



**Gemeente
Haarlem**

Actieplan geluid

Periode 2020-2022

8 januari 2021

Cor Weel

Afdeling OMB

Inhoudsopgave

1.	Bestuurlijke samenvatting.	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Reikwijdte van het actieplan geluid.	4
1.3	Doelstelling van actieplan geluid.	4
1.4	Plandrempeloverschrijdingen.	4
1.5	Maatregelen.	4
1.5.1	Geluidreducerend asfalt.	5
1.5.2	Gevelisolatie.	5
1.5.3	Hogere waardebeleid.	5
1.5.4	Geluidschermen.	5
1.5.5	De Beste Band	5
2.	Inleiding	6
3.	Wettelijk kader en context.	6
4.	Inhoud actieplan.	6
5.	Plandrempel.	7
6.	Maatregelen.	9
6.1	Geluidreducerend asfalt.	9
6.2	Gevelisolatie.	9
6.3	Hogere waardebeleid.	10
6.4	Geluidschermen.	11
6.5	De Beste Band.	11
7.	Flankerend beleid.	12

8. Vaststelling van het actieplan.

13

1. Bestuurlijke samenvatting.

1.1 Inleiding

De Europese Commissie verplicht stedelijke gebieden om op basis van de EU-richtlijn Omgevingslawaai elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid op te stellen. De richtlijn richt zich specifiek op wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Het college van B&W heeft in 2017 de nieuwe Haarlemse geluidkaart vastgesteld. Uit de geluidkaart blijkt dat de meeste geluidhinder afkomstig is van wegverkeerslawaai. In vervolg op de geluidkaart geeft het actieplan aan wat gedaan wordt om de geluidhinder te beperken. Daarbij wordt gekozen voor een plandrempel van 68 dB.

1.2 Reikwijdte van het actieplan geluid.

Het actieplan geluid richt zich op de geluidbronnen wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie. De wetgeving bepaalt dat de bronbeheerder zijn eigen bronnen in kaart brengt en daarover rapporteert. Rijkswaterstaat en de luchthaven Schiphol hebben het geluid van treinen, wegverkeer op snelwegen en het vliegverkeer berekend en daarover gerapporteerd. In Haarlem gaat het voornamelijk om wegverkeer. Uit de berekeningen is gebleken dat industrielawaai (vanwege bedrijvigheid in de Waarderpolder) geen rol speelt. Dit geluid blijft onder de wettelijke normen. Andere hinder die mogelijk voor komt zoals geluid van evenementen, horeca en bouwwerkzaamheden vallen buiten de richtlijn Omgevingslawaai.

Vanwege de komst van de Omgevingswet per 1 januari 2022 heeft dit actieplan een beperkte werkingstijd; tot aan deze datum.

1.3 Doelstelling van actieplan geluid.

Het actieplan heeft als doel het voorkomen van ernstige hinder en slaapverstoring in nieuwe situaties en het bestrijden van ernstige geluidhinder en slaapverstoring in bestaande situaties.

1.4 Plandrempeloverschrijdingen.

Wegen waar de meeste overschrijdingen van de plandrempel zich voordoen zijn de Bolwerken, de Kamperlaan en de Kampersingel, de Wilhelminastraat en de Schoterweg. Bij deze wegen bedraagt de geluidbelasting 68 dB of meer. Als gevolg van de woningbouwopgave waar Haarlem voor staat zal het aantal geluidbelaste woningen in de toekomst toenemen. Het beleid richt zich erop de nadelige effecten van de hoge geluidbelasting zo veel mogelijk te compenseren.

1.5 Maatregelen.

Onderstaande maatregelen gelden voor de planperiode 2020-2022.

1.5.1 Geluidreducerend asfalt.

Het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek verlaagt de geluidbelasting op de gevels van de omliggende woningen. Er wordt gekozen voor SMA (steenmastiek asfalt). De aanleg van dit wegdek gebeurt in combinatie met groot onderhoud aan de weg.

1.5.2 Gevelisolatie.

Bestaande woningen langs drukke wegen komen in aanmerking voor gesubsidieerde gevelisolatie. Daartoe neemt de gemeente het initiatief. De uitvoering wordt geheel gesubsidieerd. De kosten voor begeleiding en toezicht worden deels gesubsidieerd.

