

Geachte raadsleden

Vandaag hoort u verschillende mensen die bezwaar hebben tegen het nieuwe bestemmingsplan voor het HOV tracé. Al vaak hebben verschillende mensen aangegeven dat er geen noodzaak is om een busbaan aan te leggen voor slechts 2 minuten tijdwinst. Omdat die noodzaak er niet is, is het onwenselijk om woongenot van mensen, de habitat van vogels, vleermuizen, knaagdieren, insecten, amfibieën en planten en bomen aan te tasten EN om de verkeersveiligheid op verschillende punten te verslechteren.

In het kader van het bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd om te kijken in hoeverre de wettelijke grenzen van geluid, milieuvervuilende stoffen en CO2 gerespecteerd blijven. In mijn ogen is in veel gevallen onterecht de conclusie getrokken dat geen grenzen worden overschreden.

Wat het geluid betreft : HET DOOR Movares verrichte ONDERZOEK KLOPT NIET. Belangengroepen tegen de busbaan hebben een second opinion laten uitvoeren door een professioneel bureau. Dit bureau voert ook regelmatig onderzoeken uit voor de Milieudienst IJmond. De uitslag van dit onderzoek krijgt u zo dadelijk van mij .

Hieruit blijkt dat de voorkeurswaarde van geluid voor een groot aantal woningen langs de Minister van Houtenlaan zal worden overschreden. Dus niet alleen voor de spoorwoningen zoals U NU is voorgehouden. DAT ALLEEN zal niet zo zeer een belemmering zijn voor de komst van een busbaan, maar het zorgt er wel voor dat er voor meer woningen geluidsisulerende maatregelen genomen moeten worden en ontheffingen moeten worden aangevraagd. Dat geld moet bij u of de provincie vandaan komen.

Volgens het onderzoek gepleegd door Movares naar luchtkwaliteit en fijn stof staat niets in de weg , wat DAT betreft , om de busbaan aan te leggen. Over deze gang van zaken heb ik regelmatig mijn beklag gedaan wat heeft geleid tot o.a. een gesprek met de Burgemeester. Daarin werd mij toegezegd dat met redelijkheid en billijkheid naar MIJN SPECIFIEKE SITUATIE zou worden gekeken. De milieudienst IJmond heeft ondanks diverse mails en brieven nooit inhoudelijk geantwoord. Ik heb gevraagd om een specifiek onderzoek bij mijn huis. Helaas is dit niet gebeurd, omdat de bewijslast bij mij zou liggen. Ik kan een second opinion t.a.v. luchtkwaliteit niet betalen. Maar omdat het tegenonderzoek naar geluid aangeeft dat bij mijn woning wel degelijk grenswaarden worden overschreden, twijfel ik sterk aan de uitkomsten van het door de provincie uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit.

Ik vraag u dan ook om alles op zijn minst nog eens te herzien en op dit moment niet in te stemmen met dit nieuwe bestemmingsplan.

Tot slot: ik constateer dat we in ons mooie Velsen allang niet meer discussiëren over Hoogwaardig Openbaar Vervoer, maar over mooie opgeknapte wegen en vage begrippen als "aanhaken en aansluiting op de Randstad", alsof Velsen een nietszeggende achterafgemeente is. Als ik aan HOV Velsen denk, dan is steevast het eerste woord dat bij me opkomt: PRESTIGE PROJECT dat vooral het belang van bestuurders dient en niet van busreizigers en van inwoners van Velsen!

Geachte raadsleden: ik wens u een goede nachtrust (die bij mij vaak ontbreekt) en veel wijsheid bij uw besluit toe!

datum: 14 januari 2014
adviseurs: Corien de Jongh | Tjeerd de Boer
betreft: Second opinion akoestisch onderzoek HOV Velsen
kenmerk: WO 003 14.01.2014 V3.0

geluidNotitie

De provincie Noord-Holland geeft aan sterk te willen inzetten op het stimuleren van het openbaar vervoer in de regio. Volgens de provincie is binnen het HOV-netwerk de verbinding tussen Haarlem en IJmuiden een ontbrekende schakel.

