

1. Inleiding

2. Huidig beleid en uitgevoerde maatregelen

Stille wegdekken 2011 - 2017

In de periode van 2011 tot en met 2017 zijn binnen de gemeente Langedijk de volgende wegvakken voorzien van geluid reducerende wegdekken:

Broek op Langedijk / Zuid-Scharwoude

- Westelijke Randweg vanaf de bocht ter hoogte van Kluzegroet – rotonde Nauertogt: bestaand asfalt vervangen door geluid reducerend asfalt.
- Westelijke Randweg, van aansluiting Vroedschap tot Loopakker: van asfalt naar stil asfalt.
- Voorburggracht, nabij winkelcentrum Broekerveiling: aanbrengen geluidsarme klinkers.

Zuid-Scharwoude – Noord-Scharwoude

- Oostelijke Randweg, van Langebalkweg tot Juliana van Stolbergstraat: bestaand asfalt vervangen door stil asfalt, AC 8.
- Westelijke Randweg, van aansluiting Loopakker tot N504, van asfalt naar stil asfalt en 1 rotonde. SMA 08.

Oudkarspel

- Westelijke Randweg, van Oeverzegge tot Kasteelstraat, bestaand asfalt vervangen door SMA.

Tussen 2012 en 2018 zijn er geen woningen gesaneerd.
Eind 2017 waren er nog 49 saneringsobjecten/woningen over.

3. Toekomstige infrastructurele ontwikkelingen.

Ter ontlasting van de Westelijke Randweg en de Nauertogt in Broek op Langedijk zal De Punt worden verlengd.

4. Het Actieplan

Doel

Het doel van het Actieplan is het verminderen van de geluidsoverlast vanwege de belangrijkste geluidhinderbron, het wegverkeer op de gemeentelijke wegen, om daarmee een goede en gezonde woon- en leefomgeving te bevorderen.

In dit Actieplan is de nadruk gelegd op het uitvoeren van geluidbeperkende maatregelen in combinatie met andere maatregelen, zoals het onderhouden en herinrichten van straten. Bij geluidbeperkende maatregelen wordt gedacht aan het toepassen van stiller wegdek ('stille'

klinkers of 'stil' asfalt) of snelheidsverlaging. Het toepassen van geluidschermen en/of – wallen, als overdrachtsmaatregel, zijn over het algemeen binnen de stedelijke centrum gebieden van de gemeenten niet goed toepasbaar en/of vaak niet wenselijk vanuit stedenbouwkundige overwegingen.

Voor het bereiken van het doel hanteren de gemeenten de volgende uitgangspunten:

- Met een plandrempel wordt aangegeven welke geluidbelasting de gemeenten als 'prioritair probleem' beschouwen;
- De programmering van het onderhoud van de gemeentelijke wegen is leidend voor het nemen van maatregelen;
- Er wordt een afwegingskader toegepast (toetsing doelmatigheid) voor het nemen van maatregelen, gebaseerd op de civieltechnische mogelijkheid van de maatregel, de bijdrage van de maatregel aan de verbetering van de woon- en leefomgeving en de kosten hiervan.

Plandrempel wegverkeerslawaai

Voor de aanpak van geluidhinder van het wegverkeer op de gemeentelijke wegen moeten, volgens de Wet geluidhinder, de gemeenten een plandrempel vaststellen. Als de geluidbelasting vanwege het wegverkeer deze waarde overschrijdt worden maatregelen overwogen. De agglomeratie gemeenten gaan van het standpunt uit dat geluidhinderknelpunten worden aangepakt.

De gemeenten hanteren een plandrempel van 55 dB voor L_{den} op basis van de geluidbelastings-kaarten 2016.

Deze plandrempel is gebaseerd op het feit dat bij deze geluidbelasting op de gevel van een woning, waarvan de gevel tenminste een geluidwering bezit van 20 dB, in de woning in elk geval wordt voldaan aan de binnennorm van 35 dB.

Er wordt geen plandrempel opgesteld voor L_{night} , omdat de gemeenten van mening zijn dat met de aanpak van L_{den} ook L_{night} voldoende wordt meegenomen.

Bij geluidbelastingen lager dan de plandrempel kunnen ook hinder en gezondheidseffecten optreden, zoals in het Handboek GES (zie bijlage 1) beschreven wordt. Daarom zijn de gemeenten van mening dat ook bij lagere geluidbelastingen (geluid beperkende) maatregelen soms noodzakelijk zijn.

