



Actieplan Geluid 2013 - 2017

2e Tranche EU Richtlijn Omgevingslawaai

Agglomeratie Alkmaar

Gemeente Alkmaar, Bergen, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk en Castricum

In opdracht van: gemeenten Alkmaar, Bergen, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk en Castricum

Opgesteld door: Milieudienst Regio Alkmaar
Hertog Aalbrechtweg 5
Postbus 53
1801 BC Alkmaar

Auteur: R.J. Moerkerken

Datum: 21 augustus 2013

Status: definitief

Inhoud

Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	5
1.1 De Richtlijn omgevingslawaai.....	5
1.2 Agglomeratie Alkmaar.....	5
1.3 Geluidbelastingskaarten.....	5
2 Geluidsituatie in de agglomeratie Alkmaar.....	6
2.1 Geluidbelasting kaarten.....	6
2.2 Aantal geluid belaste woningen.....	6
2.3 Geluidbelasting en woningen.....	7
2.4 Huidig beleid en maatregelen algemeen.....	12
2.4.1 Sanering weg- en railverkeerslawaai.....	12
2.4.2 Algemene verkeersmaatregelen.....	12
2.4.3 Stille wegdekken beleid gemeente Alkmaar.....	12
2.4.4 Duurzame bereikbaarheid Alkmaar.....	13
2.4.5 Verkeersmaatregelen Heerhugowaard.....	13
2.4.6 Verkeersmaatregelen Heiloo en Castricum.....	14
3 Het Actieplan.....	15
3.1 Plandrempeel wegverkeerslawaai.....	15
3.2 Verduurzamen van woningen.....	16
3.3 Verkeersmaatregelen.....	16
3.4 Geluidbeperkende maatregelen.....	16
3.4.1 'Stil wegdek' beleid.....	17
3.4.2 Onderhoudsbeleid.....	17
3.4.3 Afweging van maatregelen.....	17
3.5 Kosten-baten analyse.....	18
3.6 Samenvatting acties.....	18
4 Tenslotte.....	19
4.1 Verwachte effecten.....	19
4.2 Financiën.....	19
4.3 Preventie.....	19
4.4 Monitoring effecten.....	19
4.5 Communicatie met de bewoners.....	20
Bijlage 1: Geluid en gezondheid.....	21
Bijlage 2: Doelmatigheidscriteria stille wegdekken.....	22
Bijlage 3: Publicatie en inspraak.....	26
Bijlage 4: Ingebrachte zienswijzen en beantwoording.....	28
Bijlage 5: Geluidbelasting L_{den} (pandenkaarten).....	41

Samenvatting

Voor u ligt het Actieplan Geluid 2013-2017 van de agglomeratie Alkmaar. Op grond van Europese regels zijn de gemeenten van de agglomeratie wettelijk verplicht om elke vijf jaar een Actieplan op te stellen. Het doel van het Actieplan van de agglomeratie Alkmaar is het verminderen van te hoge geluidbelasting, om daarmee een goede en gezonde woon- en leefomgeving te bevorderen.

Het aandachtsgebied van dit Actieplan is weg- en railverkeer en industrielawaai. De naam Actieplan doet vermoeden dat er directe acties worden omschreven. Dit is niet het geval. In het Actieplan wordt een aanzet gegeven voor geluidreducerende maatregelen die iedere gemeente binnen de regio zelf kan vormgeven binnen zijn organisatie. Andere soorten van geluidhinder zoals horecalawaai en burengeluid worden in dit Actieplan niet behandeld.

Binnen de agglomeratie Alkmaar liggen circa 41.890 woningen, langs gemeentelijke wegen, die een geluidbelasting L_{den} ondervinden van 55 dB of meer. Hiervan zijn circa 5.140 woningen met een geluidbelasting L_{den} van 65 dB of meer, er zijn geen woningen met een geluidbelasting van 75 dB of meer.

De bijdrage vanwege het wegverkeer op de Provinciale - en Rijkswegen is gering en bedraagt circa 1.050 en 690 woningen. Dit is 2,4% en 1,6% van het totaal aantal geluidbelaste woningen binnen de agglomeratie.

Het Actieplan is gebaseerd op de geluidbelastingskaarten die in mei/juli 2012 door de colleges van de agglomeratie gemeenten zijn vastgesteld en vormen de basis voor het geluidhinderbeleid voor de komende vijf jaar tot oplossing van geconstateerde knelpunten bij wegen, spoorlijnen en industrieterreinen. In het Actieplan is de prioriteit gelegd bij het aanpakken van hoge geluidbelastingen bij woningen als gevolg van stedelijk wegverkeer.

Het aanpakken van een te hoge geluidbelasting vanwege Provinciale wegen, Rijkswegen en het railverkeer is een verantwoordelijkheid van respectievelijk de Provincie, het ministerie van I&M en ProRail. Het ministerie van I&M is verantwoordelijk voor de aanpak van geluidhinder vanwege luchtvaartlawaai.

De aanpak van geluidhinder als gevolg van industrielawaai (gezoneerde industrieterreinen) ligt bij de gemeente. Op de gezoneerde industrieterreinen in de gemeente Alkmaar hebben alle woningen welke zijn gelegen binnen de 50 dB(A) contour van de industrieterreinen Boekelermeer, Overdie en Oudorp een geluidbelasting van 60 dB(A) of lager en zijn voorzien van de benodigde (gevel)isolatie. Hier doen zich geen saneringssituaties voor. Gezien deze situatie is besloten om industrielawaai niet in het Actieplan op te nemen.

De agglomeratie gemeenten hanteren in het Actieplan Geluid 2013-2017 een plandrempel van 55 dB. Op deze manier wordt gestreefd naar een zo groot mogelijk rendement in relatie tot de verbetering van de woon- en leefomgeving voor zoveel mogelijk bewoners. Ter beperking en vermindering van het aantal geluidgehinderden in de stedelijke woonomgeving kiezen de agglomeratie gemeenten voor de volgende maatregelen, die in de huidige werkprocessen zijn of worden ingebed.

- Bij het verduurzamen van woningen zoals het aanbrengen van extra thermische isolatie, zonnepanelen, zonneboiler e.d. wordt, daar waar de huidige geluidisolatie van woningen tekortschiet, aanvullende gevelisolatie maatregelen meegenomen.

- Bij het nemen van verkeersmaatregelen in de woonomgeving, zoals het instellen van één richtings verkeer, een 30 km/uur zone, auto luw maken van straten, andere routing, 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. Het toepassen van een dergelijk wegdek draagt het meeste bij aan de doelstelling van het Actieplan. Bij het inplannen van een 'stil wegdek' is de programmering van het groot onderhoud aan de weg leidend. Per wegtraject wordt een afweging gemaakt op basis van doelmatigheid. Hiervoor zijn doelmatigheidscriteria opgesteld. Tevens wordt er een software tool ontwikkeld waarmee wegbeheerders op een eenvoudige wijze kunnen toetsen of het toepassen van een geluidreducerend wegdek qua kosten opweegt tegen de baten.

1 Inleiding

1.1 De Richtlijn omgevingslawaai

De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Deze richtlijn wordt aangehaald als de Richtlijn omgevingslawaai (Wet geluidhinder 2004). De Richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waar mensen aan worden blootgesteld en richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de Richtlijn omgevingslawaai de volgende instrumenten toegepast:

- Het inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidbelastingkaarten;
- Het vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze een goede geluidkwaliteit handhaven;
- Het voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan; daarbij hoort het publiceren van de geluidbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.

1.2 Agglomeratie Alkmaar

De agglomeratie Alkmaar bestaat uit de gemeenten Alkmaar, Bergen, Heerhugowaard, Heiloo en Langedijk. In het kader van het project Omgevingslawaai hebben de overige gemeenten welke deel uitmaken van de regio Alkmaar, zijnde Castricum, Graft-De Rijk en Schermer, te kennen gegeven graag mee te willen doen met het vervaardigen van de geluidbelastingkaarten. Overigens betekende dat voor de gemeente Castricum dat zij reeds voor een tweede maal deze kaarten heeft vervaardigd, omdat zij tijdens de 1^e tranche reeds mee heeft gedaan met de agglomeratie Amsterdam-Haarlem.

De gemeente Castricum heeft na vaststelling van die kaarten tevens aangegeven mee te willen doen met het Actieplan. Waar in het vervolg van dit Actieplan wordt gesproken over de Agglomeratie Alkmaar is dat dus inclusief de gemeente Castricum.

De gemeenten Schermer en Graft-De Rijk hebben te kennen gegeven niet te willen meedoen aan het Actieplan.

1.3 Geluidbelastingkaarten

Voorafgaand aan het Actieplan zijn voor de acht gemeenten in de regio Alkmaar, zijnde Alkmaar, Bergen, Heerhugowaard, Heiloo, Langedijk, Castricum, Graft-De Rijk en Schermer, de geluidbelastingkaarten opgesteld.

Op 7 mei 2012 is hiertoe de eindrapportage geluidbelastingkaarten, opgesteld door de Milieudienst Regio Alkmaar, gepubliceerd en zijn de kaarten via de website van de MRA openbaar gemaakt.

De kaarten beschrijven de geluidssituatie in 2011 als gevolg van weg- en railverkeer, industriëlawaai van de 'grote' lawaaimakers en als gevolg van luchtvaartlawaai.

De kaarten zijn bij de gemeenten ter inzage gelegd maar tevens ook gepubliceerd op de internetsite van de Milieudienst Regio Alkmaar.

