

Actieplan Geluid

Het/De college van burgemeester en wethouders van Gemeente Haarlem

gelezen de tekstinhoud van "Actieplan Geluid" d.d. **DATUM**

Overwegende dat:

Besluit;

Artikel I

"Actieplan Geluid" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per [Juridisch werkend vanaf (Aanlevering)]

Aldus vastgesteld door Gemeente Haarlem, **DATUM**

Diegenen die mogen ondertekenen

Niet getekend proef-exemplaar

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Actieplan Geluid

1 Inleiding

1.1 Environmental Noise Directive

De gemeente Haarlem is op grond van de Environmental Noise Directive (END), de Europese richtlijn Omgevingslawaaai, verplicht om elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid op te stellen. De Europese richtlijn is opgenomen in de Omgevingswet. De richtlijn heeft betrekking op gezoneerde geluidbronnen, zoals weg- en railverkeer, industrie en vliegverkeer. Het college van B&W heeft op 25 juli 2023 (2023/434659) de geluidkaart vastgesteld. Uit de geluidkaart blijkt dat de meeste geluidhinder afkomstig is van wegverkeerslawaaai. In vervolg op de geluidkaart geeft het actieplan een opsomming van het beleid dat bijdraagt aan geluidreductie en een aantal maatregelen. In het actieplan wordt een plandrempel vastgesteld. Het actieplan 2024-2028 is in vergelijking met eerdere actieplannen gewijzigd. Door de Omgevingswet is de rekenmethode gewijzigd en zijn de eisen aan het actieplan aangescherpt. In Europa gebeurt dit nu op dezelfde wijze. Hierdoor is een vergelijking met voorgaande rapportages niet goed mogelijk. Met dit actieplan voldoet de gemeente Haarlem aan de verplichting op grond van de Environmental Noise Directive (END), de Europese richtlijn Omgevingslawaaai.

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. De gemeente Haarlem is verantwoordelijk voor de lokale wegen en het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder. Andere hinder die vaak voor komt zoals geluid van evenementen, horeca en bouwwerkzaamheden vallen buiten de richtlijn Omgevingslawaaai. Het actieplan omvat de periode 2024 tot en met 2028 en wordt vóór 18 juli 2024 vastgesteld.

1.3 Plandrempeloverschrijdingen

In Haarlem gaat het qua geluidhinder voornamelijk om wegverkeer. Overschrijdingen van de plandrempel doen zich voor langs wegen zoals de Bolwerken, de Kamperlaan en de Kampersingel, de Wilhelminastraat/van Eedenstraat, de Schoterweg en de Buitenrustlaan. Bij deze wegen bedraagt de geluidbelasting 70 dB of meer. Deze woningen zijn in het verleden gesaneerd. Uit de berekeningen blijkt dat industrielawaaai voldoet aan de wettelijke grenswaarde.

1.4 Maatregelen

De grootste geluidhinder wordt veroorzaakt door het verkeer. Het mobiliteitsbeleid, met name het 30 km/uur beleid, draagt naast verkeersveiligheid ook bij aan reductie van verkeerslawaaai. Ook het fietsbeleid draagt bij aan een vermindering van het autogebruik. Doordat een aantal ontwikkelingslocaties voor nieuwbouw van woningen dichtbij de hoofdroutes ligt, zal er een afschermend effect zijn naar de achterliggende woningen. Voor de nieuwbouw met hoge geluidsbelasting moet rekening gehouden worden met een geluidluwe gevel. Het voormalige hogere waarden beleid wordt in 2024 herzien in verband met de Omgevingswet. De nul-emissiezone voor luchtkwaliteit, voorzien in 2025, zal ook bijdragen aan een stillere woonomgeving.

2 Uitgangspunten

2.1 Wettelijk kader

Op grond van artikel 3.6 van de Omgevingswet is de gemeente verplicht een actieplan op te stellen voor de onderstaande geluidbronnen:

- wegen en daarin gelegen spoorwegen;
- andere spoorwegen;
- luchthavens;
- een activiteit of een samenstel van activiteiten, waarvoor een regel als bedoeld in artikel 2.22 of 2.24, eerste lid, of paragraaf 4.1.1 voor het geluid is gesteld.

Onder d. wordt een gezoneerd industrieterrein zoals de Waarderpolder bedoeld.