De gemeente Velsen heeft samen met de provincie Noord-Holland onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van een HOV-busverbinding tussen Haarlem en IJmuiden. Daarbij is de keuze gevallen op het tracé om de kern Driehuis heen (op de oude spoorlijn) en verder over het oude spoor in IJmuiden, parallel aan de Minister van Houtenlaan, via het scholencluster naar Plein 1945.

De gemeente heeft hiervoor een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel van dit voorontwerp bestemmingsplan is onder meer het akoestisch onderzoek.

In het akoestisch onderzoek wordt de toekomstige geluidbelasting vanwege het verkeer op de busbaan ter plaatse van de langs de busbaan gelegen woningen bepaald en getoetst aan de wettelijke normen.

Belanghebbenden, bewoners en stichting bewoners van de Minister van Houtenlaan in Velsen-Zuid hebben zienswijzen ingediend op het voorontwerp bestemmingsplan HOV-tracé en daarmee ook opmerkingen gemaakt ten aanzien van het aspect geluid. Bij de bewoners bestaat de angst dat onder meer de geluidhinder langs het HOV-tracé fors zal toenemen.

Ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging voor het HOV-tracé heeft de gemeente Velsen onder andere de volgende onderzoeken laten uitvoeren, te weten:

- Akoestisch onderzoek tracédelen 1 en 4 tot en met 6 HOV Velsen, zoals uitgevoerd door Movares Nederland bv met kenmerk R20224SVOA3 - versie 1.0, d.d. 26 maart 2012
- Akoestisch onderzoek tracédelen 1 en 4 tot en met 6 HOV Velsen, zoals uitgevoerd door Movares Nederland bv met kenmerk R20224SVOB2 - versie 1.1, d.d. 16 april 2013



Aan Het GeluidBuro is gevraagd de beide onderzoeken tegen het licht te houden en inhoudelijk te beoordelen. Navolgend worden de uitgangspunten en resultaten van het akoestisch onderzoek besproken.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek begint met de beschrijving van het onderzoeksgebied om vervolgens het wettelijk kader uiteen te zetten. Deze beschrijving van het wettelijk kader en de 'werking' van de regelgeving is - gelet op de datum van het onderzoek - correct.

Het akoestisch onderzoek gaat verder met een overzicht van de bij de berekeningen gehanteerde uitgangspunten. Hierbij willen wij de volgende kanttekeningen plaatsen, te weten:

- Volgens opgave zijn de verkeersgegevens aangeleverd door de gemeente Velsen waarna deze in het rekenmodel zijn ingevoerd door Movares. In de bijlagen van het akoestisch onderzoek zijn alleen de verkeersgegevens zoals aangeleverd opgenomen, maar niet de invoergegevens van het rekenmodel. Het is door ons niet te controleren of de door de gemeente Velsen aangeleverde gegevens correct zijn overgenomen. Dit geldt zowel voor het akoestisch onderzoek versie 1.0 als versie 1.1.

Zoals eerder aangegeven is voor het onderzoek luchtkwaliteit uitgegaan van 172 bussen per etmaal terwijl in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 206 bussen per etmaal (zie ook onze notitie met kenmerk WO 002 14.01.2014 V2.0). Hoewel dit verschil in uitgangspunten niet zal resulteren in grote verschillen, zouden bij beide onderzoeken natuurlijk wel dezelfde uitgangspunten gehanteerd moeten worden.

- Niet alleen de ingevoerde verkeersgegevens ontbreken in de bijlagen van het akoestisch onderzoek. Ook de gegevens over onder meer de ingevoerde gebouwen (hoogte), toetspunten, kruisingen (optrekcorrectie) en bodemgebieden (wegdek, water, groenstroken en dergelijke) ontbreken, waarmee ook deze door ons niet zijn te controleren. Dit geldt zowel voor het akoestisch onderzoek versie 1.0 als versie 1.1.
- Het akoestisch onderzoek versie 1.0 is uitgevoerd overeenkomstig het 'Reken- en meetvoorschrift 2006' (RMV 2006). Met ingang van 1 juli 2012 is het 'Reken- en meetvoorschrift 2012' (RMV 2012) in werking getreden.