Voor een meer uitgebreide toelichting op de geluidbelastingkaarten en gegevens wordt verwezen naar de site van de Milieudienst Regio Alkmaar: <http://www.mra.nu> waar de eindrapportage geluidbelastingkaarten 2011 en de bijbehorende kaarten zijn in te zien en eventueel zijn te downloaden.

2 Geluidssituatie in de agglomeratie Alkmaar

2.1 Geluidbelasting kaarten

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden is, aan de hand van deze kaarten geïnventariseerd hoeveel inwoners worden blootgesteld aan omgevingslawaai. De geluidbelastingkaarten zijn opgesteld voor weg- en railverkeer, de gezoneerde industrieterreinen (de grote lawaaimakers) en de luchtvaart. Ook is het aantal woningen vastgesteld die vanwege deze lawaaibronnen een hogere geluidbelasting ondervinden dan $L_{den} 55$ dB en $L_{night} 50$ dB.

De geluidbelastingkaarten zijn bij de gemeenten ter inzage gelegd maar tevens ook gepubliceerd op de internetsite van de Milieudienst Regio Alkmaar. Bewoners hebben de mogelijkheid gehad om op deze kaarten te reageren. Hiervan hebben enkele bewoners gebruik gemaakt. Er zijn wat reacties over vliegtuiglawaai binnengekomen, terwijl een overschrijding van een geluidbelasting in $L_{den} > 55$ dB niet aan de orde is.

De beleving van bewoners komt dus niet altijd overeen met wat de geluidbelastingkaarten aangeven. Uit landelijk onderzoek blijkt dat vliegtuiglawaai bij een zelfde geluidbelasting als die van andere lawaaibronnen, zoals weg- of railverkeer of industrielawaai, als hinderlijker wordt ervaren.

Overigens blijkt dit ook uit de geluidbelastingkaarten welke voor de cumulatie van geluidbronnen is opgesteld. Bij een gelijke geluidbelasting is luchtvaartgeluid veel hinderlijker dan wegverkeergeluid en is wegverkeergeluid op haar beurt weer hinderlijker dan railverkeergeluid. Bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting is per beoordelingslocatie rekening gehouden met de hinderlijkheid van de aanwezige geluiden. De diverse 'geluidsoorten' zijn 'vertaald' naar wegverkeerslawaai, dit om de zelfde mate van hinder bij elkaar te kunnen tellen en daarna gecumuleerd. Het gebruik van deze methode heeft de volgende consequenties:

- Op locaties waar railverkeergeluid dominant is, is de berekende gecumuleerde geluidbelasting duidelijk lager (omdat railverkeergeluid minder hinderlijk is dan wegverkeergeluid);
- De effecten van de luchtvaart zijn binnen de regio Alkmaar wel zichtbaar op de kaarten van de gecumuleerde geluidbelasting, maar niet op de kaarten met enkel het luchtvaart-geluid.

In de gemeente Alkmaar is een enquête uitgevoerd naar de beleving van de inwoners over het onderwerp geluidhinder. De resultaten van deze enquête is vergeleken met de resultaten van de geluidbelastingkaarten. Hieruit is gebleken dat de (hinder) beleving zoals aangegeven in de enquête goed overeenkomt met de hinder zoals deze uit de geluidbelastingkaarten blijkt.

2.2 Aantal geluid belaste woningen

Met behulp van de geluidbelastingkaarten is het aantal geluidbelaste woningen per geluidbelastingsklasse vastgesteld. Per geluidklasse is het aantal bewoners berekend. Tevens is berekend welk percentage van de bewoners in de verschillende geluidbelastingsklassen (ernstig) gehinderd worden of slaapverstoring ondervinden door teveel geluid.

Overeenkomstig artikel 4 van de Regeling omgevingslawaai is het aantal bewoners bepaald door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 2,3. De aantallen gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden is bepaald overeenkomstig bijlage 2 dosiseffect relaties van de Regeling omgevingslawaai.

In de onderstaande tabellen is het totaal aantal woningen weergegeven in de agglomeratie Alkmaar, inclusief Castricum, die een geluidbelasting ondervinden die hoger is dan $L_{den} 55$ dB en hoger dan $L_{night} 50$ dB vanwege het wegverkeer op de gemeentelijke wegen.

Aantal woningen en gehinderden vanwege L_{den} door gemeentelijk wegverkeer

geluidbelastings klasse	aantallen			
	woningen	bewoners	gehinderd	ernstig gehinderd
55 – 59 dB	21.644	49.781	10.453	3.982
60 – 64 dB	15.111	34.755	10.425	4.518
65 – 69 dB	4.701	10.812	4.433	887
70 – 74 dB	439	1.010	545	164
>= 75 dB	0	0	0	0
totaal	41.895	96.358	25.856	9.551

Aantal woningen en gehinderden vanwege L_{night} door gemeentelijk wegverkeer

geluidbelastings klasse	aantallen		
	woningen	bewoners	slaap gestoorden
50 – 54 dB	13.894	31.956	2.238
55 – 59 dB	4.657	10.711	1.072
60 – 64 dB	581	1.336	174
65 – 69 dB	1	2	0
>= 70 dB	0	0	0
totaal	19.133	44.005	3.484

Aantal woningen vanwege L_{den} door wegverkeer per bronbeheerder

geluidbelastings klasse	aantallen woningen		
	gemeentelijke wegen	Provinciale wegen	Rijkswegen
55 – 59 dB	21.644	774	411
60 – 64 dB	15.111	199	248
65 – 69 dB	4.701	59	17
70 – 74 dB	439	14	17
>= 75 dB	0	0	0
totaal	41.895	1.046	693

2.3 Geluidbelasting en woningen

Uit de tabellen blijkt dat er binnen de agglomeratie Alkmaar circa 41.890 woningen staan langs gemeentelijke wegen, met een geluidbelasting L_{den} van 55 dB of meer. Hiervan hebben circa 5.140 woningen een geluidbelasting L_{den} van 65 dB of meer. Er zijn echter geen woningen met een geluidbelasting van 75 dB of meer.

De bijdrage op de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Provinciale - en Rijkswegen is gering, deze bedraagt respectievelijk circa 1.050 en 690 woningen. Dit is niet meer dan respectievelijk 2,4% en 1,6% van het totaal aantal geluidbelaste woningen binnen de agglomeratie. De geluidhinder hiervan dient door de verantwoordelijke bronbeheerders, de

Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat. Ook deze partijen zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een (eigen)Actieplan.

Voor een analyse waarbij de hoogste geluidbelasting optreedt, zijn naast kaarten met de geluidcontouren ook kaarten met de (hoogste) geluidbelasting per pand vervaardigd. Deze zogenaamde pandenkaarten zijn bij dit Actieplan als bijlage 3 toegevoegd.

Uit de analyse van de geluidbelasting kaarten blijkt dat het aantal geluid belaste woningen en (ernstig) gehinderden hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door het wegverkeer.

Het railverkeer zorgt, met name in de gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo voor een bijdrage. De geluidhinder veroorzaakt door het railverkeer wordt door ProRail, als zijnde de verantwoordelijke bronbeheerder, aangepakt

De wegen die de afgelopen jaren zijn voorzien van een 'stil wegdek', produceren een lager geluidniveau dan daarvoor. Echter de effecten hiervan zijn op de geluidbelastingskaarten 2011 niet terug te zien, aangezien dit de eerste keer is dat dergelijke kaarten zijn vervaardigd en de reducties in de berekeningen reeds zijn meegenomen.

Bij de volgende rapportage van de geluidbelastingskaarten in 2016 kunnen de effecten hiervan in de vorm van een lagere geluidbelasting en een afname van het aantal geluid belaste woningen zichtbaar worden (monitoring).

Hierbij moet worden opgemerkt dat, door het toepassen van de huidige geluidbelastingsklassen, een geluidreductie van 5 dB niet zichtbaar hoeft te zijn. Immers als het geluidniveau afneemt van 64,5 naar 59,5 dB blijven de betrokken woningen in dezelfde geluidbelastingsklasse. Daarentegen kan een geluidreductie van slechts 1 dB (wat men eigenlijk geen reductie zou mogen noemen) soms wel zorg dragen voor een verschuiving van de woningen naar een lagere geluidbelastingsklasse.

In het kader van de geluid monitoring, is gekozen voor een fijnere verdeling, in klassen van 2½ dB waardoor inzichtelijker kan worden gemaakt wat de effecten zijn.