Het actieplan geluid bevat in ieder geval:

- een uitwerking van het te voeren beleid voor de ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming of het behoud van de fysieke leefomgeving (artikel 3.5, Omgevingswet);
- maatregelen om aan een of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken (artikel 3.5, Omgevingswet);
- een plandrempeL, zijnde een geluidbelasting L_{den} en geluidbelasting L_{night} op geluidgevoelige gebouwen (artikel 4.22, lid 1, Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Zie ook paragraaf 2.4;
- maatregelen die worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempeL te voorkomen of ongedaan te maken (artikel 4.22, lid 3, Bkl).

2.2 Uitgangspunten

Dit actieplan geluid heeft betrekking op de geluidbronnen binnen de gemeentegrenzen van Haarlem. Het actieplan is gebaseerd op de geluidkaart van de gemeente Haarlem die op 25 juli 2023 door het college is vastgesteld. In de geluidkaart staan de contouren van de geluidbelasting langs de drukste wegen in de gemeente, alsmede een berekening van het aantal blootgestelden, gehinderden en slaapverstoorden, voor de belangrijke geluidbronnen (gemeentelijke -, provinciale - en rijkswegen; spoorwegen; industrie-terreinen en luchtvaartverkeer). Het actieplan moet vóór 18 juli 2024 worden vastgesteld. Naast de genoemde geluidbronnen is het verplicht om in het geluidsplan ook aandacht te besteden aan zogenaamde stille gebieden. Dit zijn door de gemeente aangewezen gebieden die bescherming tegen geluidbronnen nodig hebben. Dit kunnen bijvoorbeeld parken zijn. De gemeente Haarlem heeft geen stille gebieden aangewezen.

2.3 Omgevingsvisie

In 2021 is door de gemeente Haarlem de Omgevingsvisie 2045 vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn 6 strategische keuzes voor de leefomgeving gemaakt. Haarlem kiest in deze visie voor het versterken van (positieve) milieu- en gezondheidseffecten, hierbij wordt ook het beperken van geluidsoverlast verstaan. Er wordt ingezet op een goed ingerichte leefomgeving en mobiliteitstransitie, het bevorderen van fietsgebruik en openbaar vervoer. Het is het voornemen om nieuwe wijken autoluw te ontwerpen, met een lagere parkeernorm in combinatie met goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op het OV-systeem.

2.4 PlandrempeL

Een plandrempeL is een geluidbelasting, L_{den} en L_{night} , op geluidgevoelige gebouwen. Zoals aangegeven, motiveert de gemeente in het actieplan de keuze voor de hoogte van de plandrempeL. De plandrempeL kan verschillen voor situaties. Zo kan een andere plandrempeL worden vastgesteld voor saneringssituaties en nieuwe situaties of voor verschillende categorieën van geluidsbronnen. Het omgevingstype (de aard van de woonomgeving) kan een rol spelen bij het bepalen van de waarde.

In het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem wordt de maximum rijsnelheid van 30 km/uur de norm. De hoofdroutes van auto en (H)OV vormen hierop een uitzondering. Voor deze routes geldt een maximumsnelheid van 70 - 50 km/ uur. De plandrempeL sluit aan bij dit onderscheid. Om de woningbouwambities mogelijk te houden wordt voor de hoofdroutes een hogere plandrempeL van 70 dB aangehouden. Wegen waar maximaal 30 km/uur gereden wordt moeten niet alleenveiliger, maar ook stiller zijn. Voor deze woningen geldt een lagere plandrempeL van 65 dB. Voor woningen langs een 30 km/uur weg, waarbij de hoofdroute bijdraagt in de geluidbelasting wordt de plandrempeL 70 dB. Voor het industrielawaai van het gezoneerde industrieterrein Waarderpolder, geldt dat de plandrempeL gelijk gesteld wordt aan de wettelijke maximum geluidbelasting. Er zijn geen woningen buiten de geluidszone van het industrieterrein Waarderpolder met een geluidbelasting hoger dan de plandrempeL.