In het RMV 2012 wordt onder meer rekening gehouden met de invoering van de zogenaamde geluidproductieplafonds voor de hoofdinfrastructuur van Nederland (rijks- en spoorwegen), dit in het kader van SWUNG 1.

Het toepassen van het 'oude' RMV 2006 na 1 juli 2012 is onder bepaalde voorwaarden nog toegestaan, bijvoorbeeld voor bestemmingsplannen waarvan het ontwerp tussen 1 juli 2012 en 1 juli 2013 ter inzage is gelegd.

In het onderhavige geval betreft het geen ontwerp bestemmingsplan maar een voorontwerp bestemmingsplan, d.d. 14 mei 2013. Dit voorontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 24 mei 2013 tot en met 4 juli 2013.

dB

Gelet op de wijziging van de rekenmethode, was het aan te bevelen geweest om voor het akoestisch onderzoek gebruik te maken van het RMV 2012 in plaats van het RMV 2006.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het toepassen van het RMV 2012 de resultaten van het onderzoek naar verwachting slechts in beperkte mate zal beïnvloeden.

Opgemerkt wordt dat het akoestisch onderzoek versie 1.1 is uitgevoerd overeenkomstig het 'Reken- en meetvoorschrift 2012' (zie ook opmerkingen 'resultaten').

- In de berekeningen is voor het wegdek van de busbaan uitgegaan van een verharding van beton. Welk type beton dit gaat worden, wordt niet nader omschreven. De uiteindelijke keuze voor het toe te passen wegdek wordt uitgesteld tot een later stadium, hetgeen consequenties kan hebben voor de aldus berekende geluidbelastingen.

Uitgangspunt bij het onderzoek is dat het toe te passen beton ten minste 'akoestisch gelijkwaardig' is aan standaard dicht asfaltbeton DAB. Een degelijke onderbouw van deze aanname wordt niet gegeven al wordt wel opgemerkt dat dit in een later stadium nader onderzocht zal moeten worden. Ook dit kan consequenties hebben voor de aldus berekende geluidbelastingen.

Ook wordt niet inzichtelijk gemaakt wat het te verwachten effect is van het toepassen een zogenaamd 'stil wegdek', bijvoorbeeld een dunne deklaag.

Dit geldt zowel voor het akoestisch onderzoek versie 1.0 als versie 1.1.

Zoals ook aangegeven in het 'Actieplan geluid' van de Milieudienst IJmond blijken dergelijke dunne deklagen ook op binnenstedelijke wegen - waarvoor een snelheid tot 50 km/uur geldt - de geluidbelasting met circa 3 à 4 dB kunnen verlagen.

- In de berekeningen is vooralsnog geen rekening gehouden met een toename van het verkeer voor de toekomstige situatie. Door ons bureau zijn diverse soortgelijke onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de Milieudienst IJmond. Voor deze onderzoeken is in overleg met de Milieudienst IJmond in alle gevallen rekening gehouden met een autonome groei van ten minste 1% per jaar. Dit geldt zowel voor het akoestisch onderzoek versie 1.0 als versie 1.1.

Een toename van het aantal verkeersbewegingen, zowel voor wat betreft de bussen als het overige verkeer, zal - bij gelijkblijvende overige parameters - altijd resulteren in een hogere geluidbelasting.

dB

In het akoestisch onderzoek wordt vervolgens een samenvatting van de belangrijkste resultaten weergegeven. Hierbij willen wij de volgende kanttekeningen plaatsen, te weten:

- De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn alleen afgerond weergegeven.

Hoewel niet in het RMV 2006 of het RMV 2012 aangegeven, is het gebruikelijk dat de geluidbelasting wordt bepaald tot twee decimalen alvorens af te ronden, zoals ook omschreven in de 'Handleiding akoestisch onderzoek wegverkeer'.

Voor een aantal woningen kan dit betekenen dat de geluidbelasting op de gevel tot 1 dB hoger of juist 1 dB lager zal uitvallen.

Zoals eerder aangegeven is het akoestisch onderzoek versie 1.1 uitgevoerd overeenkomstig het RMV 2012. Door de resultaten van de beide versies van het onderzoek met elkaar te vergelijken, blijkt dat de geluidbelasting zoals berekend in versie 1.1 gemiddeld circa 1 à 2 dB lager is dan zoals berekend in versie 1.0.