Samenvatting tabellen belangrijkste geluidhinderkelpunten L_{den}

Gemeente Alkmaar

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	9.406	21.634	4.543	1.731
60 – 64 dB	6.968	16.026	4.808	2.083
65 – 69 dB	2.326	5.350	2.193	1.070
70 – 74 dB	387	890	481	267
>= 75 dB	0	0	0	0

Aantal woningen en personen langs spoorwegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	571	1.313	158	39
60 – 64 dB	353	812	154	49
65 – 69 dB	175	402	113	44
70 – 74 dB	16	37	15	7
>= 75 dB	0	0	0	0

Gemeente Bergen

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	2.388	5.492	1.153	439
60 – 64 dB	1.763	4.055	1.216	527
65 – 69 dB	523	1.203	493	241
70 – 74 dB	28	64	35	19
>= 75 dB	0	0	0	0

Gemeente Heerhugowaard

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	4.164	9.577	2.011	766
60 – 64 dB	3.003	6.907	2.072	898
65 – 69 dB	1.093	2.514	1.031	503
70 – 74 dB	41	94	51	28
>= 75 dB	0	0	0	0

Aantal woningen en personen langs spoorwegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	38	87	10	3
60 – 64 dB	111	255	49	15
65 – 69 dB	5	12	3	1
70 – 74 dB	0	0	0	0
>= 75 dB	0	0	0	0

Gemeente Heiloo

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	1.860	4.278	898	342
60 – 64 dB	1.284	2.953	886	384
65 – 69 dB	271	623	256	125
70 – 74 dB	6	14	7	4
>= 75 dB	0	0	0	0

Aantal woningen en personen langs spoorwegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	315	724	87	22
60 – 64 dB	246	566	108	34
65 – 69 dB	257	591	166	65
70 – 74 dB	13	30	12	5
>= 75 dB	0	0	0	0

Gemeente Langedijk

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	2.848	6.550	1.376	524
60 – 64 dB	1.407	3.236	971	421
65 – 69 dB	123	283	116	57
70 – 74 dB	3	7	4	2
>= 75 dB				

Aantal woningen en personen langs spoorwegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	34	78	9	2
60 – 64 dB	27	62	12	4
65 – 69 dB	0	0	0	0
70 – 74 dB	0	0	0	0
>= 75 dB	0	0	0	0

Gemeente Castricum

Aantal woningen en personen langs wegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	2.720	6.256	1.314	500
60 – 64 dB	1.384	3.183	955	414
65 – 69 dB	645	1.484	608	297
70 – 74 dB	12	28	15	8
>= 75 dB	0	0	0	0

Aantal woningen en personen langs spoorwegen

geluidbelastings klasse	woningen	personen	gehinderden	ernstig gehinderden
55 – 59 dB	204	469	56	14
60 – 64 dB	176	405	77	24
65 – 69 dB	137	315	88	35
70 – 74 dB	3	7	3	1
>= 75 dB	0	0	0	0

2.4 Huidig beleid en maatregelen algemeen

2.4.1 Sanering weg- en railverkeerslawaai

De agglomeratie gemeenten hebben, midden jaren negentig en in 2007, door middel van een zogenaamde 'eindmelding', een saneringsopgave moeten doen aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV).

Voor de betrokken woningen stelt de gemeente een saneringsprogramma op, zoals vermeld in artikel 89 van de Wet geluidhinder (wegverkeer) of artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder (railverkeer).

Het BSV geeft namens het Ministerie van I&M beschikkingen af, stelt vast en betaalt de subsidies (vanuit de ISV gelden) uit en controleert de uitvoering van de maatregelen.

Voor wegverkeerslawaai is in het verleden een inventarisatie gedaan waarbij enerzijds alle woningen zijn opgenomen met een geluidbelasting tussen 65 en 70 dB(A) (B-lijst) en anderzijds alle woningen met een geluidbelasting van 70 dB(A) en hoger (A-lijst).

Vanuit het Rijk is destijds besloten prioriteit te geven aan sanering van de A-lijst woningen en daarvoor jaarlijks subsidiebedragen beschikbaar te stellen.

Ook voor railverkeerslawaai is een dergelijke lijst opgesteld van woningen waarbij de saneringsgrenswaarde van 65 dB(A) overschreden werd.

Binnen de agglomeratie gemeenten zijn de afgelopen jaren geluidsaneringsprojecten uitgevoerd. Het betreft zowel saneringen vanwege weg- als vanwege railverkeer, waarbij in sommige situaties tevens sprake was van een combinatie.

Met het van kracht worden van de gewijzigde Wet geluidhinder (juli 2012, Swung I) zijn de saneringsgelden voor het Rijks wegennet en de spoorlijnen overgeheveld naar Rijks-waterstaat en ProRail. De gemeenten voeren in dat licht alleen nog de lopende projecten uit. Wat overblijft is het afronden van de sanering van woningen langs de gemeentelijke wegen.

2.4.2 Algemene verkeersmaatregelen

Rond 1997 zijn de gemeenten gestart met het nationale plan 'Duurzaam Veilig'. Dit houdt in dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk op hoofdroutes wordt geconcentreerd. In de woonwijken zijn wegen onder het 30 km/uur regime gebracht, met daarbij de nodige maatregelen in de vorm van drempels en wegversmallingen.

Uit de geluidbelastingskaarten blijkt dat als gevolg van deze verkeersmaatregelen, het verkeer zich meer op de hoofd- en ontsluitingswegen concentreert. Duidelijk is dat zich in de echte woongebieden geen concentratie van verkeer meer voordoet, waardoor ook daar de geluidbelasting lager is geworden.

Door deze concentratie van verkeersstromen is het toepassen van bronmaatregelen, zoals stille wegdekken effectiever geworden.

2.4.3 Stille wegdekken beleid gemeente Alkmaar

In de gemeente Alkmaar is er sinds 1995 voortdurend overleg tussen de wegbeheerder en de vakgroep Geluid over het toepassen van wegdekken die het verkeerslawaai kunnen beperken, in het algemeen aangeduid als 'stille wegdekken'.

In maart 1998 werd het eerste wegvak in de gemeente uitgevoerd in SMA0/6. Ten opzichte van de bestaande situatie, een klinker bestrating, leverde dit een geluid reductie op van 5,6 dB ten gunste van 23 woningen en een school.

Resultaat van het regelmatig overleg was, dat in het, in december 2001 door het College vastgestelde, "operationeel beleidsplan beheer en onderhoud asfaltwegen 2002 – 2005" de toepassing van stille wegdekken was opgenomen.

Algemene regel daarbij was dat een 'stil wegdek' werd toegepast bij groot onderhoud van een weg, indien er geluidbelaste (d.w.z. >53 dB) woningen langs een weg staan en het technisch verantwoord is.

Maatstaf voor het toepassen van een stil wegdek zijn dus:

- De geluidbelasting is hoger dan 53 dB (voorkeursgrenswaarde Wgh);
- Niet toepassen op 30 km/uur wegen (uitzonderingen daargelaten);
- Het toepassen dient technisch verantwoord te zijn (bv. niet teveel in- en uitdraaiend verkeer, uitritten, bochten etc.).

Bij iedere groot onderhoudsklus is er overleg tussen de wegbeheerder en de vakgroep Geluid over het toe te passen wegdektype.

Tot 2013 is er in de gemeente circa 21 km wegdek aangebracht met geluidreducerende eigenschappen. Langs deze wegen staan in de eerstelijns bebouwing circa 2.770 woningen, 5 scholen, 2 verzorgingstehuizen, 1 kerk en 1 hotel. De behaalde geluidreductie ligt in het algemeen tussen de 2,5 en 4 dB.

2.4.4 Duurzame bereikbaarheid Alkmaar

De gemeente Alkmaar heeft in haar beleid staan, dat de stad duurzaam bereikbaar moet zijn. Duurzame bereikbaarheid is vertaald in:

- Het bereiken, behouden en garanderen van een bereikbaar Alkmaar voor nu en in de toekomst. Duurzame bereikbaarheid stimuleert daarbij de economische groei zonder de natuur en de menselijke behoeften aan te tasten. Het mag nu en in de toekomst niet leiden tot onacceptabele situaties.

De gemeente Alkmaar wil dit bereiken door in te zetten op optimale doorstroming van de ring rond Alkmaar voor het doorgaande verkeer. De buitenring is ook goed te gebruiken voor verkeer dat in Alkmaar van wijk naar wijk rijdt en voor verkeer met een bestemming in een wijk aan de buitenring.

De radialen van de ring rond Alkmaar naar het centrum van Alkmaar en de binnenring rond het centrum zijn de belangrijke verkeersaders voor bezoekers, werkenden en toeristen. Intern verkeer tussen de wijken rond de radialen moet ook gebruik maken van deze radialen. De raad van de gemeente Alkmaar heeft gekozen voor het ringen model zoals dat is opgenomen in de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. In de KDB zijn een aantal maatregelen opgenomen om de knelpunten in dit ringenmodel op te lossen. De doorstroming zal daardoor verbeteren.

2.4.5 Verkeersmaatregelen Heerhugowaard

De gemeente Heerhugowaard heeft onderkend dat er binnen de gemeente de afgelopen jaren een aantal verkeerssituaties zijn ontstaan welke ongewenst zijn.

Om die redenen zijn er inmiddels de volgende concrete (verkeers)plannen welke zullen zorg dragen voor een aanzienlijke afname van verkeerslawaaï in het stedelijk gebied van de gemeente.

- De aanleg van de Westfrisiaweg tussen de Braken/Krusemanlaan en de Kamerlingh Onnesweg richting de Provinciale weg N242. In de geprojecteerde rotonde bij de Krusemanlaan zal een bypass worden opgenomen die zorgt voor een goede doorstroming van het (doorgaande) verkeer vanaf De Braken naar de N242. Als gevolg hiervan zal de geluidbelasting op de Krusemanlaan en Westtangent aanzienlijk afnemen;
- Het openstellen van het gedeelte van de Oosttangent tussen de Krusemanlaan en de Van Veenweg. Naar verwachting wordt medio 2013 dit wegvak opengesteld, waardoor de geluidbelasting op de Middenweg tussen de Krusemanlaan en de Van Veenweg zal afnemen.
- Het openstellen van de Oosttangent tussen de Van Veenweg en de Beukenlaan. Momenteel wordt gewerkt aan de laatste ontbrekende schakel in de Oosttangent (deel

Waarderhout). De weg wordt, samen met het wegvak ten noorden daarvan begin 2014 opengesteld. Als gevolg hiervan zal de geluidbelasting afnemen op de Middenweg tussen de Van Veenweg en de Beukenlaan en op de Zuidtangent tussen de Middenweg en de Oosttangent.