Tabel plandrempeL

		L_{den}	L_{night}
WegverkeerslawaaL	Woningen binnen invloedsfeer van een hoofdroute	70dB	
	Woningen in een 30 km/uur gebied, buiten invloedsfeer van een hoofdroute	65dB	
Industrielawaai		55dB	45dB

2.5 Plandrempels voor niet gemeentelijke bronnen

Voor de N205 (buiten de bebouwde kom), de westelijke randweg N208 (provinciale wegen) en de A200 (Rijksweg) geldt dat de gemeente niet het bevoegde gezag is om een plandrempeel vast te stellen of om hiervoor een actieplan op te stellen. De Provincie Noord-Holland stelt een plandrempeel voor de provinciale wegen vast, het Rijk doet dit voor de Rijkswegen, de spoorwegen en de luchthaven Schiphol. Deze geluidbronnen worden wel meegenomen bij de bepaling van de totale cumulatieve geluidbelasting.

2.6 Verschillen tussen rekenmethodes

De huidige geluidkaart, die de basis vormt voor dit actieplan is opgesteld op basis van de nieuwe wettelijke rekenmethode Cnossos. In voorgaande jaren werd gerekend met een variant van het rekenvoorschrift voor wegverkeerslawaaï (karteringsvoorschrift). Tussen deze methodes is een verschil in het berekenen van het brongeluid van motorvoertuigen, maar ook in de modellering en overdracht van het geluid.

Er treden verschillen op tussen de huidige rekenmethode en het karteringsvoorschrift in de berekende geluidbelasting op de woningen. Voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur is het verschil circa 2 dB, voor andere wegen circa 1 dB. Dit kan betekenen dat woningen nu bij een gelijke verkeersintensiteit een hogere geluidbelasting hebben, maar ook dat woningen die voorheen buiten de geluidcontouren lagen, er nu binnen liggen. De geluidbelasting tabellen uit deze rapportage zijn om deze reden niet vergelijkbaar met de eerdere actieplannen geluid.

2.7 Basisgeluidemissies

Door de invoering van de Omgevingswet is voor gemeentelijke wegen, net als voor Rijkswegen, een monitoringssysteem ontwikkeld. Onder de voormalige Wet geluidhinder werd er getoetst aan de geluidnormen van een weg. Onder de Omgevingswet wordt een zogenaamde basisgeluidemissie (hierna: bge) vastgesteld voor wegen met een verkeersintensiteit van tenminste 2500 motorvoertuigen per etmaal. Dit bge is een soort van plafond. Bij een overschrijding van het plafond zal de gemeente maatregelen moeten afwegen. De bge's worden vastgelegd in een geluidregister.

3 Evaluatie Actieplan 2020-2022

3.1 Evaluatie

De maatregelen uit het vorige actieplan waren:

- geluidsreducerend asfalt: er is in de beschouwde periode in beperkte mate geluidsreducerend asfalt toegepast. In de praktijk blijkt stil asfalt niet zondermeer toegepast te kunnen worden.
- gevelisolatie: er zijn enkele gevelisolatieprojecten uitgevoerd, zoals de Lange Herenvest/Antoniestraat en Staten bolwerk.
- hogere waardenbeleid: woningbouwplannen zijn getoetst aan het hogere waardebeleid van de gemeente.
- geluidschermen: de geluidschermen langs zuidzijde van de N205 (Schipholweg) zijn gerealiseerd.
- de beste band: Spaarnelanden gebruikt stikstof om de banden mee op spanning te zetten i.p.v. zuurstof. Hierdoor blijven de banden beter op spanning wat goed is voor geluid reductie, maar ook rolweerstand wat brandstof en dus ook CO2 bespaart. Een band op spanning zorgt voor een kortere remweg dus veiligheid. Bij de keuze van banden gaat Spaarnelanden als eerste voor de meest veilige band en daarna voor rolweerstand/geluid.
- Overige geluidbronnen: meldingen van burgers met betrekking tot geluidsoverlast zijn door de gemeente afgehandeld.

3.2 Resultaten geluidkaart 2021

Het adviesbureau Royal Haskoning/DHV heeft de geluidkaart over het jaar 2021 voor de gemeente opgesteld, rapport Omgevingslawaaï Haarlem, 4de tranche EU-richtlijn END Kartering, Referentienummer BI4200-MI-RP--" (bijlage II). De geluidkaart is op 25 juli 2023 door de gemeente Haarlem vastgesteld. De geluidkaart zal door het centrale voorziening geluidgegevens (Cvvg) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) worden gepubliceerd op de website <https://www.rivm.nl/cvvg>. De geluidkaart is voor het eerst opgesteld op grond van een nieuw Europees rekenmodel, Cnossos. Alle lidstaten van Europa berekenen met deze rekenmethode de gehinderden en de slaapverstoorden binnen hun agglomeraties. Wegverkeerslawaaï is in Haarlem de belangrijkste bron van geluidhinder.

