



Actieplan geluid Gemeente Zandvoort 2019-2023

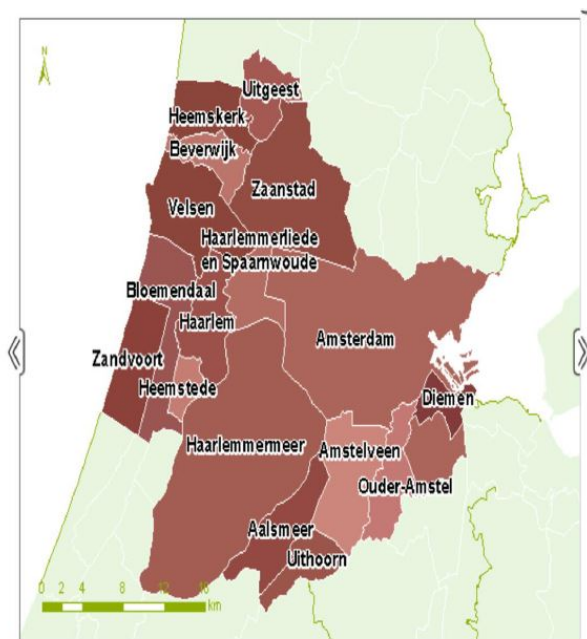
1. INLEIDING

In dit actieplan geluid is aangegeven hoe burgemeester en wethouders van de gemeente Zandvoort de geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaai in de periode 2019-2023 wil beperken.

Het actieplan vloeit voort uit de Europese Richtlijn 2002/49/EG die gericht is op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, daarmee wordt bedoeld het geluid van (spoor)wegen, industrie en luchtvaart. Nederland heeft de richtlijn voor wat betreft het actieplan geïmplementeerd in artikel 11.11 Wet milieubeheer. Het wettelijk kader is opgenomen in bijlage I van dit Actieplan.

Gemeenten die zijn aangewezen binnen "agglomeraties" moeten geluidsbelastingkaarten en actieplannen opstellen. Locaties met gevoelige bestemmingen (woningen en scholen) met een hoge geluidsbelasting moeten worden aangepakt. Door toepassing van maatregelen aan de bron (stil wegdek) of in de overdracht (geluidschermen) of aan de woning (gevelisolatie) moet dat leiden tot een betere geluidssituatie.

Burgemeester en wethouders kunnen zelf bepalen op welke manier zij maatregelen willen treffen. De beslissing welke maatregelen kunnen worden uitgevoerd is afhankelijk van technische-, stedenbouwkundige- en financiële aspecten. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.



Agglomeratie Amsterdam/Haarlem

De gemeente Zandvoort is gelegen in de agglomeratie Haarlem-Amsterdam. Voor een aantal gemeenten in deze agglomeratie heeft Omgevingsdienst IJmond de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen opgesteld.

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

Voorliggend actieplan is gebaseerd op deze geluidbelastingkaarten en geldt voor de periode 2019-2023.