5. Maatregelen

Combinatie Energiebesparing - Geluidisolatie

In de voorgestane opzet voor de verduurzaming van woningen wordt wijk/buurtgericht gewerkt. Indien in de wijk/buurt ook de geluidisolatie van de woningen tekortschiet kan dit in het aan te bieden pakket worden meegenomen. Een flink verschil met de aanpak van het geluidprobleem is dat er geen directe financiering voor de geluidisolatie is.

Echter door deze aanpak is het wel mogelijk voor huiseigenaren om met een totaalpakket de woning naar een beter kwaliteitsniveau te brengen waarbij de diverse maatregelen op elkaar worden afgestemd.

Uit de geluidbelastingskaarten kan een keus worden gemaakt met woningen waarbij de hiervoor genoemde werkwijze van toepassing zou kunnen zijn. Praktisch gezien geldt dat bij woningen met een gevelbelasting van 55 dB of hoger. Deze woningen hebben een binnen niveau van circa 35 dB of hoger. Globaal is dit de maat waarbij het effectief is om extra geluid isolerende maatregelen te treffen.

Geluid is echter een subjectieve beleving, daarom is het voorstel om de huiseigenaren zelf te laten kiezen of deze combinatie voor hen van toepassing is. Het geluidniveau volgens de geluidbelastingsskaarten kan daar natuurlijk wel een leidraad voor zijn

De financiering van het duurzaamheidpakket ligt bij de eigenaar die gebruik kan maken van de, op dat moment geldende, subsidie mogelijkheden.

Door deze aanpak is het mogelijk voor huiseigenaren om met een totaalpakket de woning naar een beter kwaliteitsniveau te brengen waarbij de diverse maatregelen op elkaar worden afgestemd.

Verkeersmaatregelen

Binnen de planperiode staan de volgende verkeersmaatregelen gepland:

- Aanleg verlenging van De Punt, met als doel de Westelijke Randweg en Nauertogt in Broek op Langedijk te ontlasten.
- Verkeersstudie betere ontsluiting Sint Pancras

In regionaal verband wordt een studie naar Snelfietsroutes gedaan, waarbij wordt nagestreefd het fietsgebruik te stimuleren en daarmee het autogebruik te verminderen.

'Stil wegdek' beleid

De overheid zet actief de toepassing van 'stille wegdekken' in om de geluidbelastingen op de woningen omlaag te brengen. Verschillende gemeenten hebben met een enquête onderzocht hoe betrokken bewoners hierover denken. De conclusie is kort samen te vatten: het werkt!

Bewoners geven aan dat zij merken, dat na het aanbrengen van nieuw geluidarm asfalt, het stiller is geworden. Naast een geluid technische verbetering is bovendien sprake van een verbetering in de geluidsbeleving in de omgeving van wegen, en in de woning.

Dit komt ook omdat het geluid anders van karakter is geworden (minder hogere tonen), dit wordt als een positief effect beleefd. Er bestaat bij veel gemeentelijke wegbeheerders nog steeds terughoudendheid bij de aanleg van 'stil asfalt'. Deze ervaring is vooral gebaseerd op de ZOAB achtige deklagen. Uit het verleden bleek dat dergelijke deklagen gevoelig zijn voor beschadiging in bochten en op kruispunten, reparatie en vervanging was daardoor eerder dan bij standaard deklagen aan de orde .

Thans zijn de zogenaamde 'dunne geluid reducerende deklagen' op de markt die een langere levensduur bezitten en waarvan de geluidreductie nog steeds intact blijft.

Bovendien is uit recentelijk onderzoek gebleken dat de zogenaamde 'stille dunne deklagen' gemiddeld evenveel kosten als een standaard type wegdek. De levensduur van dergelijke 'dunne deklagen' is tegenwoordig circa 10 jaar.

Binnen de planperiode staat voor de volgende weggedeelten de toepassing van geluid reducerende wegdekken in de planning:

- Stil asfalt Nauertogt (bebouwde kom)
- Stiller asfalt Langebalkweg en Geestweg.
- Nieuw wegdek Gedempte Veert

Alle wegen waarbij sprake is van een geluidsbelasting van 55 dB of hoger worden opgenomen in het wegenbeheersysteem. Indien bij één van die wegen een wegrenovatie nodig is, zal het toepassen van stille wegdekken uitdrukkelijk worden meegenomen.

Onderhoudsbeleid

Groot onderhoud aan wegen vindt plaats in een regelmatige cyclus, daarbij wordt voor elk wegvak eens in de zoveel jaar integraal bekeken welke maatregelen aan de weg noodzakelijk zijn zoals het vervangen van het totale wegdek of alleen de top laag. In het geval van vervanging van de top laag wordt een afweging gemaakt of er stil asfalt wordt toegepast of niet.

De aanpak van geluidsoverlast vindt alleen plaats in combinatie met groot onderhoud aan de wegen. Op deze manier drukken de kosten die ontstaan voor aanbesteden, afzetten van de weg en overige werkzaamheden niet op het budget van de geluidmaatregelen. Er hoeft dan alleen met een meerprijs voor stil asfalt rekening gehouden te worden in verband met hogere onderhoudskosten door een kortere levensduur.

Afweging van maatregelen

De afweging voor het al dan niet toepassen van stil asfalt in het kader van het Actieplan vindt plaats op basis van de criteria:

1. Doelmatigheid
2. Toepasbaarheid

Daarnaast kunnen zich lokale situaties voordoen van civieltechnische aard waardoor besloten wordt om geen stil asfalt toe te passen.

Ad 1. Doelmatigheid geluid reducerend asfalt

Voor het toepassen van stil asfalt wordt een afweging gemaakt of de meerkosten van stil asfalt opwegen tegen de winst voor geluidkwaliteit in een gebied.

De plandrempeel voor geluid op woningen wordt gesteld op 55 dB L_{den} . De afweging vindt plaats door middel van een puntensysteem, waarbij meer punten worden toegekend als de geluidbelastingen op een woning hoger is. Op deze wijze wordt het rendement van de maatregelen afgezet tegen de kosten.

In de afweging worden er voor hoger belaste woningen meer punten toegekend dan de lager belaste. Bij hoog belaste woningen is het dus eerder doelmatig om geluid reducerend asfalt toe te passen dan bij de lager belaste woning.

In bijlage 2 is weergegeven hoe deze afweging plaatsvindt.

Ad 2. Civieltechnische toepasbaarheid

Stil asfalt heeft een open structuur, waardoor het kwetsbaarder is dan dichte asfaltsoorten. Daardoor kan het niet overal worden toegepast. In situaties waarin bijvoorbeeld sprake is van in- en uitvoegstroken, kruisingen, rotondes of inritten naar bedrijven kan vroegtijdige schade ontstaan door 'wringend' verkeer. Dit brengt extra kosten voor tussentijdse vervanging of reparatie met zich mee. Daarom wordt stil asfalt in deze situaties niet toegepast.

Kosten-baten analyse

Aangezien in dit Actieplan geen concrete acties zijn opgenomen is een directe kosten-baten analyse achterwege gelaten. Voor het toepassen van stille wegdekken is een doelmatigheidsanalyse in dit Actieplan opgenomen. Hierin zit een kosten-baten analyse verwerkt.

Samenvatting acties

De agglomeratie gemeenten gaan uit van de volgende punten in het Actieplan:

- Er wordt voor het wegverkeer een plandrempel gehanteerd van 55 dB L_{den} ;
- Bij het verduurzamen van woningen wordt bij het toepassen van thermische isolatie ook de geluidisolatie meegenomen;
- Bij het nemen van verkeersmaatregelen wordt er nadrukkelijk gekeken naar de positieve effecten hiervan op de heersende geluidbelasting;
- Bij de aanleg en of het onderhoud aan wegen wordt er nadrukkelijk onderzocht in hoeverre het toepassen van een 'stil' wegdek een positief effect kan hebben op de geluidbelasting.

Financiën

De toepassing van 'stil asfalt' is bij de aanleg niet of nauwelijks duurder dan 'normaal' asfalt. De meerkosten zitten voornamelijk in de kortere levensduur. De kosten van de aanleg van een geluid reducerend wegdek, ter vervanging van een bestaand wegdek, worden meegenomen bij het (groot) onderhoud van een weg.

In de toetsing aan de doelmatigheid worden de kosten afgewogen tegenover het bereikte resultaat.

Voor wat betreft de koppeling met de duurzaamheidsplannen wordt er aangesloten bij lopende projecten. Voor de woningisolatie geluid wordt geen gemeentelijke subsidie verleend.