



Gemeente Haarlem

Maarten Divendal
Wethouder Onderwijs, Jeugd, Sport,
Beheer en onderhoud openbare ruimte en Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de Commissie Beheer

Datum 19 januari 2010
Ons kenmerk STZ/MIL/2010/12752
Contactpersoon M.A.H.G. Plantaz
Doorkiesnummer 023-5113517
Email mahgplantaz@haarlem.nl
Bijlage(n) 1
Onderwerp Aanvulling zienswijzen op Actieplan Omgevingslawaaï Haarlem 2009-2013

Geachte leden van de Commissie ,

Hierbij wil ik u graag informeren over een aanvulling op de Vaststellings- en zienswijzennota van het Actieplan Omgevingslawaaï (2009/239738) die geagendeerd is voor de commissievergadering van donderdag 21 januari 2009.

Gebleken is dat een tijdig per e-mail verzonden schriftelijke zienswijze op het Actieplan niet aangekomen is in de elektronische postbus van de Afdeling Milieu. Het was niet meer mogelijk na te gaan of de zienswijze wel binnengekomen is bij de gemeente Haarlem. In dezelfde periode hebben zich namelijk problemen voorgedaan met een SPAM filter op het gemeentelijk e-mailsysteem.

De zienswijze wordt daarom als ontvankelijk behandeld, mede omdat de inhoud op hoofdlijnen al mondeling is ingebracht tijdens de informatieavond op 16 juni 2009.

Hierbij stuur ik u de aanvulling op tabel 1 van de zienswijzennota waarin de zienswijzen worden samengevat en beantwoord. Ik verzoek u deze als ingelast in de zienswijzennota te willen beschouwen.

De aangepaste tabel zal in de definitieve versie van de nota worden geïntegreerd. De toegevoegde zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Actieplan.

Met vriendelijke groet,

~~Maarten Divendal~~

<p>7 G.C. Maas Rijklof van Goensplein 12-3 (Wijkraad Overdeift / de Krim) per mail verstuurd 3 juli</p>	<p>.1 De gemeente zou de geluidbelasting (ook) moeten meten en daarop beleid mede baseren. De geluidkaart is een niet lokaal gecalibreerd model, gevoed met een wel gecalibreerd verkeersmodel, en is daarmee minstens 2 stappen van de werkelijkheid verwijderd</p>	<p>De gemeente heeft de voorschriften voor het opstellen van een geluidkaart en Actieplan gevolgd. Verificatie met metingen maakt daarvan geen deel uit. Er zijn voorgeschreven rekenmodellen gebruikt die zich in de praktijk als voldoende representatief hebben bewezen, onafhankelijk van de lokatie. Ook in de normstelling (grenswaarden, saneringswaarden) is met toetsing met deze of vergelijkbare modellen rekening gehouden. Verbeteringen aan de (voorschriften voor) deze modellen en updates worden dan ook slechts collectief doorgevoerd, bewaakt door het Rijk.</p> <p>Hantering van goed vergelijkbare modellen is ook voor het verkrijgen van overzicht op Rijks- en Europees niveau – belangrijke doelstelling van geluidkaart en actieplan- essentieel. Het toetsen van de modellen en aanpassen van andere modelfactoren dan de formele invoervariabelen kan derhalve niet aan de orde zijn, hetgeen de essentie van calibratie zou zijn.</p> <p>Eventuele onjuistheden bij die invoer zijn niet uit te sluiten; metingen zouden dan als een soort controle moeten dienen. Het is echter onuitvoerbaar en ook niet zinvol daarvoor -dekkend of steekproefsgewijs- geluidsmetingen uit te voeren. De belangrijke invoervariabelen voor de verkeersintensiteit zijn zelf reeds met verkeersmetingen gecalibreerd, hetgeen beter is dan indirecte controle via geluidsmetingen. En de omgevingsparameters kunnen per lokatie (adres) in Haarlem goed of fout zijn geïnterpreteerd.</p> <p>Tenslotte zijn de uitkomsten van de geluidkaart evenals de relevante normen jaargemiddelden terwijl geluidmetingen slechts een momentopname zouden vormen met een grote onzekerheid tot gevolg.</p>
---	--	--