2. GELUIDSITUATIE 2016

2.1 Geluidbelastingkaarten

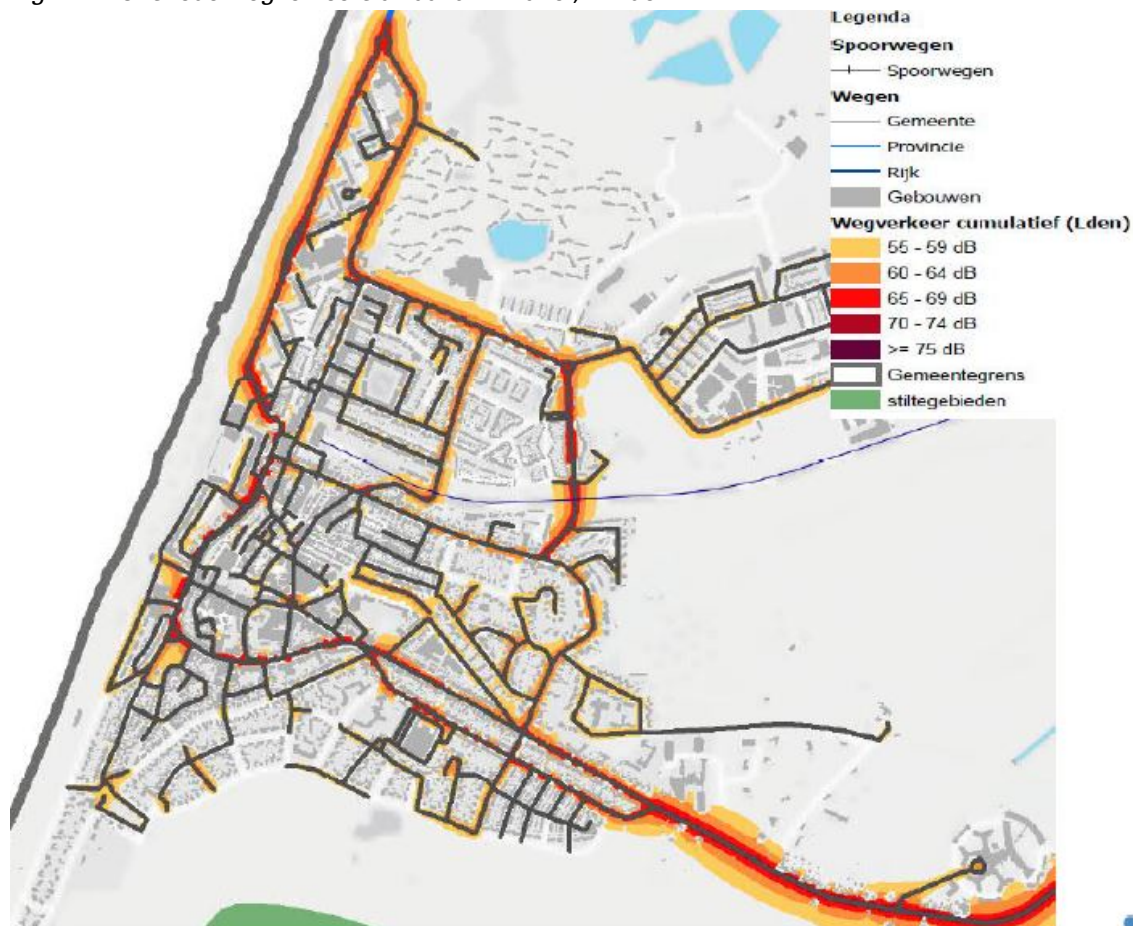
Om inzicht te verkrijgen in de mate van het omgevingslawaai waaraan inwoners van Zandvoort worden blootgesteld, zijn geluidsbelastingkaarten voor het jaar 2016 opgesteld. Aan de hand van deze kaarten is geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. Er zijn geluidsbelas-



tingkaarten opgesteld voor wegverkeer, railverkeer en industrie. Het aantal woningen dat vanwege deze geluidbronnen een hogere geluidsbelasting ondervond dan Lden 55 dB (Lden is gewogen gemiddelde over day, evening, night) en Lnight 50 dB is geïnventariseerd. Zandvoort is buiten de geluidscontouren voor luchtvaart (Schiphol) gesitueerd, deze contouren zijn daarom niet in de geluidbelastingkaarten opgenomen.

Hieronder is in figuur 1 een uitsnede van de kaart van verkeerslawaai in Zandvoort opgenomen. De volledige set met gedetailleerde kaarten met contouren van geluidsbelastingen zijn te vinden in de in 2016 vastgestelde rapportages van de 'geluidkaarten Zandvoort.' De geluidsbelastingkaarten zijn gepubliceerd op de website van Omgevingsdienst IJmond (www.odijmond.nl) en daar voor een ieder te bekijken. In figuur 2 is een afbeelding opgenomen met de verschillende geluidbronnen in Zandvoort.