1.5.3 Hogere waardebeleid.

Het bestaande Hogere waardebeleid wordt geactualiseerd na invoering van de Omgevingswet. Tevens wordt het beleid een verplicht onderdeel van de planvorming. De kern van het Hogere waardebeleid blijft intact; elke geluidbelaste woning krijgt een geluidluwe buitenruimte en een geluidluwe gevel, voor zover mogelijk.

1.5.4 Geluidschermen.

Daar waar mogelijk worden geluidschermen gebouwd langs drukke wegen om de leefkwaliteit te verbeteren. In de praktijk is dit alleen mogelijk langs snelwegen waar de maximum snelheid 70 km/uur of meer bedraagt.

1.5.5 De Beste Band.

Bij vervanging van banden van het wagenpark van Haarlem wordt gekozen voor De Beste Band. Dit is een band die is geoptimaliseerd op onder meer rolweerstand en geluid. Dit betekent dat het voertuig stiller rijdt, en dat het brandstofverbruik lager is ten opzichte van voertuigen met standaard banden. De banden worden gekozen op basis van het bandenlabel wat in 2012 Europees is ingevoerd.

1.5.6. Overleg en beïnvloeding.

Voor de geluidbronnen waar Haarlem geen zeggenschap over heeft (Schiphol, railverkeer en het circuit) wordt ingezet op ambtelijk en bestuurlijk overleg.

2. Inleiding

Op 12 december 2017 heeft het college van B&W de geluidbelastingkaarten 2017 vastgesteld. Het maken van geluidbelastingkaarten is een verplichting op grond Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De geluidbelastingkaarten pogen inzicht te geven in de ontwikkeling van de geluidhinder in Haarlem door de jaren heen. De maatregelen om de knelpunten in de geluidhinder te beperken dan wel te voorkomen worden beschreven in dit actieplan.

De geluidkaart is uitdrukkelijk niet bedoeld voor individuele geluidklachten, of geluidklachten op straatniveau. Ten eerste is de geluidkaart en de onderliggende gegevens daarvoor niet in alle gevallen altijd nauwkeurig genoeg, belangrijker is nog dat de geluidkaart bedoeld is als beleidsinstrument voor het terugdringen van geluidhinder en als communicatiemiddel naar de burger over het onderwerp geluid.

3. Wettelijk kader en context.

Zowel het maken van de geluidbelastingkaarten als het opstellen van een actieplan vloeit voort uit Europese wetgeving. De besturen van agglomeraties met een gezamenlijk inwoneraantal van ten minste 100.000 dienen elke 5 jaar de geluidbelastingkaarten en het actieplan op te stellen.

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer beschrijft de wettelijke taken ten aanzien van het actieplan geluid. Naast de vermelde periodieke actualisatie geeft de wet ook een duidelijke rolverdeling: de bronbeheerder is verantwoordelijk voor het opstellen van de geluidbelastingkaarten en het daarop volgende actieplan. Voor Haarlem geldt dat de gemeentelijke wegen en het industrieterrein Waarderpolder de geluidbronnen zijn waarover gerapporteerd moet worden. Andere geluidbronnen, zoals scooters, burenlawaai, evenementen en dergelijke vallen niet onder de rapportageplicht en zijn dan ook geen onderdeel van het actieplan. De respectievelijke bronbeheerders rapporteren over railverkeerslawaai (Prorail), luchtvaartlawaai (Ministerie van I&W), de N200, de N205 en de N208 (Provincie Noord-Holland). De gemeente is wel verplicht om de contouren van deze bronnen op te nemen in de geluidbelastingkaarten maar maatregelen om de geluidbelasting van deze bronnen te beperken zijn aan de bronbeheerders.

Alhoewel deze geluidbronnen niet onderdeel van het actieplan zal er wel aandacht aan worden besteed.