- Het autoluw maken van de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard. Dit is een wens die is opgenomen in de gemeentelijk structuurvisie en het gemeentelijke verkeer en vervoerplan. Er zijn echter nog geen concrete plannen. Naar verwachting zal dit zorgen voor een verdere afname van de geluidbelasting op de Middenweg en in de directe omgeving van Centrumwaard. Dit plan heeft een directe relatie met de twee eerder genoemde plannen, het doortrekken van de Oosttangent zodat de ring wordt voltooid.

2.4.6 Verkeersmaatregelen Heiloo en Castricum

De gemeenten Heiloo en Castricum willen graag de verkeersknelpunten met de gelijkvloerse spoorweg overgangen oplossen. Met de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) worden deze knelpunten alleen nog maar groter.

In de gemeente Heiloo is een verkeerscirculatieplan aangenomen waarin het verkeer uit het centrum wordt geweerd en waarbij de Vennewatersweg de hoofdroute om het centrum moet gaan vormen. In dat plan past een ongelijkvloerse kruising met het spoor.

Voor de gemeente Heiloo moet de aansluiting van de Kennemerstraatweg op de A9 de geluidoverlast beperken in het centrum en langs de Kennemerstaatweg tussen de Zeeweg en de ring van Alkmaar.

Voor de gemeente Castricum is uit alle onderzoeken gebleken dat de vele oplossingsvarianten zorgen voor een verhoging van de geluidbelasting in een groot deel van de gemeente. Dit wordt veroorzaakt doordat de hoofdstructuur van het wegennet in Castricum in of langs de woonwijken loopt. Een van de oplossingsvarianten toont aan dat een zuidoostelijke randweg de geluidbelasting op de gevels van een groot aantal woningen vermindert.

Verder staan er voor de gemeente Castricum de volgende projecten op stapel waarbij geluidreducerend asfalt wordt toegepast;

- De Heereweg tussen de N513 en de N512;
- De Rijksweg tussen de Visweg en de gemeentegrens van Heiloo;
- De Oranjelaan tussen de rotonde Kleibroek en de rotonde Soomerwegh;
- De Kleibroek tussen de Beatrixstraat en de Oranjelaan;
- Geesterweg door Akersloot binnen de bebouwde kom grenzen.

Voor beide gemeenten geldt dat zij de asfaltwegen willen voorzien van geluidreducerende asfalt deklagen als dit technische en financieel mogelijk is. Bij weg reconstructies wordt het plan daarom getoetst aan de geluidbelastingskaarten en wordt de technische en financiële haalbaarheid bepaald. De Kennemerstraatweg in Heiloo is in 2012 al gedeeltelijk voorzien van een geluidreducerende asfalt deklaag.

3 Het Actieplan

Het doel van het Actieplan is het verminderen van de geluidoverlast als gevolg van wegverkeer op de gemeentelijke wegen, om daarmee een goede en gezonde woon- en leefomgeving te bevorderen.

Gezien de huidige economische situatie, waarbij alle gemeenten flink moeten bezuinigen, staat de voortgang van de aanpak van de geluidproblematiek onder druk.

In dit Actieplan is dan ook de nadruk gelegd op het uitvoeren van geluid beperkende maatregelen in combinatie met andere maatregelen, zoals het onderhouden en herinrichten van straten. Bij geluid beperkende 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';
- 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.

De aanpak van geluidhinder als gevolg van industrielawaai (gezoneerde industrieterreinen) ligt bij de gemeente. Op de gezoneerde industrieterreinen in de gemeente Alkmaar hebben alle woningen welke zijn gelegen binnen de 50 dB(A) contour van de industrieterreinen Boekelermeer, Overdie en Oudorp een geluidbelasting van 60 dB(A) of lager en zijn voorzien van de benodigde (gevel)isolatie. Hier doen zich geen saneringssituaties voor. Gezien deze situatie is besloten om voor industrielawaai geen actie in het Actieplan op te nemen

3.1 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 geluidhinder knelpunten worden aangepakt. De gemeenten hanteren een plandrempel van 55 dB voor L_{den} op basis van de geluidbelastingskaarten 2011.

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.

3.2 Verduurzamen van woningen

Sinds de jaren 1990 voert de agglomeratie geluidisolatie projecten uit aan woningen die een te hoge gevelbelasting bezitten vanwege weg- of railverkeerslawaai. Deze sanering wordt uitgevoerd in opdracht van de nationale overheid die ook de kosten draagt. Een van de voorwaarden bij deze saneringen is dat de aan te brengen voorzieningen, naast geluidwerende, ook thermisch isolerende eigenschappen dienen te bezitten.

Sinds 2005 biedt de agglomeratie bovenop de geluidisolatie een duurzaamheidpakket aan. Voor iedere woning wordt een EPA advies gemaakt. Op basis hiervan wordt een pakket samengesteld dat bestaat bijvoorbeeld uit extra thermische isolatie, zonnepanelen, zonneboiler en een WTW installatie. Het is aan de woningeigenaar om te kiezen wat hij/zij zou willen. De financiering van het duurzaamheidpakket ligt bij de eigenaar die gebruik kan maken van de, op dat moment geldende, subsidie mogelijkheden.

Voor het Actieplan wordt voor de volgende opzet gekozen.

Het hiervoor genoemde systeem wordt doorgezet, echter met één verschil. De geluidisolatie van een woning is nu niet de aanleiding maar de thermische isolatie/verduurzaming van de huisinstallatie.

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 geluidisolerende 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 geluidbelastingskaarten kan daar natuurlijk wel een leidraad voor zijn.

3.3 Verkeersmaatregelen

In voorkomende gevallen kunnen er verkeersmaatregelen worden genomen waardoor ook de geluidbelasting op woningen wordt gereduceerd, zoals het instellen van één richtingsverkeer, 30 km/uur gebieden, andere routing e.d.

Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de Frieseweg in Alkmaar of de Dorpsstraat in Castricum waarbij een 30 km/uur weg is heringericht tot fietsstraat (met de auto te gast). Door de toepassing van asfalt i.p.v. klinkers en de ombouw naar fietsstraat ontstaat een rustiger verkeersbeeld waardoor het geluidniveau op de woningen is afgenomen. Maar, ook niet onbelangrijk, het belevingsgevoel over het verkeer bij de aanwonende is positief beïnvloed.

3.4 Geluidbeperkende maatregelen

Een mogelijkheid om geluidhinder knelpunten op het gebied van wegverkeerslawaai op de gemeentelijke wegen aan te pakken is door het toepassen van zogenaamde stille wegdekken.

Andere mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden zijn het plaatsen van geluidschermen of -wallen en woningisolatie. Geluidschermen en geluidwallen zijn doorgaans niet toepasbaar langs gemeentelijke wegen in stedelijk gebied.

Het toepassen van een geluidreducerend wegdek verdient de voorkeur omdat dit niet alleen een positief effect heeft op de woningen zelf, maar ook op de bredere woon- en leefomgeving van de weg. Hiermee wordt zo veel mogelijk bijgedragen aan het doel van het Actieplan: het bevorderen van een gezondere woon- en leefomgeving.

3.4.1 'Stil wegdek' beleid

De overheid is actief met het gebruik van 'stille wegdekken' en heeft dit op een aantal wegen toegepast. 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 geluidtechnische 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 z.g. '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

3.4.2 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 toplaag. In het geval van vervanging van de toplaag wordt een afweging gemaakt of er stil asfalt wordt toegepast of niet.

De aanpak van geluidoverlast 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.

3.4.3 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 geluidreducerend 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 plandrempel 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 geluidreducerend 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.

3.5 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.

3.6 Samenvatting acties

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

- Er wordt voor het wegverkeer een plandremmel 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.
- In het kader van de monitoring zullen de agglomeratiegemeenten een (digitale) kaart vervaardigen met daarop de gerealiseerde geluidreducerende wegdekken.

4 Tenslotte

In de voorgaande hoofdstukken is beschreven hoe de geluidssituatie in de agglomeratie Alkmaar er op dit moment uitziet (tabellen, kaarten in de bijlage). Daarnaast is aangegeven wat de gemeenten hieraan denken te gaan doen en welke uitgangspunten zij daarbij hanteren om tussentijds en aan het eind van de planperiode te bekijken of de voornemens ook tot het gestelde doel hebben geleid, is het belangrijk om de te verwachten resultaten van het Actieplan zo concreet mogelijk in beeld te brengen.

4.1 Verwachte effecten

Binnen de agglomeratie Alkmaar zijn er circa 41.890 woningen met een geluidbelasting van 55 dB of meer (peiljaar 2011). Dit is de 'nul situatie' voor het Actieplan voor wat betreft de woningen boven de plandrempel. Gestreefd wordt naar vermindering aan het eind van de planperiode (2017) van het aantal woningen. Ook wordt gestreefd naar een verschuiving van woningen uit een hogere geluidbelastingklasse naar een lagere.

4.2 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.

4.3 Preventie

De huidige wet- en regelgeving op het gebied van geluid en geluidbeheersing biedt beleidsvrijheid bij de keuze en interpretatie van de geluidnormen en grenswaarden.

Bij het ontwerpen van nieuwe bestemmingsplannen, reconstructies van wegen, groot-schalige woningbouwplannen e.d. staan de effecten hiervan op de te verwachten of de heersende geluidbelasting steeds onder druk. Belangrijk hierbij is in de afweging de gevolgen mee te nemen. In het licht van de feitelijke doelstelling van de Wet geluidhinder en de Europese regelgeving, het beperken en waar mogelijk verminderen van het aantal geluid gehinderden, is het wenselijk bij elke (beleids)beslissing dit aspect als een volwaardig aspect mee te nemen.