Figuur 1: Uitsnede wegverkeerslawaai cumulatief, in Lden



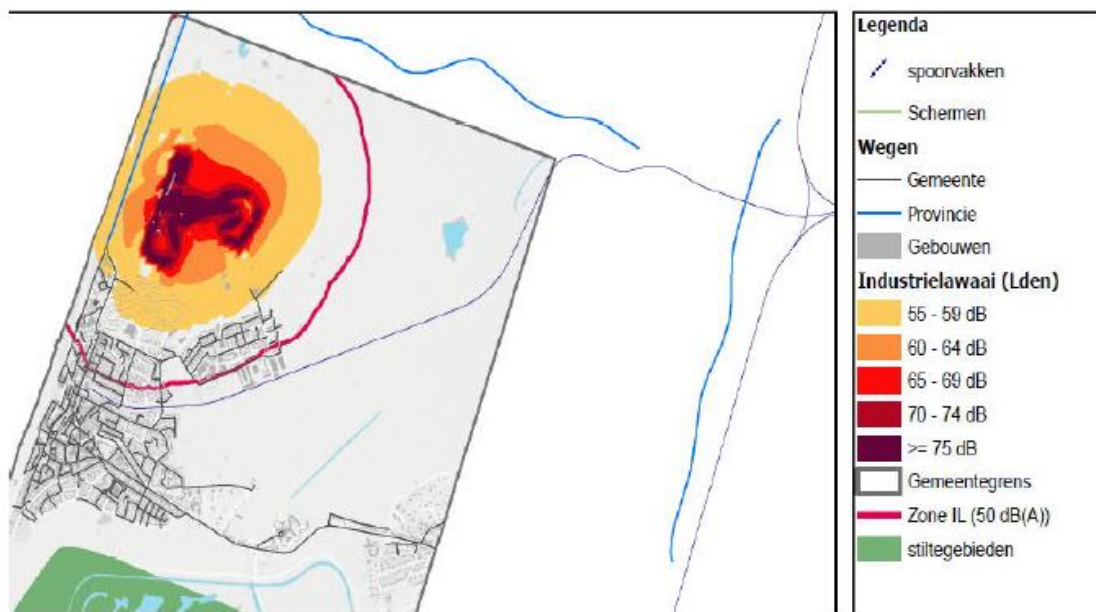


Figuur 2: Overzicht van geluidbronnen in en rond Zandvoort





Figuur 3: Geluidcontouren circuit (CPZ)



2.2 Uitkomst geluidbelastingkaarten

Met behulp van de geluidsbelastingkaarten is het aantal geluid belaste woningen per geluidsbron en per geluidsbelastingklasse vastgesteld. Per geluidsklasse is het aantal inwoners berekend. Het aantal woningen is met 2,2 vermenigvuldigd om te komen tot het aantal inwoners (2,2 is de gemiddelde huishoudensgrootte in Nederland volgens het CBS).

Op basis van de aantallen is bepaald hoeveel bewoners in de geluidsklassen (ernstig) gehinderd wordt of slaapverstoring ondervinden door te veel geluid. Dit is bepaald met de in artikel 9 van de Regeling geluid milieubeheer voorgeschreven dosis effect relaties – zie bijlage 2.

Op grond van artikel 10 van het Besluit geluid milieubeheer is tevens de oppervlakte van het gebied berekend dat is blootgesteld aan een geluidbelasting die hoger is dan 55 dB.

Aldus wordt het volgende beeld verkregen:

- Het **wegverkeer** is de belangrijkste geluidsbron: 4767 woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan Lden 55 dB ten gevolge van wegverkeer.

Lden	Aantal woningen	Aantal inwoners	Aantal gehinderden	Aantal ernstig gehinderden
55-59 dB	2235	4917	1033	393
60-64 dB	1843	4055	1217	527
65-69 dB	673	1481	607	296
70-74 dB	16	35	19	11
≥ 75 dB	0	0	0	0
Totaal ≥ 55 dB	4767	10.488	2876	1227

- Bij 2950 woningen overschrijdt de Lnight de waarde van 50 dB.

Lnight	Aantal woningen	Aantal inwoners	Aantal slaap verstoorden
50-54 dB	1954	4299	301
55-59 dB	939	2066	207
60-64 dB	57	125	16
65-69 dB	0	0	0
≥ 70 dB	0	0	0



Totaal ≥ 50 dB	2950	6490	524
---------------------------------------	------	------	-----

- Door het railverkeer ondervinden 35 woningen een geluidsbelasting die hoger is dan Lden 55 dB.

Lden	Aantal woningen	Aantal inwoners	Aantal gehinderden	Aantal ernstig gehinderden
55-59 dB	35	77	9	2
≥ 60 dB	0	0	0	0

Bij geen enkele woning overschrijdt de Lnight de waarde van 50 dB vanwege het railverkeer.

- Industrielawaai:** er zijn 1117 woningen waarvoor (in 1997) een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB(A) vanwege het circuit is vastgesteld. Zie ook de toelichting in hoofdstuk 3 onder Geluidzone circuit Zandvoort. Uitgaande van dit aantal woningen is het aantal gehinderden bepaald:

Lden	Aantal woningen	Aantal inwoners	Aantal gehinderden	Aantal ernstig gehinderden
55-59 dB	1115	2453	638	270
≥ 60 dB	1	2	1	1

Opgemerkt wordt dat dit een (juridische) vertaling is en los staat van de werkelijke situatie.

- Gecumuleerd over alle geluidsbronnen ondervinden 5919 woningen een geluidsbelasting van 55 dB Lden of meer. Dit komt neer op circa 13600 inwoners.
- Van deze inwoners zijn 3525 inwoners door het geluid gehinderd, 1499 ernstig gehinderd en worden 524 mensen in hun slaap gestoord.
- Het totale geluid belaste oppervlak boven de 55 dB Lden ten gevolge van alle geluidsbronnen binnen de gemeente is 475 ha.

2.3 Vergelijking geluidssituatie 2016 met geluidssituatie 2011

In 2012 is een geluidbelastingskaart over 2011 vastgesteld. De verschillen voor het wegverkeerslawaai tussen 2011 en 2016 zijn te verklaren door verschillen in de toegepaste rekenmodellen, zoals veranderingen in verkeersintensiteiten (geactualiseerd verkeersmodel).

Voor wegverkeer is het aantal geluid belaste woningen met circa 500 afgenomen. Het aantal door het railverkeer geluid belaste woningen is aanzienlijk afgenomen van 166 naar 35.