4. Inhoud actieplan.

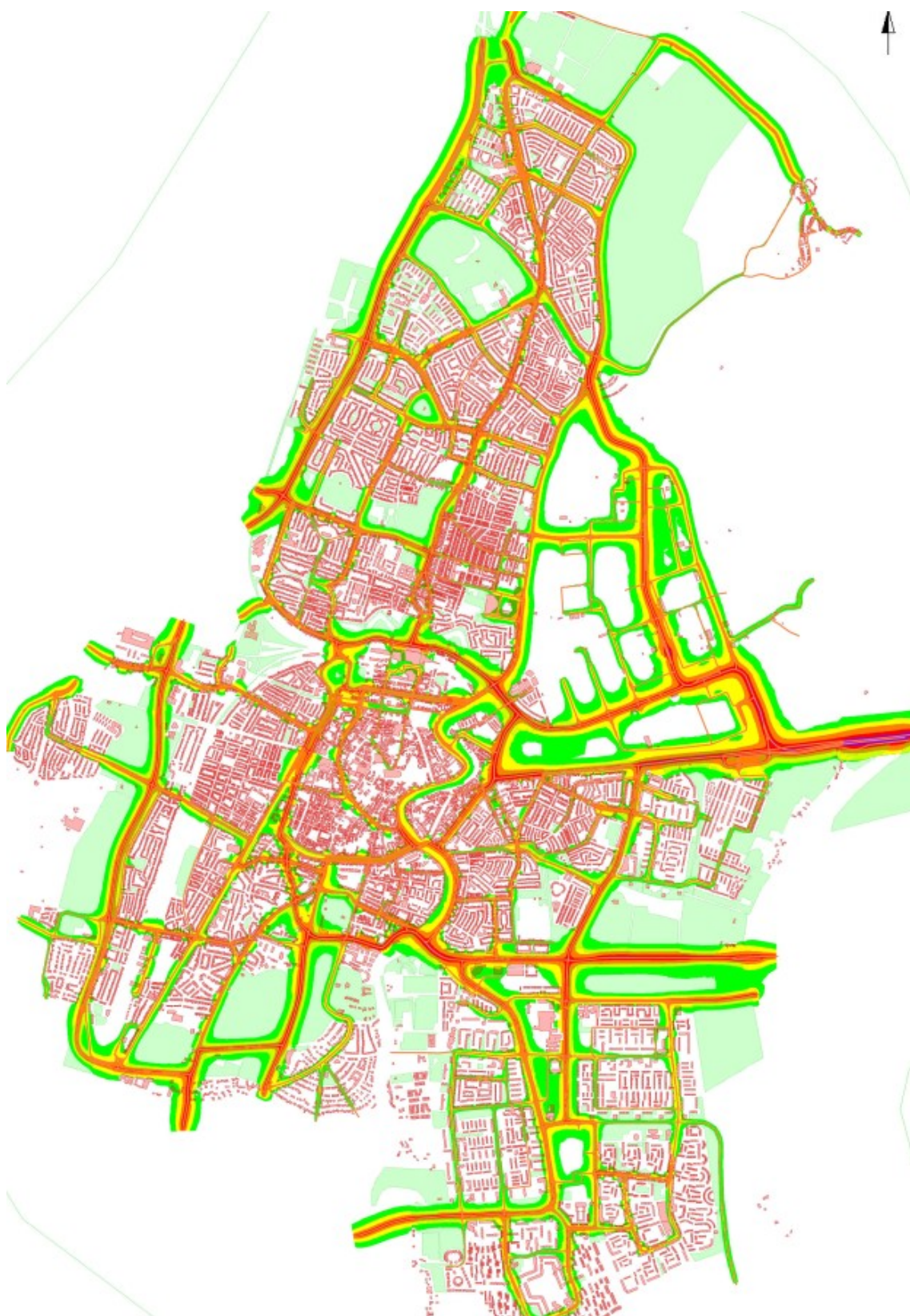
Dit actieplan stelt een plandrempel vast. Deze plandrempel is een ambitiewaarde; er wordt getracht om dit doel te bereiken. Op het niet bereiken van het doel staat geen sanctie. Om de plandrempel te behalen worden maatregelen voor de komende 5 jaar vastgesteld. Uitleg bij de gebruikte begrippen en een toelichting bij de opstelling (berekening) van de geluidkaart is te vinden in de bijlage.

In dit actieplan wordt een relatie gelegd met gezondheid, bestaand geluidbeleid en beleid van andere afdelingen dat invloed heeft op de geluidhinder in Haarlem. Ook de woningbouwopgave waar Haarlem voor staat is relevant voor de actiepunten.