	<p>2. De gemeente zou moeten verkennen wat de gecombineerde geluidbelasting uit verschillende bronnen is en er zou moeten worden nagegaan welke invloed de combinatie van bronnen heeft op het identificeren en prioriteren van knelpunten. Geluid rail en wegverkeer kan dan wel verschillen van aard, maar wordt niet afzonderlijk beleefd.</p>	<p>De voorschriften voor het opstellen van een geluidkaart/Actieplan behelzen de individuele bronnen en niet de cumulatie van geluidssoorten. Bovendien is er geen algemene consensus omtrent methode of normstelling voor cumulatie. De gemeente kiest er niet voor daarin een eigen beleid te ontwikkelen. Overigens is het juist zo dat verschillende geluidssoorten als rail en wegverkeersgeluid wel degelijk verschillen in termen van hinderlijkheid hetgeen het cumuleren bemoeilijkt. Bij saneringen worden, indien de sanering slechts op basis van één bron in gang zijn gezet, ook maatregelen tegen de andere bron genomen.</p>
<p>3. Hoewel Westelijke Randweg een van de ernstigste bronnen van geluidsoverlast is en daar dus veel knelpunten en maatregelen mogen worden verwacht, staan op de A-lijst geen woningen Randweg/Delflaan. Op de B-lijst staan wel woningen langs de Randweg/Delflaan, maar alleen aan de Oostzijde, niet op de Krim. Dat lijkt onwaarschijnlijk.</p>		<p>Zoals reeds aangegeven in het Actieplan zal een nadere uitwerking en raffinage van de plandrempeleverschrijvingen plaatsvinden in het Uitvoeringsplan. Daaronder valt ook een vergelijking met de A-lijst. Verschillen kunnen onder andere het gevolg zijn van updates van de verkeersgegevens (nieuw verkeersmodel) die ervoor kunnen zorgen dat situaties nu net wel boven de A-grens vallen, en eerder niet. Ook geldt voor de A-lijst (nog steeds) 1986 als verplicht peiljaar (verkeer, modelversie); de geluidkaart heeft 2006 als peiljaar. (Zie ook tabel 2, vraag 17)</p> <p>Voor de Delflaan /WR moet toch ook al het reeds toegepaste stijl asfalt in de analyse verwerkt worden. Omdat lokaties langs de Delflaan /WR nu wel als knelpunt aangemerkt zijn is verzekerd dat zij in het Uitvoeringsplan aandacht krijgen. Verschillen tussen de Krim en de oostzijde van de Westelijke Randweg kunnen ondermeer voortvloeien uit de afstand tot de weg, die voor de Krim groter is (sloot ertussen</p>

	<p>4. Gemeente zou de inzet van groen ter bestrijding van geluidoverlast en fijn stof moeten onderzoeken.</p>	<p>Het effect van groen is erg variabel, afhankelijk van soort, plaats, hoogte, bladverlies (bladerloze bomen helpen niet). Een ongunstig effect is ook mogelijk (bijv. reflectie). Het is daardoor erg moeilijk de juiste combinaties, plaats en wijze van aanplant vooraf te voorspellen om effect te bereiken. In het algemeen is het haalbare effect ook vrij klein</p>
	<p>5. Gemeente zou met verschillende scenario's moeten werken voor ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer. Daarin zou zij nu al bekende toekomstige ontwikkelingen in de planperiode moeten meenemen (effect Schoterbrug mbt Randweg op korte termijn; Mariatunnel op lange termijn, doortrekken Zuidtangent naar IJmond).</p>	<p>In het Actieplan zijn de te verwachten ontwikkelingen op hoofdlijnen beschreven. De systematiek van het Actieplan schrift niet voor dat ook voor toekomsituaties geluidkaarten moeten worden opgesteld. Daar komt bij dat het dan vaak nog gaat over onvoldoende vastliggende projecten, met als gevolg dat vele scenario's zouden moeten worden bekeken. Zodra grote verkeersmaatregelen wel voldoende uitgekristalliseerd zijn moeten zij in de praktijk als gevolg van Ruimtelijke Ordenings regelgeving ook op hun milieugevolgen (inclusief geluid) getoetst worden.</p>
	<p>6. De gemeente zou dusdanig beleid moeten voeren dat ook bij uitblijven of falen van beleid van andere overheden (provincie, Rijk, EU) de geluidsbelasting binnen de gestelde normen wordt gebracht.</p>	<p>Terugdringen van de geluidsbelasting in Nederland (en Europa) is een dermate groot en kostbaar project dat dit alleen met alle schouwers eronder te verwezenlijken is. Haarlem noch enige andere gemeente in het land is in de positie dat zij ook alvast falen van andere overheden kan compenseren.</p>