3. MAATREGELEN

De maatregelen in een actieplan kunnen een ruime strekking hebben, en kunnen dus uiteenlopende maatregelen bevatten. Het gaat om maatregelen die vallen binnen de eigen (gemeentelijke) bevoegdheid. Er kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- Maatregelen in de ruimtelijke ordeningssfeer: bebouwingsconfiguraties, stille gevels, afscherming door bebouwing, hofjes.
- Ingrepen in de verkeerssituatie: bundeling van verkeersstromen (verkeerscirculatieplan), routing en venstertijden voor vrachtverkeer, snelheidsbeperking, creëren van autovrije woonerven of 30-km zones, milieuzones, bevorderen van OV en langzaam verkeer, andere vormen van verkeers- en vervoersplanning.
- Technische en organisatorische maatregelen ter vermindering van het (ontstaan van) lawaai: geluidsschermen, maatregelen aan industriële bronnen zoals geluidsdempers, herindelingsbedrijventerreinen in het kader van revitalisatie, bedrijfsverplaatsing.
- Toepassing stille technologie: geluidsarme wegdekken, geluidsarme apparaten en installaties, raildempers en verschillende vormen van stille bovenbouw railverkeer.
- Maatregelen in de overdracht: geluidsschermen, minischermen bij railverkeer.
- Regelgevende en/of economische stimulerende maatregelen: milieuvergunningen, verordeningen, VAMIL-regelingen.

Geluidplafonds

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



In Zandvoort is alleen op de spoorlijn naar Haarlem een geluidplafond van toepassing. Dit spoor heeft uiteraard geen doorgaand railverkeer en het geluidplafond is niet bereikt. Voor nieuwbouw van woningen of scholen blijft de Wet geluidhinder tot de komst van de Omgevingswet het belangrijkste toetskader.

Geluidssanering bestaande A- en Raillijst woningen

In de gemeente Zandvoort is de afgelopen jaren ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden (de A-lijst woningen). Deze A-lijst woningen zijn allemaal gesaneerd.

Er zijn nog 364 zogeheten B-lijst woningen in Zandvoort die vrij hoge geluidsbelastingen van wegverkeerslawaai ondervinden. Deze woningen worden op projectbasis gesaneerd, voor zover er rijksbudget beschikbaar is. In 2019 is een saneringsproject voor 98 B-lijstwoningen langs de Zandvoortselaan (N201) opgestart.

Spoorbeheerder Prorail is verantwoordelijk voor de geluidsanering van bestaande woningen met hoge geluidsbelastingen van spoorwegverkeer (Raillijstwoningen). Er zijn in Zandvoort geen te saneren raillijstwoningen aanwezig.

Geluidzone circuit Zandvoort

Op 1 september 1982 trad het hoofdstuk V Industrielawaai van de Wet geluidhinder in werking. Als gevolg hiervan diende voor elk terrein waarop een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kon veroorzaken, zoals een circuit, een zone te worden vastgesteld waar buiten de geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Op 25 juni 1985 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zandvoort de geluidzone rond het circuit Zandvoort vastgesteld (raadbesluitnummer 88).

Op het moment van vaststelling van de zone waren 1117 woningen en nog vier geluidgevoelige objecten (in totaal dus 1121 geluidgevoelige objecten) aanwezig binnen de zone met een geluidbelasting hoger dan 55 dB(A).

Op grond van artikel 71 van de Wet geluidhinder diende Gedeputeerde staten van Noord Holland een saneringsprogramma op te stellen ten einde de geluidsbelasting te beperken tot 55 dB(A) op deze woningen. GS hebben op 4 april 1996 het saneringsprogramma vastgesteld (besluit 96-511793). Het saneringsprogramma is uitgevoerd.

Om aan de saneringsdoelstelling van 55 dB(A) te voldoen is gekozen voor een combinatie van de volgende maatregelen:

- Het toepassen van dempers op de voertuigen
- De aanleg van wallen en/of schermen
- Verlegging van de baan
- Het beperken van de races.

Voor de 1121 geluidgevoelige objecten binnen de zone is door het ministerie van VROM de hoogst toelaatbare waarde van de geluidbelasting vastgesteld op 55 dB(A) (ministerie VROM MBG 96021220/574 van 21 oktober 1996).

In de omgevingsvergunning is deze waarde opgenomen in de geluidvoorschriften.

Daarnaast zijn 12 UBO dagen vergund waarbij hogere geluidniveaus zijn toegestaan.

Geluidsschermen

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

Verkeersmaatregelen

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

Stille wegdekken

In Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB asfalt op rijkswegen maar vaak ook de zogeheten "dunne geluidreducerende dekklagen" (DGD). Op dit moment zijn er geen verkeerswegen in Zandvoort waarop stil asfalt is toegepast. Uit ervaringen met DGD-wegdekken in Nederland blijkt dat een groot deel van deze dekklagen snel slijten en binnen acht jaar na aanleg al weer aan vervanging toe is.