4.4 Monitoring effecten

Volgens de Richtlijn omgevingslawaai dienen de gemeenten elke vijf jaar de geluidbelasting-kaarten te actualiseren. Daardoor krijgt men elke vijf jaar een nieuw beeld van de op dat moment heersende geluidbelastingssituatie en kan men tevens een vergelijking maken met de vijf jaar daarvoor vervaardigde kaarten. Door middel van de verschilkaarten wordt inzichtelijk gemaakt waar de geluidbelasting is afgenomen en waar deze juist is toegenomen. Overigens is hiermee niet in beeld gebracht in welke mate de bewoners minder hinder ondervinden van het verkeer op de gemeentelijke wegen. Een verlaging van de geluidbelasting is niet per definitie voor iedereen een verlaging van de (ernstige) hinder. Hinder is immers een subjectief gegeven en bij elke mate van geluidhinder zullen bepaalde mensen hinder (blijven) ondervinden.

De (geluid)geïsoleerde woningen komen op basis van de geluid berekeningen ook niet in beeld. Wel kan op de kaarten worden aangegeven welke woningen in de Actieplan periode van isolatie zijn voorzien. De gemeenten gaan een inventarisatie maken van alle (geluid) geïsoleerde woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld. Ook deze informatie zal op de kaarten worden verwerkt.

Tevens zal, in het kader van de geluid monitoring, worden overgegaan tot het hanteren van kleinere geluidbelastingklassen met een bandbreedte van 2 ½ dB waardoor beter inzichtelijk kan worden gemaakt wat de verschuiving van de geluidbelaste woningen per bandbreedte zijn.

4.5 Communicatie met de bewoners

De gemeenten vinden het belangrijk om aandacht te besteden aan communicatie met belanghebbenden en omwonenden over de uitvoering van het Actieplan. De Wet milieu-beheer schrijft een aantal communicatie acties voor. Zo is er de verplichting om geluid-belastingskaarten te publiceren, het ontwerp Actieplan bekend te maken en is er een verplichte, zo nodig mondelinge, inspraakmogelijkheid.

Daarnaast is locatiegerichte communicatie belangrijk, voorafgaand aan het treffen van maatregelen. Daar waar onderhoud aan de weg is gepland, wordt steeds aandacht aan communicatie besteed. Tijdens voorlichtingsavonden voor bewoners worden de plannen besproken. Alle aspecten van de weg komen aan de orde, zoals verkeersveiligheid, fietspaden, en verlichting. Daarbij zal ook de aanpak van de geluidoverlast van het wegverkeer op de betreffende weg aan de orde komen.

Bijlage 1: Geluid en gezondheid

Veel mensen hebben last van geluid in de woonomgeving. Niet alleen van geluid van wegverkeer, railverkeer, industrie en vliegverkeer maar ook van brommers, scooters en burens. Hinder en slaapverstoring zijn de belangrijkste gezondheidseffecten. Hinder komt al bij lage geluidbelastingen voor. Naarmate de geluidbelasting toe neemt, neemt het percentage gehinderden en ernstig gehinderden toe.

Gehinderd zijn wordt omschreven als het zich onprettig voelen. Het is een verzamelterm voor allerlei negatieve reacties zoals ergernis, ontevredenheid, boosheid, teleurstelling, zich teruggetrokken voelen, hulpeloosheid, neerslachtigheid, ongerustheid, verwarring, het zich uitgeput voelen en agitatie⁴. De mate van geluidhinder wordt niet alleen bepaald door de geluidbelasting, maar ook door niet-akoestische factoren zoals de mening over het beleid van de verantwoordelijk geachte overheid, het onnodig geacht zijn van de geluidproductie, ergernis, angst en geluidgevoeligheid. De omstandigheden waarin men aan het geluid wordt blootgesteld bepalen ook de mate van gehinderd zijn. Eenzelfde geluidbelasting zal door een verkeersdeelnemer als veel minder hinderlijk ervaren worden, dan door een bewoner wonend aan de verkeersweg.

Slaapverstoring omvat verschillende effecten: een verlenging van de inslaaptijd, het tijdens de slaap tussentijds wakker worden, verhoogde motorische activiteit tijdens de slaap en het vervroegd wakker worden. Ook secundaire effecten die de volgende dag op kunnen treden na een verstoorde slaap worden hierin begrepen. Hieronder vallen effecten zoals een slechter humeur, vermoeidheid en een verminderd prestatievermogen.

Blootstelling aan geluid kan via lichamelijke stressreacties ook leiden tot een verhoogde kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten (zoals verhoogde bloeddruk, hartinfarct en vernauwing van de kransslagaders) en klachten doen verergeren bij mensen die al lijden aan een hart- en vaataandoening. Verder zijn er aanwijzingen dat verhoogde geluidbelasting negatieve effecten kan hebben op de leerprestatie van kinderen, zoals het korte termijn geheugen, aandacht vasthouden en begrijpend lezen.

Op basis van diverse onderzoeken is in de methode "Gezondheidseffectscreening" (GES) de kennis over de gezondheidseffecten vertaald in gezondheidskwalificaties. In de onderstaande tabel wordt dit inzichtelijk gemaakt.

GES scores in relatie tot L_{den} wegverkeerslawaaai

(Bron: Gezondheidseffectscreening Stad en Milieu, juli 2010)

geluidbelasting op de gevel L_{den}	ernstig gehinderden	ernstig slaap verstoorden	GES-score	kwalificatie
≤ 43 dB	0%	$< 2\%$	0	zeer goed
43-47 dB	0 – 3%	2%	1	goed
48-52 dB	3 – 5%	2 – 3%	2	redelijk
53-57 dB	5 – 9%	3 – 5%	4	matig
58 – 62 dB	9 – 14%	5 – 7%	5	zeer matig
63 – 67 dB	14 – 21%	7 – 11%	6	onvoldoende
68 – 72 dB	21 – 31%	11 – 14%	7	ruim onvoldoende
≥ 73 dB	$\geq 31\%$	$\geq 14\%$	8	zeer onvoldoende

Bijlage 2: Doelmatigheidscriteria stille wegdekken

Aanzet voor het toepassen van doelmatigheidscriteria voor het toepassen van zogenaamde 'stille' wegdekken.

Definities

Stil wegdek: Alle typen wegdekken (zowel asfalt als elementen) die eigenschappen bezitten waardoor, als gevolg van de geluidproductie van het er over rijdende verkeer, een lagere geluidemissie wordt opgewekt dan het referentie wegdek.

Geluidgevoelige gebouwen en terreinen: Alle woningen en voorts geluidgevoelige gebouwen zoals deze in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn benoemd, te weten:

- a. een onderwijsgebouw;
- b. een ziekenhuis;
- c. een verpleeghuis;
- d. een verzorgingstehuis;
- e. een psychiatrische inrichting;
- f. een kinderdagverblijf.
- h. een standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Huisvestingswet, en
- i. een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Ten behoeve van de afweging worden andere geluidgevoelige objecten dan woningen omgerekend naar woningen, waarbij wordt gelijkgesteld aan een woning:

- a. elke vijftien strekkende meter geluidbelaste gevel van een geluidgevoelig object per bouwlaag;
- b. een woonwagenstandplaats;
- c. een ligplaats voor een woonschip.

De definitie zoals in de wetgeving is vastgelegd of wordt vastgelegd is maatgevend.

Ondergrens voor de toepassing van een stil wegdek

Voorgesteld wordt om, waar mogelijk, stille wegdekken toe te passen bij geluidniveaus van 55 dB en hoger op de gevels van de omliggende woningen.

Uit de geluidbelastingkaarten van de agglomeratie Alkmaar blijkt dat het grootste aantal woningen in de geluid belastingklassen van 55-59 dB en 60-64 dB te zitten. Bij het beperken van de toepassing van een stil wegdek tot alleen de hoogste geluid belastingklassen van 65-69 dB en 70-74 dB zouden er, binnen de gehele agglomeratie 'slechts' circa 5.450 woningen met deze maatregel worden bereikt. Door ook de lagere geluid belastingklassen in het beleid mee te nemen, is het mogelijk om een groter effect te bereiken.

Uitgangspunt bij de afweging voor het toepassen van een stil wegdek, is dat het (groot) onderhoud leidend is. Dit betekent dat als een wegvak geen nieuw wegdek nodig heeft, er dan ook geen stil wegdek wordt aangebracht. De toepassing krijgt daardoor pas effect als hij langer in de tijd en overal wordt toegepast.

Bij een woning met een normale gevel is de geluidisolatie circa 20 dB. Bij een belasting van 55 dB levert dat een binnenwaarde op van 35 dB (nieuwbouwnorm is 33 dB, saneringsnorm Wgh is 38 dB). In het algemeen kan dus gesteld worden dat vanaf een geluidniveau van 55 dB het toepassen van stille wegdekken, zowel buiten (op straat) als binnen (in de woning) effectief is.

Waarom kiezen voor stillere wegdekken?

Bij toepassing van een 'stil wegdek' wordt het geluidniveau van het wegverkeer bij de bron aangepakt. Het grote voordeel hiervan is dat de hele omgeving baat heeft van deze oplossing. Het effect treedt in de totale omgeving van de betreffende weg op. In de woon- en slaapkamer, in de tuin, maar ook op het fiets- en wandelpad en het park aan beide zijden van de weg. Maatregelen zoals geluidschermen en -wallen werken alleen in de luwte van de voorzieningen. Het aanbrengen van gevelisolatie werkt alleen binnen de woning.

Welke criteria worden bij de afweging gebruikt?