Als gevolg van wegverkeer zijn er nog veel woningen met een hoge geluidbelasting, deze woningen bevinden zich langs de drukke ontsluitingswegen van de gemeente, zoals de Bolwerken, de Kamperlaan en

de Kampersingel, de Wilhelminastraat/van Eedenstraat, de Schoterweg en de Buitenrustlaan. Bij deze wegen bedraagt de geluidbelasting 70 dB of meer. De woningen langs deze wegen zijn in het verleden gesaneerd.

Figuur 1, geluidkaart 2021, contouren Lden voor bepaling aantallen gehinderden



4 Maatregelen 2024 - 2028

4.1 Doelstelling

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. Het actieplan beschrijft het beleid en de maatregelen die genomen zijn en nog gaan worden om geluidhinder in de komende periode te voorkomen of te bestrijden. Met deze maatregelen zal de geluidsoverlast ondanks de groei van de gemeente, niet toenemen.

4.2 Omgevingsvisie en mobiliteitsbeleid

In 2021 is door de gemeente Haarlem de Omgevingsvisie 2045 vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn 6 strategische keuzes voor de leefomgeving gemaakt. Haarlem kiest in deze visie voor het beperken van milieu en gezondheidseffecten, hierbij wordt ook het beperken van geluidsoverlast verstaan. Om ruimte te maken voor de keuzes uit de Omgevingsvisie is een mobiliteitstransitie nodig, bevorderen van fietsgebruik en openbaar vervoer in de stad ten koste van het autogebruik. De stappen om te komen tot deze mobiliteitstransitie zijn vastgelegd in het Mobiliteitsbeleid.

Het mobiliteitsbeleid is ook in 2021 vastgesteld. Hierin zijn een stappen opgenomen die nodig zijn voor het bereiken van de mobiliteitstransitie maar ook bijdragen aan het verminderen van geluidsoverlast. Eén van die stappen is dat 30 km/u de nieuwe norm wordt in Haarlem. In het voorgestelde wegcategoriseringsplan zal opgenomen op welke wegen de maximumsnelheid 30 km/u wordt en zal in een bijbehorende uitvoeringsagenda aangegeven worden wanneer dit gaat gebeuren. Het inrichten van een 50 km/uur weg met standaard asfalt naar een 30 km/uur weg met een klinkerbestrating is akoestisch gezien gunstig. De geluidbelasting neemt af met circa 2 dB ondanks dat de klinkerbestrating luidruchtiger is dan standaard asfalt. Daar komt bij dat lang niet alle wegen die 30 km/u worden, uitgevoerd zullen worden in klinkers. De zogenaamde gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, zullen deels uit asfaltverharding blijven bestaan.

Een andere stap is het stimuleren van fietsgebruik. Dit is verder uitgewerkt in het Fietsbeleid 2023, de fiets als vanzelfsprekende keuze.

Het fietsbeleid heeft drie pijlers:

- het fietsnetwerk is op orde. Alle voorzieningen zijn binnen tien minuten per fiets of lopend bereikbaar;
- fietsen kunnen makkelijk gestald worden;
- een fietscultuur, waarbij de keuze voor de fiets vanzelfsprekend is.

Doelstelling is dat hierdoor 90% van alle ritten korter dan 2,5 kilometer lopend of op de fiets wordt gedaan. De vermindering van autoritten die dat oplevert, zorgen voor een lagere geluidsbelasting. De derde stap uit het mobiliteitsbeleid die bijdraagt aan vermindering van geluidsoverlast is het verbeteren van de routes voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Door de routes voor het HOV te verbeteren, wordt het HOV aantrekkelijker en zullen meer mensen de overstap van auto naar openbaar vervoer maken.

4.3 Planvorming

De stad verdicht. De planvorming woningbouw biedt een kans om in een vroegtijdig moment aandacht te vragen voor geluid. In het plan van Eisen Leefomgeving, een onderdeel van het planproces ruimtelijke ontwikkelingen, is geluid als vast onderdeel opgenomen. Daarmee wordt geluid betrokken in de integrale afweging van ambities bij gebiedsontwikkeling.