Uit duurzaamheids- en kostenoverwegingen is gezocht naar een asfaltsoort die minder snel slijt in combinatie met een acceptabele geluidreductie. Steenmestiekasfalt (SMA) wordt al veel toegepast wegens de lange levensduur. Er zijn nu stille SMA-asfaltsoorten ontwikkeld die een geluidsreductie tot 2 decibel (bijvoorbeeld Modus/Desa) of 3 decibel geven (bijvoorbeeld Stil Mastiek 0/8, NL8 G+). De levensduur van deze nieuw ontwikkelde SMA-asfaltsoorten is bovendien aanzienlijk langer dan DGD-asfalt, namelijk 10 - 15 jaar. De aanlegkosten van deze nieuwe SMA-asfaltsoorten zijn niet (veel) hoger dan traditioneel asfalt, maar ze gaan naar verwachting nog wel minder lang mee dan standaard SMA-asfalt. De meerkosten (cyclus van aanleg- en onderhoud) ten opzichte van standaard SMA-asfalt zijn moeilijk te kwantificeren maar bedragen naar verwachting naar schatting ongeveer 15%.

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

In Zandvoort wordt al geruime tijd een SMA-asfaltsoort toegepast met enigszins geluid reducerende eigenschappen; namelijk circa 0,5 decibel ten opzichte van standaard asfalt.

Bij drukke verkeerswegen die tussen 2019 en 2023 voor groot onderhoud in aanmerking komen en waar woningen op korte afstand van de weg zijn gelegen, wordt in principe stil SMA-asfalt toegepast tenzij dit uit civieltechnisch oogpunt niet gewenst is. Deze afweging wordt voortaan opgenomen bij de bestuurlijke vaststelling.

Plandrempel

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

In 2008 en 2013 is een plandrempel van 68 dB (inclusief =na aftrek art. 110g Wet geluidhinder) vastgesteld waarbij is geconstateerd dat deze niet werd overschreden. Zonder toepassing van deze aftrek kwam deze plandrempel overeen met 73 dB. In dit Actieplan wordt de plandrempel gesteld op 68 voor aftrek 110g Wet geluidhinder. Dit betekent een verlaging van de plandrempel met 5 dB.

Door DGMR is geanalyseerd hoeveel woningen in Zandvoort een geluidsbelasting hebben die hoger is dan deze plandrempel. Uit deze analyse blijkt dat 54 woningen een geluidsbelasting boven de 68 dB ondervinden. Deze zijn alle gelegen langs de Burgemeester Engelbertsstraat. Figuur 4 geeft een kaart-overzicht van deze woningen.

De Burgemeester Engelbertsstraat heeft in de huidige situatie een klinkerverharding.

Om de geluidsbelasting te reduceren wordt binnen de planperiode de huidige klinkerverharding vervangen door (stil) SMA-asfalt. Hiermee kan een reductie gehaald worden van 4 tot 6 dB.



Figuur 4: Overzicht woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel



4. KOSTEN

Bij de budgetramingen voor groot wegonderhoud, waarbij asfaltverharding wordt toegepast is rekening gehouden met het toepassen van SMA-asfalt. De gemeente beslist als wegbeheerder over het eventueel



toepassen van stil SMA-asfalt, afhankelijk van beschikbaar budget. Een afweging wordt per onderhoudsproject gemaakt.

De kosten van het geluidsaneringproject langs de N201 worden betaald door het rijk.

5. LUCHTVAARTLAWAAI SCHIPHOL

Zandvoort ligt buiten de geluidcontouren van Schiphol. Dit betekent dat in de geluidkaarten van Zandvoort (die in 2017 zijn vastgesteld door het college) dan ook geen geluidgehinderden vanwege vliegverkeer zijn opgenomen. Uit de 'Gezondheidsmonitor volwassenen en ouderen 2016; Belevingsonderzoek naar hinder en slaapverstoring vliegverkeer Schiphol' (GGD Kennemerland, december 2017) blijkt echter dat in 2016 in Zandvoort 2% van de volwassen bevolking tot 65 jaar, ernstige geluidhinder door vliegverkeer ervoer. In 2008 was dit percentage 1% zodat de ervaren geluidhinder enigszins is toegenomen.