Als ondergrens wordt gekozen voor een geluidniveau van 55 dB etmaalwaarde (dit is de jaargemiddelde gevelbelasting) op de gevel van een woning. Bij het groot onderhoud van een weg wordt altijd de overweging gemaakt of in die bepaalde situatie een stiller wegdek mogelijk is. Het resultaat van de technische afweging is een overlegproces tussen de wegbeheerder en de vakgroep geluid. Technische bezwaren kunnen bijvoorbeeld zijn: scherpe bochten, veel in- en uitritten die op de weg uitkomen, uitzonderlijk veel vrachtverkeer enz.

Voor de doelmatigheids afweging is aansluiting gezocht bij de landelijke regeling 'doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder', van 14 december 2009.

Uit deze regeling is de doelmatigheids afweging voor wat betreft wegen overgenomen van bijlage 1, tabel 1 en van bijlage 2, tabel 1. Op basis van deze tabellen zijn de afwegingstabellen aan het eind van deze bijlage samengesteld.

Hoe wordt de afweging gemaakt?

In eerste instantie wordt het aantal woningen langs de weg bepaald en of de huidige (heersende) geluidbelasting hoger is dan 55 dB (berekening). Zo nee, dan wordt er geen stil wegdek toegepast, zo ja, dan de volgende afweging:

- Op basis van de gegevens wordt bepaald hoeveel reductiepunten er voor de specifieke situatie wordt behaald. (tabel 1);
- Vervolgens wordt berekend hoeveel maatregelpunten er zijn op basis van de aanwezige woningen en de geluidbelasting langs het te vervangen wegdek. (tabel 2)
- Een maatregel is doelmatig indien het totaal aantal maatregelpunten niet hoger is dan het totaal aantal reductiepunten.
- Na deze afweging wordt in een technisch overleg bepaald of in de beschouwde situatie een stil wegdek (technisch gezien) toepasbaar is.

Mogelijk geeft de technische afweging een wijziging in het aantal vierkante meters toe te passen wegdek. Op grond van deze wijziging wordt dan opnieuw de puntenafweging gemaakt volgens het bovenstaande rijtje.

Waarom wordt er niet standaard overal een stiller wegdek toegepast?

Stille wegdekken worden niet standaard toegepast omdat de kosten van aanleg en onderhoud hoger zijn dan van een standaard wegdek. De extra kosten zitten voornamelijk in het onderhoud. Een stil wegdek gaat circa 7 tot 10 jaar mee, terwijl een normaal wegdek circa 14 tot 17 jaar meegaat.

Let wel, dit zijn globale gegevens.

De leeftijd van een wegdek is sterk afhankelijk van de intensiteit, de hoeveelheid vrachtverkeer, de weersomstandigheden tijdens het aanbrengen etc. De praktijk leert dat zowel normale als stille wegdekken een langere dan wel kortere levensduur kunnen hebben dan hiervoor gesteld.

Wegingstabellen

Tabel 1: Bronmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

Omschrijving bronmaatregel	Overwegingen bij toepassing	Maatregelpunten
Weg	In principe niet bij 30 km/h wegen uitzonderingen mogelijk	
Stille elementverharding		3 per 10 m ² t.o.v. elementverharding
Dicht Asphalt Beton (DAB)		5 per 10 m ² t.o.v. elementverharding
Zeer Open Asphalt Beton (ZOAB)	voldoende verkeersintensiteit geen wringend of remmend verkeer snelheid meer dan 69 km per uur	4 per 10 m ² t.o.v. DAB
2-laags Zeer Open Asphalt Beton	voldoende verkeersintensiteit geen wringend of remmend verkeer snelheid meer dan 69 km per uur	26 per 10 m ² t.o.v. DAB 22 per 10 m ² t.o.v. ZOAB
Dunne deklaag	snelheid niet boven 80 km per uur niet op kruisingen of rotondes niet in scherpe bochten niet bij aandeel vrachtverkeer > 15% niet bij teveel in- en uitritten	13 per 10 m ² t.o.v. DAB 9 per 10 m ² t.o.v. ZOAB 6 per 10 m ² t.o.v. elementverharding

Tabel 2: Bepaling reductiepunten (gevelbelasting incl. aftrek art.110g Wgh)

Geluidbelasting op een woning vanwege een weg	Reductiepunten per woning
50 dB	1.300
51 dB	1.600
52 dB	1.900
53 dB	2.100
54 dB	2.400
55 dB	2.700
56 dB	3.000
57 dB	3.300
58 dB	3.600
59 dB	3.900
60 dB	4.100
61 dB	4.400
62 dB	4.700
63 dB	5.000
64 dB	7.800
65 dB	8.100
66 dB	8.300
67 dB	8.600
68 dB	8.900
69 dB	9.200
70 dB	9.500
71 dB	9.800
72 dB	10.100
73 dB	10.300
74 dB	10.600
75 dB	10.900
76 dB	11.200
77 dB	11.500

Bijlage 3: Publicatie en inspraak

Bij het opstellen van een Actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent onder meer dat het door het college van B&W vastgestelde ontwerp van het Actieplan, na de binnen de gemeente gebruikelijke bekendmaking, tenminste zes weken ter inzage wordt gelegd.

Een ieder kan in die periode zijn zienswijze over het ontwerp Actieplan naar voren brengen. Een bijzondere vorm van 'inspraak' is aan de gemeenteraad gegeven. Tevens dient, voordat het college het Actieplan definitief vaststelt, de gemeenteraad in de gelegenheid worden gesteld om zijn wensen en zienswijze kenbaar te maken.

Het Actieplan is in het algemeen geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg. Dit houdt in dat er tegen het vastgestelde Actieplan geen beroep open staat. Wel moet het Actieplan binnen vier weken na de vaststelling door B&W op de binnen de gemeente gebruikelijke wijze zijn in te zien door de betrokkenen.

Belangrijkste data inspraakprocedure Ontwerp Actieplan

Gemeente Alkmaar

- Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W 16 april 2013
- Ter inzage termijn: van 2 mei tm 12 juni 2013
- Ingebrachte zienswijzen: 4
- Vaststelling Actieplan door B&W n.a.

Gemeente Bergen

- Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W 27 augustus 2013
- Ter inzage termijn: ???
- Ingebrachte zienswijzen: n.a.
- Vaststelling Actieplan door B&W n.a.

Gemeente Heerhugowaard

- Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W 10 juni 2013
- Ter inzage termijn: 25 juni tm 6 augustus
- Ingebrachte zienswijzen: geen
- Vaststelling Actieplan door B&W n.a.

Gemeente Heiloo

- Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W 14 mei 2013
- Ter inzage termijn: 22 mei tm 3 juli 2013
- Ingebrachte zienswijzen: geen
- Vaststelling Actieplan door B&W n.a.

Gemeente Langedijk

- Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W 14 mei 2013
- Ter inzage termijn: 22 mei tm 3 juli 2013
- Ingebrachte zienswijzen: geen
- Vaststelling Actieplan door B&W n.a.

Gemeente Castricum

- | | |
|---|-----------------------|
| - Vaststelling ontwerp Actieplan in B&W | 14 mei 2013 |
| - Ter inzage termijn: | 22 mei tm 3 juli 2013 |
| - Ingebrachte zienswijzen: | geen |
| - Vaststelling Actieplan door B&W | n.a. |

Bijlage 4: Ingebrachte zienswijzen en beantwoording

Gemeente Alkmaar

De gemeenteraad van de gemeente Alkmaar
De wegbeheerder van de gemeente Alkmaar
Mw. A. Mewe, Marskramerstraat 4, 1825 DV Alkmaar
A.L.D. Cristofoli, Postbus 175, 1800 AD Alkmaar

Gemeente Bergen

n.a.

Gemeente Heerhugowaard

Geen zienswijzen ingebracht

Gemeente Heiloo

Geen zienswijzen ingebracht

Gemeente Langedijk

Geen zienswijzen ingebracht

Gemeente Castricum

Geen zienswijzen ingebracht



Het college van B&W
Postbus 53
1800 BC ALKMAAR

GRIFFIE

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2013/021

Toestelnummer
072-5489342

Uw brief d d

Behandeld door
J.F. Ningen

Bijlagen

Onderwerp

Wensen en bedenkingen Actieplan Geluid

Datum
17.06.2013

Geacht college,

Met uw nota van 16 april 2013 heeft u aangegeven het voornemen te hebben het Actieplan geluid vast te stellen. In artikel 11.14 Wet Milieubeheer is geregeld dat burgemeester en wethouders een actieplan niet eerder vaststellen dan nadat de gemeenteraad een ontwerp van het actieplan is toegezonden en de gemeenteraad in staat is gesteld zijn wensen en bedenkingen ter kennis van burgemeester en wethouders te brengen.

In de raadsvergadering van 13 juni 2013 heeft de gemeenteraad de volgende wensen en bedenkingen geuit.

- Het maken van een actieplan zonder geld is niet erg ambitieus. Het actieplan bevat geen concrete acties en ook een kosten/batenanalyse is niet opgenomen. Er ontbreken tips en sturingen;
- In het actieplan is er met name aandacht voor verkeershinder en bijvoorbeeld niet voor geluidshinder, zoals horecalawaai, burengeluid en overlast. Voorgesteld wordt ten aanzien van het voorkomen van geluidshinder innovatieve ontwikkelingen mee te nemen;
- Afgevraagd wordt waarom de fusiepartners niet meedoen;

Graag zien wij uw reactie op bovengenoemde wensen en bedenkingen tegemoet. Tevens ontvangen wij graag uw definitieve besluitvorming ter informatie.