De gemeente Haarlem staat voor een grote woningbouw opgave tot 2030. Er worden nog circa 10.000 woningen gerealiseerd. Grote woningbouwlocaties zijn gepland langs de drukke ontsluitingsstructuur van Haarlem (Schipholweg, Europaweg, Amerikaweg, Oostpoort en diverse locaties langs de Spaarndamseweg). Er wordt bewust gekozen voor grote gesloten bouwvolumes dicht langs deze wegen om de daarachterliggende woningbouwlocaties zoveel mogelijk te ontsien. Dit resulteert in nieuwbouwwoningen met een hoge geluidbelasting. Het beleid van de gemeente Haarlem hierin is dat dit mogelijk is, zolang de geluidbelaste woningen een geluidluwe gevel hebben.

Vanuit de Omgevingswet is vastgelegd dat het geluidniveau in de woning voldoet aan minimale geluidseisen (de binnenwaarde). Hierop wordt getoetst. In de loop van 2024 zal het (voormalige) hogere waardebeleid van de gemeente aangepast gaan worden aan de Omgevingswet.

4.4 Nul-emissie

De gemeente heeft in 2022 een milieuzone geïntroduceerd voor de binnenstad en binnen de schil er om heen. In 2024 is besloten om de bestaande milieuzone te wijzigen in een nul-emissie zone. Hoewel nul-emissie geen geluidbeleid is, heeft het beleid wel tot effect dat het vrachtverkeer (vrachtwagens en bestelauto's) uitgevoerd gaat worden door nieuwer, schoner en ook stiller vrachtverkeer. Rekentechnisch zal er echter niets veranderen, het rekenvoorschrift voor geluid kent geen categorie voor stiller, elektrisch vrachtverkeer.

4.5 Geluidreducerend asfalt

Het wegverkeerslawaai kan ook verminderd worden door het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek. Er wordt meestal gekozen voor SMA (steenmastiek asfalt). De aanleg van dit wegdek gebeurt in combinatie met groot onderhoud aan een weg indien dat mogelijk is. In situaties met wringend verkeer, remmend en optrekkend verkeer slijt het geluidreducerend wegdek sneller dan 'gewoon' asfalt. Alleen als er over grotere afstand met constante snelheid over het asfalt gereden wordt, behaal je geluidwinst. In situaties met bochten, verkeerslichten en/of kruisingen is geluidreducerend asfalt hierdoor niet mogelijk. Dit komt in Haarlem vaak voor. Dit beleid wordt voortgezet.

4.6 Geluidsanering

Voor bestaande woningen, woningen die gebouwd zijn voordat de wet geluidhinder in werking trad, geldt dat deze gesaneerd kunnen worden. Woningen met een geluidbelasting van meer dan 60 dB kwamen onder de Wet geluidhinder in aanmerking voor geluidmaatregelen. Met ingang van 1 januari 2024 is deze grenswaarde voor sanering verhoogd naar meer dan 70 dB. De gemeente Haarlem heeft geen woningen meer die voor deze sanering in aanmerking komen. Woningen met een geluidbelasting tussen 66 dB en 70 dB vallen onder de vrijwillige sanering. Het Rijk draagt, afhankelijk van de geluidbelasting, bij aan de sanering van deze woningen. De gemeente bepaalt welke woningen voor deze sanering aangedragen worden. Woningen met een geluidbelasting van 65 dB of lager zijn met ingang van de Omgevingswet op 1 januari 2024 geen saneringswoningen meer. Voor 2024 staat de geluidsanering van woningen gelegen aan de Rustenburgerlaan en een beperkt aantal woningen aan het Prinsenbolwerk op het programma.

4.7 Herziening geluidzone industrieterrein Waarderpolder

Ten aanzien van industriegeluid gaat een besluit genomen worden over een nieuwe zonering in de Waarderpolder. Om de ontwikkeling van de Waarderpolder mogelijk te houden is er meer regie op geluidbelasting nodig. Via zonering kan de beschikbare geluidruimte worden verdeeld naar behoefte bedrijvigheid en de risico van geluidhinder voor omliggende gebieden beperkt.

4.8 Financiële gevolgen

Het geluidbeleid is voorzetting van reeds ingezet beleid. Dat betekent dat er geen extra financiën nodig zijn om tot uitvoering van dit beleid te komen.

II Overzicht Documentenbijlagen

Rapport geluidbelastingkaarten Haarlem [/join/id/regdata/gm0392/2024/72a9b8b5fae84fc-fac9be4cd13e732b4/nld@2024-04-18;4](#)