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

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

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

- De afspraken uit de Aldersadviezen tot 2020 en voor de middellange termijn tot 2030
- De actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit (LIB)
- Het meten van vliegtuiglawaai door een NOMOS-meetpost
- Het beoordelen van de MER voor het nieuwe stelsel voor Schiphol

6. SAMENVATTING ACTIEPLAN

Met het actieplan wordt invulling gegeven aan een verplichting uit de Wet milieubeheer. Het Actieplan is gebaseerd op de geluidsbelastingkaarten die in 2017 door de gemeente zijn vastgesteld en vormt het geluidhinderbeleid voor de komende 5 jaar. Het actieplan is bij voorkeur gericht op het aanpakken van knelpunten veroorzaakt door wegverkeerslawaai in de bebouwde kom, dit omdat de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is voor het type asfalt dat als wegdekverharding wordt gebruikt. De gemeente is dus ook (daadwerkelijk) in de gelegenheid om stil asfalt aan te brengen om op die manier de geluidsbelastingen op woningen te verlagen.

Wegverkeerslawaai

In Zandvoort wordt al geruime tijd een SMA-asfaltsoort toegepast met enigszins geluidreducerende eigenschappen; namelijk circa 0,5 decibel ten opzichte van standaard asfalt.

Gezien de positieve milieueffecten en de relatief geringe meerkosten als wordt aangesloten bij regulier groot onderhoud, kan stil SMA-asfalt bij voorkeur worden toegepast als wegdekverharding op drukke doorgaande verkeerswegen met woningen op korte afstand van de weg.

Bij drukke verkeerswegen die tussen 2019 en 2023 voor groot onderhoud in aanmerking komen en waar woningen op korte afstand van de weg zijn gelegen, wordt daarom in principe stil SMA-asfalt toegepast tenzij dit uit civieltechnisch oogpunt niet gewenst is.

Luchtvaartlawaai

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

Plandrempel knelpunten \geq Lden 68 dB

De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger. Alleen langs de Burgemeester Engelbertsstraat zijn woningen gesitueerd met geluidsbelastingen van meer dan 68 dB. Hier wordt de huidige klinkerbestrating vervangen door (stil) SMA-asfalt.



Maatregelen wegverkeerslawaai (Actieplan maatregelen)

- Op basis van de hierboven genoemde maatregelen wordt het volgende voorgesteld.
- Plandrempel: Geluidsbelasting $\geq L_{den}$ 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger.
- Maatregelen: Bij drukke verkeerswegen die tussen 2019 en 2023 voor groot onderhoud in aanmerking komen, en waar woningen op korte afstand van de weg zijn gelegen, wordt in principe stil SMA-asfalt toegepast tenzij dit uit civieltechnisch oogpunt niet gewenst is.

Circuit Zandvoort

- Een geluidsanering is al uitgevoerd.

7. ZIENSWIJZEN

Het ontwerp actieplan geluid heeft ter inzage gelegen voor commentaar.

In de inspraaktermijn is één zienswijze binnengekomen. In bijlage III is de nota van beantwoording op de zienswijze opgenomen.

De gemeenteraad van Zandvoort heeft op 24 september 2019 als zienswijze gegeven akkoord te zijn met het ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het actieplan.



Bijlage 1: Wetgeving

De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (kortweg de Richtlijn omgevingslawaai). In Nederland is deze richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder en per 2012 in de Wet milieubeheer. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld.

Proces

Voorafgaand aan het actieplan is per gemeente een geluidsbelastingkaart opgesteld en vastgesteld. Deze kaart beschrijft de geluidssituatie in 2016. Het Actieplan borduurt hierop verder met een beschrijving van de voorgenomen relevante maatregelen, het beleid ter beperking van de geluidsbelasting en de voorgenomen te treffen maatregelen in de komende 5 jaar. Hieronder is schematisch weergegeven hoe het proces eruit ziet om tot een vastgesteld actieplan te komen.



Na 5 jaar kan worden geëvalueerd (op basis van geactualiseerde geluidsbelastingkaarten) welke effecten de maatregelen in de Actieplanperiode hebben gehad.

Inspraak en publicatie

In artikel 11.14 Wet milieubeheer zijn de volgende bepalingen opgenomen:

1. Een actieplan wordt voorbereid met overeenkomstige toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure, met dien verstande dat in afwijking van artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, een ieder zienswijzen naar voren kan brengen.
2. Burgemeester en wethouders stellen een actieplan niet vast dan nadat de gemeenteraad een ontwerp van het actieplan is toegezonden en deze in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en zienswijze ter kennis van burgemeester en wethouders te brengen.