Hoogachtend,
namens de gemeenteraad van Alkmaar,


P.M. Bruinboog, voorzitter

drs. A.P.A. Koolen, raadsgriffier



Van: Piet Leijen
Verzonden: donderdag 11 april 2013 8:48
Aan: Frans Borst
Onderwerp: RE: Ontwerp Actieplan Geluid versie 28-3-2013.doc

Frans,

Sorry voor de late reactie.
Ik mis bij punt 3.4.2 alleen de meerprijs van stil asfalt ook de kortere levensduur en het frequenter afsluiten van wegen.

Met vriendelijke groet,

Piet Leijen
Wegbeheerder
Gemeente Alkmaar
Tel. 072-548 87 84

Afzender:
Agnes Mewe
Marskramerstraat 4
1825 DV Alkmaar

Aan:
Burgemeester en Wethouders gemeente Alkmaar
Domein Ruimte, Vakgroep Geluid
t.a.v. dhr. F.M. Borst
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

Alkmaar, 10 juni 2013
Betreft: Zienswijze Ontwerp Actieplan Geluid

Geachte heer Borst,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het Ontwerp Actieplan Geluid 2013–2017 en de bijbehorende stukken. Het is goed dat in de regio Alkmaar geluidhinder serieus genomen wordt en er een plan gemaakt wordt om geluidhinder te beperken. Dat u daarbij niet alleen naar berekende geluidniveaus kijkt, maar ook een bewonersenquête gebruikt, vind ik positief.

Wel constateer ik dat het Actieplan op een aantal punten een aanvulling behoeft. Dit betreft:

- het stimuleren van het gebruik van ongemotoriseerde voertuigen (met name stimuleren van de fiets);
- het stimuleren van het gebruik van de elektrische brommer/scooter i.p.v. de benzinevariant;
- informeren op welke wegen naar verwachting stil asfalt zal worden aangelegd, op grond van de in dit Actieplan beschreven systematiek.

Hieronder wil ik graag de genoemde punten nader toelichten.

Stimuleren van de fiets

Het is nationaal beleid om geluidhinder allereerst bij de bron aan te pakken. Naast de introductie van stil asfalt kan dit bijvoorbeeld door het aantal gemotoriseerde voertuigen op de weg te verminderen. Deze laatste optie wordt helaas grotendeels overgeslagen in het Ontwerp Actieplan Geluid. Weliswaar noemt u het “autoluw maken van straten”; het is echter niet duidelijk of dat een voertuigreductie oplevert of alleen verplaatsing van het autogebruik en daarmee het autolawaai. De vraag die mijns inziens beantwoord moet worden is: hoe kunnen we ervoor zorgen dat mensen de fiets gebruiken in plaats van de auto? Ik zou u daarom willen verzoeken om in het Actieplan Geluid op te nemen dat u de komende 5 jaar actief beleid zult voeren op dit punt. Te denken valt aan:

- 1) bestaande fietsknelpunten oplossen en toekomstige knelpunten voorkomen, zoals het voorkomen van te scherpe bochten en het realiseren van een goede afstelling van de verkeerslichten voor fietsers;
- 2) meer fietsparkeerplaatsen inplannen, bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen;
- 3) een regelmatig terugkerend overleg met de Fietsersbond om hun ideeën en plannen hierover te bespreken en te evalueren.

Stimuleren gebruik elektrische brommer/scooter

In de bewonersenquête stelt u de meerkeuzevraag van welke geluidsbron mensen de meeste hinder ervaren. Bij de invulopties was geluidhinder van brommers *geen* keuze. Het is bij een meerkeuzevraag makkelijk en snel om één van de aangeboden opties te kiezen, en het kost meer moeite om zelf een eigen optie in te vullen. Desondanks blijkt uit de enquêteresultaten dat veel mensen de moeite hebben genomen het geluid van brommers bij de opmerkingen alsnog expliciet te noemen. Dit is een indicatie dat deze geluidhinderbron nog steeds, en ook in de regio Alkmaar, veel hinder veroorzaakt. Dat is ook niet vreemd, omdat al jarenlang bekend is bij geluiddeskundigen, en ook bij de Nederlandse Stichting Geluidhinder, dat geluid van brommers het hoogste scoort als geluidhinderbron. Een van de redenen van de hoge geluidhinder is dat brommers en scooters vaak veel harder rijden dan de toegestane snelheid.

Voor de resultaten van een landelijke studie hierover kunt u de volgende bron raadplegen:
<http://www.verkeersnet.nl/1594/vrom-onderzoekt-geluidshinder-brommers-en-motoren/>

Dat het geluid van brommers bij het maken van de geluidskaarten en het aantal gehinderden niet voorkomt, is te verklaren doordat de geluidskaarten uitgaan van een gemiddeld geluidniveau. Het is teleurstellend dat u bij het plannen van geluidreducerende maatregelen alleen heeft gekeken naar de geluidskaarten, terwijl u de hinder (en slaapverstoring) van bronnen, die niet op de kaart voorkomen, niet heeft betrokken. Sterker nog: het woord “brommer” of “scooter” komt slechts in de bijlage voor, waar duidelijk wordt dat deze voertuigen kennelijk niet onder het wegverkeer vallen. Ik beschouw dit als een gemiste kans, terwijl er veel te winnen valt met bestaande middelen en bestaande ervaringen elders in het land.

Ik verzoek u daarom vriendelijk in het Actieplan Geluid op te nemen dat in de komende jaren actief beleid zal worden gevoerd op dit punt, bijvoorbeeld door de hieronder genoemde acties te zullen uitvoeren.

- 4) Maaltijdbezorgers gebruiken nog erg vaak benzinebrommers. Ik verzoek u met hen af te stemmen dat de bestaande maaltijdbezorgers, of in elk geval de grotere ketens, in de toekomst uitsluitend elektrische brommers/scooters (of fietsen!) gebruiken voor de bezorging. Dit plan is in de winter van 2012-2013 al met succes ten uitvoer gebracht door de gemeente Utrecht. U kunt bij hen een plan van aanpak opvragen en tevens hun ervaringen gebruiken. Zie ook:
<http://www.destadutrecht.nl/politiek/nieuws/4966/pizzakoeriers-stappen-over-op-de-elektrische-scooter>
- 5) Bij het verlenen van milieuvergunningen en overige meldingen van bedrijven, hoort men gebruik te maken van de Best Beschikbare Techniek. Elektrisch vervoer is tegenwoordig van voldoende kwaliteit om op het gebied van geluid te beschouwen als Best Beschikbare Techniek (wat ook andere milieuaspecten ten goede zal komen). Een vergunning voor het bezorgen van maaltijden zou in de toekomst alleen kunnen worden afgegeven indien zij afzien van het gebruik van benzinebrommers/-scooters.
- 6) Verschillende stadsregio's, waaronder de stadsregio Arnhem-Nijmegen in december 2012, hebben een subsidieprogramma in het leven geroepen voor zowel bedrijven als particulieren. Daarin worden elektrische brommers/scooters gestimuleerd, evenals de sloop van oude brommers. U kunt bij hen ervaringen

opdoen en subsidies op het gebied van elektrische brommers/scooters onderzoeken. Zie ook:

http://www.arnhem.nl/Actualiteiten/Persberichten/Archief_Persberichten_2012/December_2012/Subsidieregeling_voor_elektrische_scooters

- 7) Jongeren gebruiken erg vaak benzinebrommers en -scooters. De Nederlandse Stichting Geluidhinder heeft al enkele jaren een succesvol programma "Electric Heroes". Hiermee worden, doorgaans in samenwerking met middelbare scholen en MBO-opleidingen, elektrische brommers/scooters bekender gemaakt bij jongeren en de aantrekkelijkheid getoond. Ook de gemeente Zaandam heeft meegedaan aan dit programma. U kunt bij hen ervaringen hierover opvragen en overwegen om aan te sluiten bij Electric Heroes. Zie ook:
<http://www.electric-heroes.nl/algemeen;>
[http://www.nsg.nl/nl/electric_heroes-34.html;](http://www.nsg.nl/nl/electric_heroes-34.html)
[http://zaanstad.groenlinks.nl/node/67386.](http://zaanstad.groenlinks.nl/node/67386)
- 8) Brommers en scooters rijden vaak te hard. Ik vraag u in het Actieplan het voornemen op te nemen om strenger controleren op snelheidsovertredingen, geluidsovertredingen en illegale uitlaten bij brommers en scooters. Dit zal de ervaren geluidhinder verminderen, ook al wordt deze vorm van geluidhinder niet meegenomen in de berekening van de geluidbelasting door wegverkeer.

Vrijwel alle bovenstaande punten hebben niet alleen een positieve invloed op het geluid, maar ook op andere milieuaspecten, zoals de luchtkwaliteit (fijnstof, stank). Dit zou voor u een extra reden kunnen zijn om, afgezien van dit Actieplan, bovenstaande punten op te pakken.