Haarlem is de bronbeheerder van het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder, maar omdat er geen woningen zijn met een geluidbelasting van meer dan 55 dB voldoen alle bedrijven op dit terrein aan de Europese richtlijn. Industrielawaai is daarom geen punt van bespreking.

5. Plandrempel.

In de afgelopen 5 jaar lag de plandrempel (ambitiewaarde) op 68 dB. Voor de komende planperiode blijft de plandrempel gehandhaafd op 68 dB. Voor een klein deel van de bestaande woningen boven de 68 dB zal het niet eenvoudig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot maximaal 68 dB, zo niet onhaalbaar.



Geluidkaart behorend bij actieplan, zie voor meer informatie de technische toelichting

6. Maatregelen.

Onderstaande maatregelen worden voor de komende planperiode ingezet om de plandrempel te bereiken.

6.1 Geluidreducerend asfalt.

Daar waar mogelijk zal geluidreducerend asfalt worden aangelegd. Om dit zo efficiënt mogelijk te doen wordt het wegdek alleen in combinatie met groot onderhoud vervangen. Op dat moment moet het wegdek toch al worden verwijderd en zijn de meerkosten van geluidreducerend asfalt gering. De onderhoudskosten van geluidreducerend asfalt zijn in de meeste gevallen hoger dan van het standaard fijn asfalt. Het gaat minder lang mee en wordt daarom eerder vervangen. Voor SMA (Steenmestiek asfalt) geldt dit niet. Dit asfalt heeft dezelfde mechanische eigenschappen als fijn asfalt en is nauwelijks duurder in aanleg. SMA heeft een geluidreductie van 1,7 dB. Dit is niet veel maar wel voldoende om bij een deel van de bestaande woningen de geluidbelasting te beperken tot 68 dB, de plandrempel.

Bij elk groot onderhoud aan de weg wordt stil asfalt aangelegd.

Dekking: de meerkosten voor de aanleg van geluidreducerend wegdek zijn afhankelijk van het product dat wordt gekozen.

Een stiller asfalt (reductie meer dan 1,7 dB) kan niet worden aangelegd op plekken met veel wringend verkeer, in bochten en in de buurt van verkeerslichten. Op die plekken slijt het wegdek te snel. Om het geluidreducerend asfalt succesvol te kunnen inzetten is nodig om per weg te bezien welk product geschikt is voor de weg. Er zijn veel producten op de markt die een hoge geluidreductie hebben maar waarvan onvoldoende duidelijk is of deze wegdekken de beoogde levensduur behalen.

In situaties waar het riskant is om een geluidreducerend asfalt toe te passen, wordt een product geëist met een reductie van maximaal 1 dB om voortijdige schade aan het wegdek te voorkomen. Daarbij dient men zich te realiseren dat een geluidreducerend wegdek met een hogere geluidreductie voortijdige schade zal ondervinden (rafeling) onder invloed van bijvoorbeeld wringend verkeer waardoor dit wegdek juist meer geluid gaat produceren dan het standaard asfalt.

6.2 Gevelisolatie.

Bestaande woningen langs drukke wegen kunnen in aanmerking komen voor een subsidie om de woning te isoleren tegen wegverkeerslawaai. Deze subsidie is zeer aantrekkelijk voor bewoners en vergoedt doorgaans alle kosten. Het geluidniveau binnen in de woning wordt na isolatie flink lager en in een aantal gevallen wordt ook de ventilatie in de woning verbeterd. De subsidies worden alleen verstrekt na goedkeuring van het ministerie. Het is niet mogelijk om vooraf een garantie te geven over de planning. Wel geeft het ministerie voorrang aan zwaar geluidbelaste woningen. In het verleden zijn al veel woningen tegen wegverkeerslawaai met subsidie geïsoleerd.

Woningen met een hoge geluidbelasting krijgen gesubsidieerde gevelisolatie

Dekking: Woningisolatie wordt gesubsidieerd door het ministerie van I&W, per project. Vooraf staat vast welke woningen voor subsidie in aanmerking komen. Eventueel achterstallig onderhoud is voor rekening van de eigenaar. De gemeente investeert in de vorm van procesbegeleiding en communicatie. De doorlooptijd van een gevelisolatieproject omvat meerdere jaren, de planning is afhankelijk van de subsidietoekenning.