Bijlage II: Dosis-effect tabellen industrie- en verkeerslawaai

Het aantal geluidgehinderden, ernstig geluidgehinderden slaapverstoorden is bepaald conform de Regeling geluid milieubeheer. Hiervoor is gebruikgemaakt van de zogenaamde dosis-effectrelaties. Deze dosis-effectrelaties geven (wetenschappelijk onderbouwd) de kans dat een persoon gehinderd wordt door het geluid. De dosis-effectrelaties verschillen per bronsoort en geluidsbelastingklasse. In onderstaande figuur zijn deze relaties weergegeven:

Dosis-effectrelaties voor industrielawaai

Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	26	11
60-64 dB	35	17
65 dB of hoger	40	24

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	7
55-59 dB	10
60-64 dB	13
64-69 dB	18
70 dB of hoger	20

Dosis-effectrelaties voor verkeerslawaai

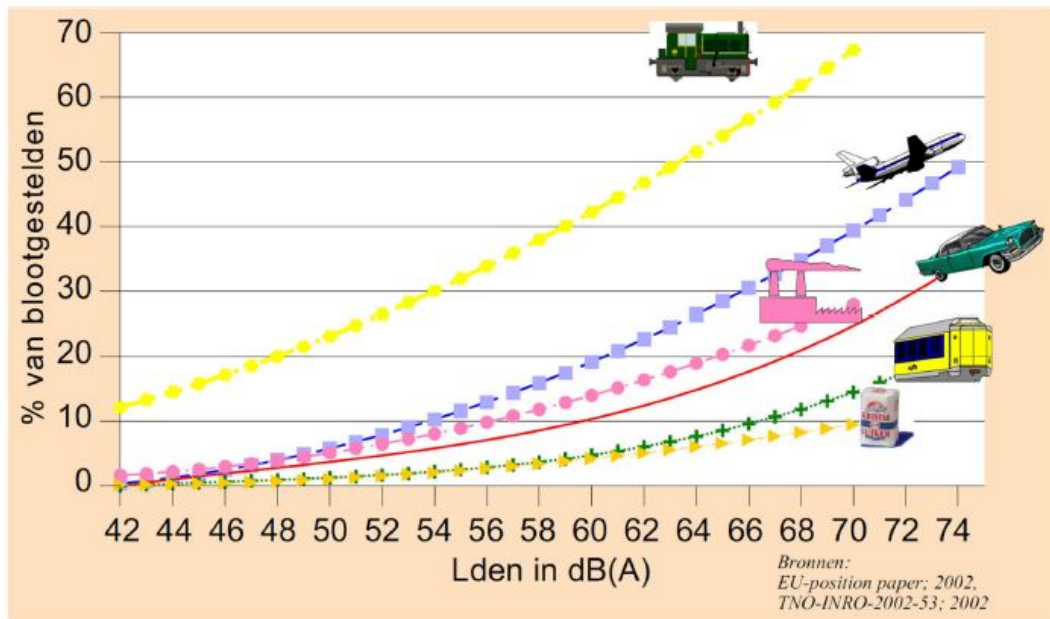
Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	21	8
60-64 dB	30	13
65-69 dB	41	20
70-74 dB	54	30
75 dB of hoger	61	37

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	7
55-59 dB	10
60-64 dB	13
64-69 dB	18
70 dB of hoger	20

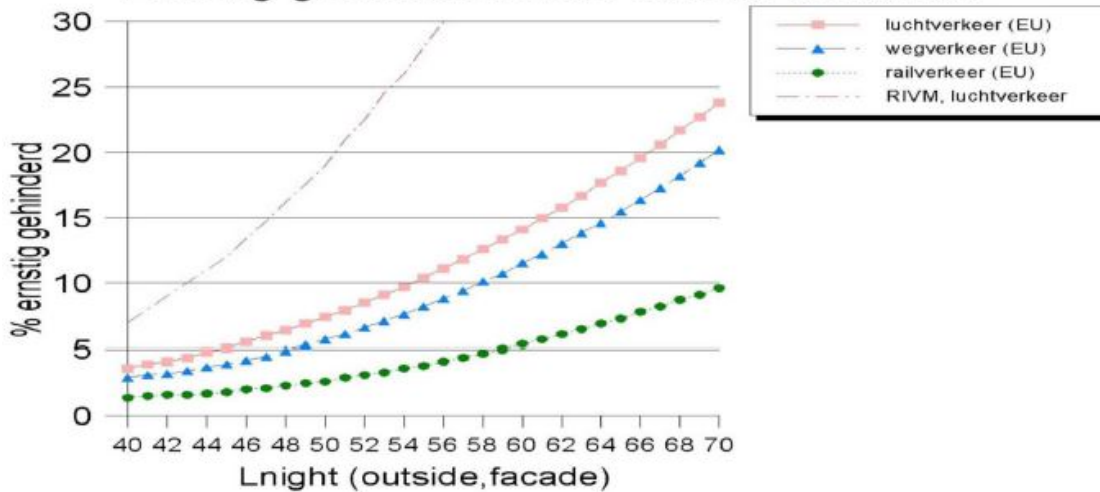
Dosis-effectrelaties voor spoorweglawaai

Geluidsbelastingklasse (L_{den})	Gehinderden per 100 bewoners	Ernstig gehinderden per 100 bewoners
55-59 dB	12	3
60-64 dB	19	6
65-69 dB	28	11
70-74 dB	40	18
75 dB of hoger	47	23