Of deze verschillen geheel worden veroorzaakt door het toepassen van de nieuwe rekenmethode, is - door het ontbreken van de invoergegevens van het rekenmodel - voor ons niet na te gaan.

Wat mogelijk ook kan meespelen is dat in het akoestisch onderzoek versie 1.1 is uitgegaan van een ontwerp voor de busbaan deeltracé 4 en 5, d.d. 18 oktober 2012, dat in versie 1.0 niet is meegenomen. Omdat zowel dit ontwerp als ook het oorspronkelijke ontwerp niet als bijlage aan de beide onderzoeken zijn toegevoegd, is dit voor ons niet na te gaan.

- Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van de HOV-busbaan ter hoogte van de woningen aan de Minister van Houtenlaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt.

Gelet op het beperkte aantal bussen dat gedurende het etmaal gebruik zal maken van de busbaan - en zonder het rekenmodel op juistheid te kunnen controleren - lijkt dit inderdaad juist te zijn.

Uit een indicatieve berekening overeenkomstig de standaardrekenmethode I uit RMV 2006 / RMV 2012 (www.stilteverkeer.nl), welke meer eenvoudig is dan de in het akoestisch onderzoek gehanteerde standaardrekenmode II, volgt voor de woning aan de Minister van Houtenlaan 28 echter een geluidbelasting $L_{den} = 49,69$ dB, afgerond 50 dB. Het betreft hier de geluidbelasting L_{den} exclusief aftrek. De te toetsen geluidbelasting bedraagt $L_{den} = 49,69 - 5 = 44,69 = 45$ dB, zowel overeenkomstig RMV 2006 als RMV 2012. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

Hierbij is uitgegaan van een etmaalintensiteit van 206 bussen, waarvan gemiddeld circa 12 bussen per uur in de dagperiode (07:00 uur - 19:00 uur), gemiddeld circa 8 bussen per uur in de avondperiode (19:00 uur - 23:00 uur) en gemiddeld circa 3 bussen per uur in de nachtperiode (23:00 uur - 07:00 uur). Voor het wegdek is uitgegaan van standaard dicht asfaltbeton DAB.