6.3 Hogere waardebeleid.

Bij elk woningbouwproject wordt een geluidonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt wat de geluidbelasting op de gevel is ten gevolge van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. De voorkeursgrenswaarden voor weg- en railverkeerslawaai zijn vrij laag waardoor deze voorkeursgrenswaarde meestal wordt overschreden. Dan treedt de zogenaamde Hogere waardeprocedure in werking. B&W dient een Hogere waarde te verlenen, meestal loopt deze procedure gelijk op met de RO-procedure. Bij het verlenen van een Hogere waarde wordt scherp gelet op de toepassing van het Hogere waardebeleid. Dit in 2009 vastgestelde gemeentelijke beleid eist een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. De hoge geluidbelasting aan de voorzijde van de woning wordt gecompenseerd met een rustig gelegen tuin of balkon. In sommige gevallen is dit niet of niet geheel mogelijk. Het ontwerp van een gebouw is immers het resultaat van wensen van verschillende disciplines zoals stedenbouw, geluid, welstand en wonen. Bij gebouwen met veel kleine eenheden zoals studio's is het vaak niet mogelijk om alle woningen binnen een gebouw van een geluidluwe gevel te voorzien.

Vanwege gewijzigde wetgeving en maatschappelijke ontwikkelingen voldoet het huidige Hogere waardebeleid niet op alle punten. Met name bij de ontwikkeling van kleine wooneenheden en bij de transformatie van kantoorgebouwen geeft het beleid onvoldoende richting. Het Hogere waardebeleid wordt daarom de komende planperiode herzien, na invoering van de Omgevingswet.

Met de eisen uit het Hogere waardebeleid wordt getracht een geluidluwe buitenruimte te creëren en een geluidluwe gevel, daar waar mogelijk.

Het Hogere waardebeleid wordt na invoering van de Omgevingswet geactualiseerd om de effectiviteit van het beleid te vergroten.

Dekking: Aan het voldoen aan de eisen uit het Hogere waardebeleid zijn voor de gemeente geen kosten verbonden.

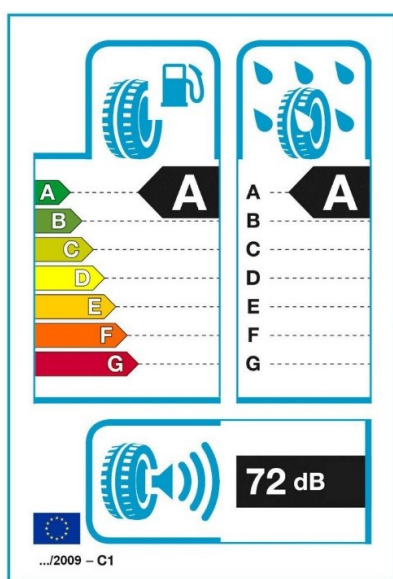
6.4 Geluidschermen.

Geluidschermen zijn een zeer effectieve manier om geluid van wegverkeer te verminderen. In Haarlem staan geen geluidschermen langs wegen. Langs de Randweg op het viaduct over de Julianalaan in Overveen staan geluidschermen. Ten behoeve van een nieuwe woonwijk in Overveen zijn ook geluidschermen langs de Randweg gebouwd (tegenover het oude Provinciekantoor). Langs de zuidzijde van de Schipholweg (ten oosten van de verkeerslichten bij de Prins Bernhardlaan) wordt ten behoeve van de nog te bouwen appartementen een geluidscherm gebouwd om de geluidhinder vanwege het wegverkeer te verminderen. Op begane grondniveau leidt dit tot een geluidreductie van 10 dB en een veel aangename leefomgeving. Langs de Schipholweg komt een geluidscherm voor de nieuw te realiseren woningen (Entree Oost). Dit zal de leefomgeving positief beïnvloeden. Niet alleen de geluidbelasting op de woningen zal fors dalen, ook de luchtkwaliteit verbetert. Deze schermen gaan op in het aanwezige groen langs de Schipholweg, worden aan twee zijden begroeid met klimplanten om zodat ze nauwelijks nog opvallen in de stedelijke omgeving.