Geluidsbelastingklasse (L_{night})	Slaapgestoorden per 100 bewoners
50-54 dB	3
55-59 dB	5
60-64 dB	6
64-69 dB	8
70 dB of hoger	10



Ernstig gehinderd door lawaai 's nachts





Bijlage III Zienswijzen Actieplan – Nota van beantwoording

Indiener 1

1. Betreft de geluidscontourenkaart: Juist waar veel geluid via de Keesomstraat de bebouwing ingaat wordt hier het tegenover gesteld; minder geluid hoe dichter men via de straat bij het circuit komt. Hoe kan dit en wat wordt er aan gedaan?

Reactie:

De door u voorgelegde geluidcontourenkaart van het circuit is afkomstig uit de rapportage geluidbelastingkaarten gemeente Zandvoort over het peiljaar 201. Deze is noch opgenomen in het actieplan geluid, noch in de geluidkaarten 2016.

2. Hoe komen de gedetailleerde gegevens tot stand? Op bepaalde plaatsen is nooit geluid gemeten.

Reactie:

De geluidbelasting vanwege industrielawaai is gebaseerd op de vastgestelde Maximaal Toelaatbare Geluidbelastingen (MTG) en de geluidsniveau contourberekeningen in de vergunde situatie van het Circuit Park Zandvoort. De contouren worden berekend, volgens de voorgeschreven meet en rekenvoorschriften.

3. Zijn de notaties in Lden juist? In veel gevallen heb ik het idee dat het juist Lday betreft?

Reactie:

Activiteiten op het circuit beperken zich tot de dag-periode en de avond-periode. Gedurende de nachtperiode wordt het circuit niet gebruikt. Lday is qua hoogte van de geluidniveaus maatgevend.

4. Pag.7: Industrielawaai. Hier wordt 55-59 db Lden genoemd. Hoe is dit te rijmen met de cijfers die het circuit verschaft? Deze zijn veel lager! (< 55 db Lday). Wat moet ik op dezelfde pagina met de zin "Opgemerkt wordt dat dit een (juridische) vertaling is en los staat van de werkelijke situatie". Hoeveel waarde hebben de gegevens dan?

Reactie:

In het actieplan is er voor gekozen uit te gaan van het aantal woningen waarvoor in 1997 een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (MTG) van 55 dB(A) vanwege het circuit is vastgesteld voor de representatieve bedrijfssituatie.

In de vigerende omgevingsvergunning voor het Circuitpark is bepaald dat het equivalente geluidniveau van de inrichting maximaal 55 dB(A) voor de dag-periode en 50 dB(A) voor de avondperiode mogen zijn voor de meetpunten 3, 2A, 2B en 2C. Daarbij is het bepaalde geluidniveau in de vergunning dus het maximale niveau, lagere niveaus kunnen daarbij ook optreden. De juridische situatie geeft de maximale situatie aan, de werkelijke waarden kunnen inderdaad lager liggen.

5. Pag. 10: Hier worden een aantal saneringsmaatregelen genoemd. Dit wordt waarschijnlijk genoemd om aan te tonen dat er is voldaan aan eisen. Maar deze maatregelen roepen juist vragen op. "Het toepassen van dempers op de voertuigen". Dit was voor de sanering gelukkig ook al zo. Alleen de Best Beschikbare Techniek (uitlaten) zouden moeten worden gebruikt. Hier wordt niet op getest cq naar gekeken!

Reactie:

De op pagina 10 genoemde saneringsmaatregelen hebben betrekking op de in 1996 uitgevoerde maatregelen conform het saneringsprogramma. Getoetst is, in het evaluatierapport "Saneringsmaatregelen Circuit Park Zandvoort beheer BV, 00-HOR-06754 van 24 november 2000", of de maatregelen het gewenste effect hadden. Dat was destijds het geval en de geluidsniveaus na sanering zijn vervolgens vastgelegd in de vigerende omgevingsvergunning. Het circuit moet zich houden aan deze voorgeschreven geluidsniveaus. Omgevingsdienst IJmond ziet, in mandaat van het College van Burgemeester en Wethouders, toe op de naleving hiervan.

6. "Het beperken van races". Graag zou ik willen weten wat deze beperkingen inhielden. Momenteel komen er alleen meer races bij met alle gevolgen van dien. Worden deze beperkingen alsnog uitgevoerd?

Reactie:



Het resultaat van de het saneringsprogramma is vertaald naar een omgevingsvergunning, zie onder 4. Hiermee is het saneringsprogramma afgerond, de geluidniveaus opgenomen in de vergunningvoorschriften zijn daarmee nu leidend.

7. Het lijkt mij ongepast om dit zo in het verslag te zetten.

*Reactie:
geen*