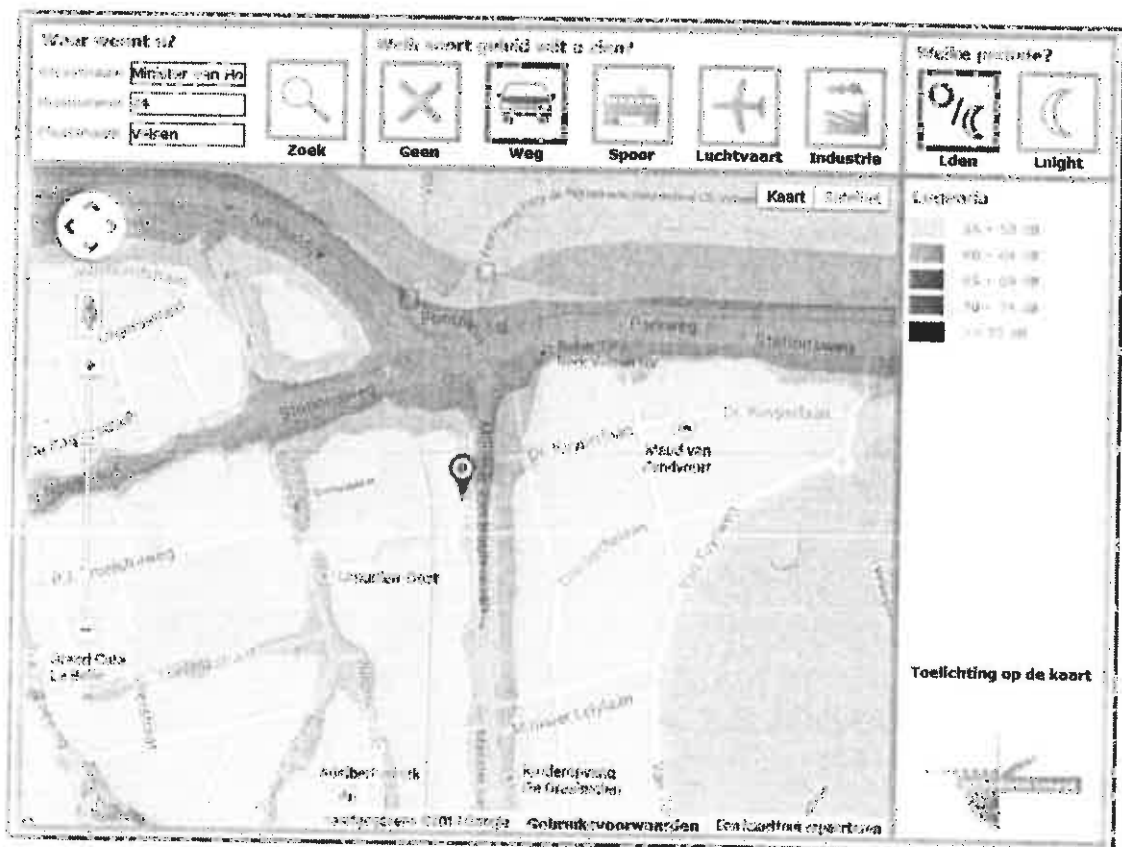
dB

Uit de resultaten van het onderzoek versie 1.0 volgt voor dezelfde locatie een geluidbelasting $L_{den} = 37$ dB, waarmee de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. In versie 1.1 is deze locatie niet langer opgenomen in de tabellen omdat de geluidbelasting meer dan 15 dB onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zou uitkomen.

Niet alleen is het verschil tussen de resultaten opmerkelijk te noemen (verschil van 8 dB en meer), ook zouden de conclusies van het onderzoek wijzigen als blijkt dat er voor veel meer woningen sprake zou kunnen zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Bijvoorbeeld voor de woning aan de Minister van Houtenlaan sprake van een geluidbelasting $L_{den} = 45$ dB in versie 1.0 respectievelijk $L_{den} = 44$ dB in versie 1.1, waarmee de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Als de geluidbelasting hier 8 dB hoger zou uitvallen, wordt de voorkeursgrenswaarde wel dagelijks overschreden en zullen ook voor deze locatie maatregelen ter beperking van de geluidbelasting onderzocht moeten worden.

- Zoals in de onderstaande afbeelding is te zien, ondervinden de woningen aan de Minister van Houtenlaan op de voorgevel een geluidbelasting L_{den} die hoger is dan 55 dB maar naar verwachting lager zal zijn dan 59 dB.



Abbeelding 1 | Mitsnede geluidkaart Willemsdienst Uithoofd

Het is gebruikelijk dat voor - nieuw te realiseren - woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, wordt voorzien in een geluidluwe gevel (gevel waarop de

dB

voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden). In situaties waar sprake is van een geluidbelasting L_{den} van 53 dB of meer wordt deze meestal verplicht gesteld.

Uit de indicatieve berekening volgt voor de woningen aan de Minister van Houtenlaan op de achtergevel een geluidbelasting die ten minste circa 8 dB hoger is dan de resultaten zoals weergegeven in het akoestisch onderzoek versie 1.0 en versie 1.1. In dat geval is ook deze zijde van de woningen aan de Minister van Houtenlaan niet langer als geluidluw aan te merken.

Dit is niet in overeenstemming met het 'Actieplan geluid' zoals opgesteld door de Milieudienst IJmond. Onderdeel van dit actieplan is het speerpunt dat 'in de leefomgeving geen toename van de geluidbelasting mag plaatsvinden'. Ook is de ambitie uitgesproken 'dat stille gebieden stil gehouden dienen te worden'.

De woningen aan de Minister van Houtenlaan ondervinden nu niet alleen een relevante geluidbelasting vanwege het verkeer op de voorgevel, maar met de komst van de busbaan nu ook op de achtergevel.

Hiermee neemt niet alleen de geluidbelasting in de leefomgeving van de woningen aan de Minister van Houtenlaan toe maar is ook de als stille zijde aan te merken achterzijde van de woningen niet langer stil.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende van dienst te zijn geweest. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u uiteraard contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,

Het Geluidburo



Corien de Jongh
adviseur