6.5 De Beste Band.

In november 2012 heeft de Europese Commissie een wet aangenomen waarin een bandenlabel op elke nieuwe band verplicht is. Dit bandenlabel toont de kenmerken van de band; rolweerstand, geluid en grip op een nat wegdek. Door de juiste band te kiezen kan geluid en brandstofverbruik gereduceerd worden. Een aantal organisaties in Nederland, waaronder de BOVAG, de Nederlandse Stichting Geluidhinder en het Ministerie van I&W hebben een website met informatie opgezet om de burger te informeren, zie verder www.debesteband.nl

Voor het gemeentelijke wagenpark is het maatschappelijk gewenst om bij vervanging van een autoband te kiezen voor de beste band. Dit levert stillere voertuigen op, en een brandstofbesparing. Er zijn geen meerkosten. De beste band is voorlopig alleen beschikbaar voor personenwagens. Voor vrachtwagens (zoals die van Spaarnelanden) zijn nog geen stille banden verkrijgbaar.



Bandenlabel voor een nieuwe band.

Haarlem kiest bij vervanging van een autoband uit het eigen wagenpark voor De Beste Band.

6.6 Overige geluidbronnen.

De luchthaven Schiphol, het railverkeer en het circuit van Zandvoort kunnen in sommige gevallen aanleiding geven tot klachten van burgers. De gemeente kan zich niet verlaten op wetten of procedures om geluidklachten volledig te voorkomen. Als er klachten zijn zal men met overleg en beïnvloeding moeten trachten om de partijen die wel van invloed zijn op de geluidbronnen ervan te overtuigen dat er in de toekomst wellicht een andere richting zal moeten worden gekozen. Maatschappelijke druk en de heersende publieke opinie kunnen daarbij ondersteunend werken. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol zal de invloed verlopen via de bestaande overlegstructuren waarvan de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) de belangrijkste is.

Ten aanzien van het railverkeer is Prorail de voornaamste gesprekspartner. De gemelde geluidklachten zullen daar worden aangekaart.

Voor wat betreft het circuit zal in samenwerking met de Omgevingsdienst IJmond worden bekeken in hoeverre het circuit aan de vergunningsvoorschriften voldoet. Daarnaast zal worden onderzocht of andere factoren een rol spelen bij het ontstaan van de klachten.

7. Flankerend beleid.

De geluidhinder van wegverkeer wordt niet alleen op basis van de maatregelen in dit actieplan teruggebracht. Beleid van andere afdelingen van de organisatie leiden ook tot een afname van de geluidbelasting. Onderstaand een beknopte opsomming van deze maatregelen in de planperiode 2020-2022.

'Actieplan Fiets 2020-2022' is vastgesteld door het college van B&W op 24 maart 2020. Met de maatregelen in dit plan komen er de komende jaren ruim 3000 extra fietsparkeerplekken bij en wordt het Haarlemse fietsnetwerk en de regionale doorfietsroutes verbeterd. Door in te zetten op de fiets worden autoritten vervangen door fietsritten met als doel de luchtkwaliteit te verbeteren, geluidhinder te verminderen en meer ruimte te creëren voor wandelen en verblijven.

Structuurvisie Openbare Ruimte: Uitvoeringsprogramma 2020-2040. Dit uitvoeringsprogramma geeft concrete invulling aan de doelstelling van de SOR: een groen en bereikbaar Haarlem. In het uitvoeringsprogramma zitten op het gebied van mobiliteit, naast voetganger- en fietsmaatregelen, ook maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer. De herstructurering van stadsstraten als Europaweg en Rijksstraatweg, en onderzoek naar (H-)OV knooppunt Buitenrust zijn voorbeelden van maatregelen die de ketenmobiliteit versterken en het aantrekkelijker maken de auto voor het OV te verruilen.

Elektrisch aangedreven bussen. De komende planperiode zullen er meer elektrische bussen te zien zijn in het Haarlemse straatbeeld. Het behoeft geen betoog dat deze bussen stiller zijn dan de bussen met verbrandingsmotor.

8. Vaststelling van het actieplan.

Op het ontwerp-actieplan zijn geen zienswijzen ingediend. Het actieplan wordt definitief vastgesteld.

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
8 januari 2021

Tekst: -,
Fotografie: -,
Ontwerp: -,
Drukwerk: -

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl