag, overlast van lawaai, trillingen en fijnstof. - Figuur 3.1 geeft voor deze weg een geluidsbelasting >70 dB 	<p>Tabel B1 van het Actieplan bevat alle woonadressen waar volgens de geluidkaart plandrempeloverschrijding <i>bij de gevel</i> optreedt. De genoemde weg is de (voornaamste) bronweg, die kan verschillen van het formele huisadres.</p> <p><i>Bussen</i> zijn inbegrepen in de geluidberekeningen.</p> <p>De door indiener aangegeven autoverkeersroute door Welgelegen is op zichzelf niet verboden. In de verkeersmodellering voor de geluidkaart en in het Actieplan is deze route dan ook gewoon meegenomen en beoordeeld.</p> <p>De contour >70dB reikt in Welgelegen nergens tot aan de gevel van woningen; in overeenstemming daarmee zijn er geen woonadressen met geluidbelasting >70dB.</p>

	<p><i>3. Voorgestelde maatregelen geloofwaardig?</i></p> <p>Haarlem wil met name de overlast door wegverkeer beperken uitgaand van het HVVP en fluisterasfalt. De route Rustenburgerlaan zou volgens HVVP beperkt worden tot 30 km maar daar is niets aan gedaan.</p> <p>Mbt de route Buitenrustbruggen /Kamperlaan/ Paviljoenslaan van Eedenstraat als onderdeel van de buitenring wordt slechts kort over een lange termijn oplossing gesproken (Mariatunnel).</p> <p>De Wijkraad heeft bij diverse inspraakgelegenheden op onderzoek tunnel aangedrongen en herhaalt dat nu.</p>	<p><i>Korte termijnoplossingen</i> voor de route via Buitenrustbruggen / Kamperlaan zijn niet voor handen of zijn al zoveel mogelijk toegepast (VRI-afstelling zie ook .6). Relevant verminderen van verkeer over deze route –en ook de knip of 30 km in de Rustenburgerlaan- vergt veel ondersteunende maatregelen elders om verplaatsing naar ander (woon)gebied te voorkomen. (Zie ook .6)</p> <p>Een effecten-studie naar een Mariatunnel is deze zomer gestart.</p>
	<p><i>4. Gezondheidsrisico's</i></p> <p>Op de route Buitenrustbruggen e.d. worden de fijnstofnormen overschreden. Daarop zijn de normen aangepast, niets aan probleem gedaan</p>	<p>Luchtkwaliteit maakt geen deel uit van omgevingslawaaai en wordt daarom in het Actieplan ook niet besproken. Verkeersmaatregelen kunnen vaak wel voor beide milieuaspecten hinder verminderen.</p> <p>De stelling van indiener over de fijnstofnormen is overigens niet juist.</p>
	<p><i>5. Andere plandrempeleoverschrijdingen</i></p> <p>Omdat vanaf 68 dB gezondheidsrisico's optreden moeten ook andere bronnen van omgevingslawaaai worden meegenomen, bijvoorbeeld buitenspelende schoolkinderen (tot 80 dB!). Ook dit is gelet op de norm onacceptabel omgevingslawaaai waarvoor een oplossing moet komen</p>	<p>Over de grens voor gezondheidsrisico's van geluid bestaat nog veel onzekerheid, en er zijn forse verschillen tussen geluidstypen. De GGD gaat uit van 63 dB, met name voor wegverkeerslawaaai. De gemeente heeft dit daarom als ambitie gekozen voor weglawaaai. Ook is er geen vaste methode voor het 'optellen' (cumuleren) van twee of meer typen omgevingslawaaai. En nog minder voor een optellen met volstrekt anderssoortig geluid zoals van speelplaatsen, –dat ook afzonderlijk geen onderwerp is van het Actieplan (zie boven). Ook over dosis-effect-relaties van gecumuleerd geluid bestaan onvoldoende gegevens om een norm af te leiden.</p> <p>Het in kaart brengen van gecumuleerd geluid van verschillende brontypen levert daardoor onvoldoende extra informatie op voor verbetering van beleid en prioriteitsstelling.</p>

	<p>6. <i>Oplossingsgericht werken</i></p> <p>Wijkraad wil meedenken over oplossingen, en niet alsmaar oplossingen voor de lange en nog langere termijn zien passeren. Een aantal ingrepen zouden direct kunnen gebeuren, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitvoeren HVVP wat betreft 30 km/u Rustenburgerlaan - Uitvoeren gebiedsvisie Houtplein, Dreef e.o en daarmee het inrichtingsplan dat al jaren te wachten ligt inclusief 'Knip' Houtplein tegen sluipverkeer west-oost - Afstellen verkeerslichten route Buitenrustbruggen en verder, ook tegen fijnstof (ook woonwijk Mariastichting) - Prioriteit voor Buitenring: A Regel verkeer zo dat ze zuidelijke route al vóór het doorgaande verkeer de Buitenrustbruggen passeren en afslaan voor een route via Europaweg en Schouwbroekerbrug B Initieer een onderzoek naar mogelijkheden Mariatunnel 	<p>Dit uitgangspunt van het HVVP is lastig te realiseren door de combinatie van belangrijke verkeersroutes voor zowel auto als OV. Dit maakt 30km/u moeilijk uitvoerbaar. Ook werd een afsluiting van de Rustenburgerlaan voor het autoverkeer beoogd. Dit roept echter veel weerstand op uit de buurt.</p> <p>Vooralsnog is realisatie van de Gebiedsvisie/herinrichting (momenteel nog in ontwerp) voorzien voor de langere termijn. Of en welke delen daaruit eventueel naar voren gehaald kunnen worden, zoals een experiment met een voorlopige 'knip', zal per onderdeel en in samenhang beoordeeld moeten worden. Het Actieplan is daarvoor niet het juiste besliskader.</p> <p>Optimalisatie heeft al plaatsgevonden; er wordt verder gemonitord om eventuele verdere verbetering te bereiken.</p> <p>Regionaal blijven de Buitenrustbruggen de belangrijkste verkeersroute. De capaciteit via de Schouwbroekerbrug route is en blijft beperkt.</p> <p>Naar een Mariatunnel is een effectenstudie gestart.</p>
<p>Z5 17-04-2014 (Adres op H.Heijermansplein) (na reactietermijn, wel ontvankelijk verklaard)</p>	<p>Verzoekt geluidsoverlast van sportvelden in het actieplan mee te nemen. Indiener ondervindt overlast van sportcomplex Pim Mulier aan de Jaap Edenlaan. Hiervan is ook melding gedaan bij het meldpunt (bericht ontvangst 5 juni 2013), maar er is geen inhoudelijke reactie ontvangen.</p> <p>Het Ontwerp actieplan is beperkt tot geluidhinder van weg- rail- en vliegverkeer en industrie, maar zou ook geluidhinder van luidsprekers op sportvelden moeten meenemen.</p>	<p>De beperking tot weg-, rail, en vliegverkeer en industrielawaai volgt uit de wettelijke voorschriften voor een actieplan omgevingslawaai.</p> <p>Lawaai van bedrijven en industrie wordt alleen opgenomen in geluidkaart / actieplan indien het een gezoneerd bedrijventerrein betreft. Dit is niet het geval. De toegestane geluidniveaus liggen vast in de vergunning en worden in het kader daarvan gehandhaafd (Milieudienst IJmond). Daartoe is de zienswijze doorgestuurd aan de Milieudienst IJmond met verzoek om behandeling en afwikkeling als melding.</p>

3 Zienswijzen van de gemeenteraad (bespreking Commissie Beheer)

De Wet milieubeheer schrijft voor dat de gemeenteraad zijn zienswijze op het Actieplan moet hebben kunnen kenbaar maken alvorens dit definitief wordt vastgesteld. Om de gemeenteraad hiertoe in staat te stellen is het Ontwerp Actieplan besproken in de vergadering van de Commissie Beheer van 17 april 2014. Het schriftelijk verslag, inclusief de antwoorden namens het College, is hieronder bijgevoegd:

Ontwerp Actieplan omgevingslawaai Haarlem 2014

*De heer **Berkhout** is teleurgesteld dat er geen ambitie uit dit plan spreekt. Er blijven twee zaken over: zoab (zeer open asfaltbeton) aanbrengen en de gevels van 25 woningen per jaar isoleren. De gegevens stammen uit 2011 en die lijken toch wat verouderd.*

*De heer **Van Driel** constateert dat dit kennelijk een wettelijke verplichting is. Het plan is niet ambitieus.*

Hij is realistisch en beseft dat de middelen beperkt zijn, maar hij is wel benieuwd hoe dit de vorige keer is gegaan. De vraag is wat de commissie hiermee wil: om de paar jaar op deze wijze 'bespreken'?

*Mevrouw **Van Zetten** benadrukt dat omgevingslawaai voor veel mensen wel degelijk heel vervelend is.*

Dit onderwerp is eerder in de commissie geweest. Het ambitieniveau ligt inderdaad laag. Er zullen meer elektrische auto's komen en daarmee zal het lawaai afnemen. Wat D66 betreft is het voldoende dit eens in de tien jaar te bespreken. De metingen kosten jaarlijks veel en ze stelt voor te stoppen met al die metingen rond Schiphol. Die hebben helemaal niets opgeleverd.

*Mevrouw **Huysse** verbaast zich erover dat D66 de ogen sluit voor de registratie die Schiphol doet. Mevrouw **Van Zetten** geeft aan dat de gemeente al jaren probeert van die metingen af te komen. Ze kosten jaarlijks 15.000 euro en hebben nog nooit iets opgeleverd. De gemeente kan dat geld beter inzetten.*

*Mevrouw **Huysse** meent dat het wel degelijk zinvol is om er gewag van te maken dat veel mensen echt hinder ondervinden van het omgevingslawaai. Objectieve metingen vormen daarbij een argument.*

*De heer **Bloem** onderschrijft de woorden van GroenLinks. Meten is weten. Hij vraagt of het omgevingslawaai als integraal onderdeel meegenomen kan worden in het gebiedsgericht werken. Dan is er wellicht ook dekking voor benodigde maatregelen.*

*De heer **Visser** onderschrijft alle opmerkingen van GroenLinks.*

*De heer **Baaijens** sluit zich eveneens aan bij de woorden van GroenLinks. Aan de overlast van scooters wordt al veel gedaan. Windmolens in tuintjes kunnen ook voor veel overlast zorgen. Op individuele meldingen van burgers kan de gemeente natuurlijk wel adequaat reageren. Bij Land in Zicht komen drie torens langs de weg en de Actiepartij is wel benieuwd wat die doen met het verkeerslawaai.*

*De heer **Boer** ziet dat de gemeente toch met een aanpak komt. Hij roept de wethouder op snel aan de slag te gaan.*

Wethouder Mulder wijst erop dat dit rijksbeleid betreft. De gemeente moet een geluidskaart maken en die is gebonden aan wettelijke termijnen. Ook de vier categorieën (railverkeer, luchtverkeer, wegverkeer en industrie) zijn verplicht. Daarop is dit beleid gericht. Elke periode van vier jaar stelt de gemeente zich nieuwe, realistische doelen. De aanpak wordt bekostigd door rijkssubsidie en daarbij maakt de gemeente keuzes voor de gebieden die de meeste hinder ervaren. Dat zijn nu woningen waarbij de gemiddelde geluidsterkte 68 dB bedraagt. Er resteren nu nog ongeveer 100 woningen waar te veel decibellen weerklinken en die worden nu aangepakt. Andere categorieën van lawaai

zoals de Actiepartij die aandraagt, vallen niet onder dit plan van aanpak, maar wel onder milieubeleid. Er zijn wettelijke normen waaraan brommers moeten voldoen en de politie pakt deze aan. Geluidshinder is een ernstige zaak. De gemeente pakt dat aan en ze begint daarbij met de meest ernstige gevallen. Nieuwbouw moet volgens het bouwbesluit voldoen aan geluidseisen. De hinder nu betreft voornamelijk oude huizen.

Tweede termijn:

De heer Van Driel informeert naar het doel van de bespreking hier. Als het onderdeel wordt van gebiedsgericht werken, komt het in diverse zaken terug.

Wethouder Mulder licht toe dat dit de hinder betreft die zich niet houdt aan gebieden. Deze nota ter zienswijze agenderen is een wettelijk vereiste.

De heer Baaijens constateert dat er nu geen ambtenaar meer is die hiervoor lobbyt en die subsidies binnenhaalt. Wellicht kan er weer een ambtenaar komen die zich hiermee intensief bezighoudt.

De heer Amand denkt dat het heel zinvol is om te lobbyen voor die rijkssubsidies.

De heer Berkhout is benieuwd naar de eisen over vier jaar. Hij schat in dat het dan om 65 dB gaat. Hij vraagt of er dan nog een bulk woningen komt.

Wethouder Mulder wijst erop dat het streven er vooralsnog op is gericht de woningen met een geluidshinder van 68 dB aan te pakken en vanaf 2030 de woningen met 63 dB. Een paar decibel minder betekent ook een veel grotere hoeveelheid woningen. Op jaarbasis stelt de rijksoverheid een totaalbedrag beschikbaar. Individuele gemeenten moeten jaarlijks aangeven welke woningen in aanmerking komen en ze moeten de subsidie jaarlijks aanvragen. De voorzitter concludeert dat dit punt voldoende is besproken.

De vragen en opmerkingen van de Commissie zijn door de Wethouder voldoende beantwoord en geven geen aanleiding tot nadere aanvullingen of acties.

4 Aanpassingen Actieplan

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassingen ten opzichte van het Concept Actieplan. Wel wordt in paragraaf (pm) melding gemaakt van de effect studie naar de Mariatunnel.

Deze zienswijzennota wordt ingevoegd als bijlage van het Actieplan Omgevingslawaaï, als onderdeel van de beschrijving van het inspraakproces.

5 Financiële consequenties

Het actieplan en daaruit voortvloeiend het *nader onderzoek* en de *Actualisatienotitie stil asfalt beleid* passen binnen de doelen van de Programmabegroting onderdeel 9.1. Milieu, leefbaarheid en duurzaamheid: vermindering milieuhinder.

Het Actieplan heeft ook na de verwerking van de inspraak geen financiële gevolgen.

Financiering en planning van maatregelen verbindt het college nadrukkelijk aan de landelijke saneringsprogramma's en subsidies, dan wel aan het reeds eerder door het college vastgestelde stil asfalt beleid (Nota geluidsarm asfalt, SB/BOR/2004/480).