Informereren op welke wegen naar verwachting stil asfalt zal worden aangelegd

In het Ontwerp Actieplan beschrijft u uitvoerig op welke wijze u een kosten-baten afweging maakt, om te bepalen of een weg voorzien zal worden van stil asfalt. Dit is een erg technisch verhaal. Voor mij en voor andere bewoners is het niet duidelijk welke concrete gevolgen dit heeft. Omdat u ook aangeeft de kosten te willen beheersen, heeft u wellicht al een idee hoeveel stil asfalt er wordt aangelegd, en op welke wegen dit dan doelmatig is. Voor bewoners is deze informatie essentieel om een beeld te kunnen vormen van de impact van dit Actieplan. Ik vraag u daarom de volgende punten mee te nemen:

- 9) Kaarten in het Actieplan op te nemen van de locaties waar, met de kennis van nu en op grond van dit Actieplan, het toepassen van stil asfalt een reële mogelijkheid is in de toekomst.
- 10) Bovengenoemde geeft essentiële informatie voor de bewoners van de regio Alkmaar waar zij ongeveer op kunnen rekenen. Op grond van het inzicht dat daarmee verkregen wordt, is de verwachting reëel dat bewoners opnieuw inspraak willen hebben op het Actieplan. Ik verzoek u daarom het Actieplan, voordat u het definitief maakt, opnieuw ter inzage te leggen.

Tot slot

Mogelijk is de tijdsperiode tot aan het definitieve Actieplan te kort om alles in detail uit te werken en uit te zoeken. In dat geval verzoek ik u in het Actieplan aan te geven dat u binnen een jaar na het vaststellen van het Actieplan bovenstaande punten heeft onderzocht en invoert in uw beleid. Veel van bovenstaande punten sluiten aan op het al bestaande beleid dat u noemt in paragraaf 2.4, en zouden dus probleemloos moeten kunnen worden uitgevoerd.

Ik verzoek u vriendelijk op op de 10 bovengenoemde punten individueel in te gaan bij de beantwoording van deze zienswijze. Zo nodig ben ik van harte bereid mijn punten nader toe te lichten of verder mee te denken.

Met vriendelijke groet,

Agnes Mewe

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alkmaar
 Postbus 53
 1800BC Alkmaar
 t.a.v. Hr. F. Borst, Domein ruimte, Vakgroep Geluid.

Nummer	6288	e.a.	X
Ingekomen	5 JUNI 2013		
Samenleving			
PUZA		Concernstaf	
SB		Griffie	
SO	0	CO	
Bedrijven:			
Weth/Burg/Secr.			
	GELUID / F. Borst		

Alkmaar 4 juni 2013

Betreft: Zienswijze met betrekking tot ontwerp actie plan geluid, met nummer 2013-303

Geacht college,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerp actie plan geluid.

Ik wil hier bij verzoeken voor meer aandacht te vestigen in in het actie plan geluid, voor geluids overlast veroorzaakt door Pro rail en NS e.a. bedrijven die zich bezig houden met de spoorwegen/vervoer over rails. De spoorwegen liggen nu midden in de stad en zijn omgeven met bewoning b.v. Spoorbuurt. Al vanouds her zijn deze wijken bekend met de spoorwegen en bijbehorende bezwaren doch door steeds groeiende vervoers bedrijven (er is in de wet ruimte gemaakt voor andere vervoerders dan alleen NS over het spoor) maar ook steeds groter wordende treinen en ook wisselende wijzen van reizigers informatie (oorspronkelijk d.m.v. borden nu ook schermen) en speakerboxen zorgen er voor dat de geluids belasting in omliggende wijken toeneemt. Vooral bijzonder irritant en storend is de de uitbreiding van speakerboxen sinds 24-05-2012. Het aantal speakerboxen op perron 1 na de fietsenstalling tot einde perron zijn uitgebreid van 1 stuks naar 6 stuks. Waarbij de omwonenden en pand eigenaren regelmatig en ongewenst en onophoudelijk worden geconfronteerd met bijna communistische en bijna indoctrinerende berichtgeving, ook op tijden dat er geen enkele trein staat op boven genoemde perron- deel of geen enkele reiziger zich op dat perron -deel bevindt. Reizigers werden ook vervoerd met bericht geving van een speaker box op eerder genoemd perron -deel. Hoogst irritant voor bewoners en pand eigenaren die op Ca. 30 meter afstand van het perron hun belangen hebben en of wonen. E.e.a. is reeds gemeld aan MRA, Hr. F. Borst evenals bij Pro rail.

Erger nog zijn de booggeluiden het piepen van de trein welke in de bocht bij onder het station zuidzijden nabij perronstraat en van teylingestraat bevindt. In de droge en voorjaars en zomer perioden is het geluid zo irritant dat mensen in de nabijheid van de panden gesprek voeren met elkaar met een onderlinge afstand van 2 a 3 meter het gesprek moeten stoppen gedurende de tijd dat er een trein door deze bocht rijdt. Het verblijf in tuin en balkon kan op de momenten dat er een trein door deze bocht rijdt bijzonder hinderlijk zijn.

Voor de boven genoemde individuele bezwaren wordt in het actie plan geluid geen rekening gehouden maar is voor mij wel de aanleiding om aandacht te vragen voor meer en of uitbreiding van controle en zelfs uitgebreidere inventarisatie van de spoorweg geluiden vooral rond centraal station Alkmaar. Dit mede de complexiteit van milieu en normeringen van geluiden die van toepassing zijn in dit gebied dat door nu Ns/ pro rail wordt gebruikt.

Zie blad 2


Ook het plan dat Ns / Prorail heeft om rond 2015 spoorboekje loos te rijden (iedere 10 minuten een trein langs of vertrekkend van station Alkmaar) dat binnen het actie plan geluid valt en dat om de vijf jaar wordt herzien, en dus binnen het ter inzagen liggende plan zou komen te vallen is voor mij reden om meer aandacht te vragen voor de geluids problematiek rond centraal station Alkmaar zuid zijden.

Tevens mis ik in het plan streef data / uitvoerings data, termijnen van plannen. Het geluids plan is dus een plan en daar mee ook geheel vrijblijvend voor burgers en bedrijven en overheid.

De zinsnede in het Actie plan geluid blz.8 " De geluidshinder veroorzaakt door Pro Rail, als zijnde de verantwoordelijke bronbeheerder, aangepakt " roept vragen op en ontwijkt uitvoerings data, streef data voor uitvoering van plannen en onderstreept hier mede de vrijblijvendheid van dit plan.

Gevolgen van deze vrij blijvendheid zou B.v. kunnen zijn dat de (milieu) vergunning die wordt aangevraagd niet wordt getoetst aan Actieplan geluid. Of zelfs erger in de begeleidende onderbouwing van bij de vergunning aanvraag aan geleverde berekeningen als waarheden worden aan genomen en als basis vormen voor de te verstrekken vergunning, dit terwijl in o.a. de eindrapportage geluidsbelasting kaarten van het MRA. Blz. 14 lid 3.2.2 en de inleiding resultaten vergelijking van de vakgroep geluid, twijfels zijn over geluid ervaring mogelijk ook over de daadwerkelijke meet waarden. "ik doel hiermede op de recent verstrekte vergunning voor het in werking hebben van emplacement te Alkmaar stationsweg 47 te Alkmaar en het bij de aanvraag begeleidende M+P rapport waarin meet waarden zijn berekend en mijns inziens ook dus als waarheid zijn aangenomen, en waarbij in dat geval geen relatie is gelegd tussen vergunning verstrekken en bestaande geluidsplan.

Hopende u hiermede aanvullende visie te geven voor Uw actie plan geluid waarbij het leef en werkklimaat voor Burgers , bedrijven en overheid zou kunnen verbeteren.



Met vriendelijke groet,
A.L.D. Cristofoli
Postbus 175
1800AD Alkmaar

Reactie op de ingebrachte zienswijzen

Brief van de gemeenteraad van de gemeente Alkmaar

Samenvatting zienswijze:

- 1 Het maken van een Actieplan zonder financiële paragraaf is niet erg ambitieus, het plan bevat geen concrete acties en een kosten-baten analyse is ook niet opgenomen, tevens ontbreken er tips en sturingen;
- 2 In het actieplan is er met name aandacht voor verkeershinder en niet voor andere vormen van geluidhinder zoals horeca lawaai en burengeluid;
- 3 Afgevraagd wordt waarom de fusiepartners (de gemeenten Schermer en Graft-De Rijk) niet meedoen.

Reactie:

- 1 Vanwege de zeer beperkte financiële middelen binnen de gemeenten in de agglomeratie Alkmaar, in het huidige economische klimaat, is er voor gekozen om het onderhoud van wegen leidend te laten zijn bij het beperken en waar mogelijk terugdringen van geluidhinder vanwege het wegverkeer. Aangezien de gemeente Alkmaar dit beleid al circa 10 jaar volgt kan gesteld worden dat de maatregelen in de bestaande begroting voor het wegonderhoud is opgenomen.
Concrete acties worden er inderdaad niet genoemd, maar dit Actieplan geeft wel aan dat zodra een wegvak voor onderhoudswerkzaamheden in aanmerking komt er een toets moment dient plaats te vinden om te bezien of er geluid-beperkende maatregelen noodzakelijk zijn. In dat toetsmoment zit een kosten-baten analyse om te toetsen of de mogelijke maatregelen qua kosten opwegen tegen de te verwachten effecten zowel in een lager geluidniveau als in het aantal woningen dat bereikt wordt met de maatregelen.
- 2 Het Actieplan geluid richt zich met name op omgevingslawaai als gevolg van weg- en railverkeer, industrielawaai van grote (gezoneerde) industrieterreinen en luchtvaartlawaai op basis van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder. De beheersing van horecalawaai vindt plaats via de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit, terwijl burenlawaai (deels) kan worden aangepakt via de APV.
- 3 De fusie gemeenten Schermer en Graft-De Rijk zijn door het ministerie van I&M niet aangewezen als zijnde gemeenten die deel uitmaken van de Agglomeratie Alkmaar. Deze gemeenten behoeven dan ook geen geluidbelastingkaarten en een Actieplan te vervaardigen. De fusiepartners hebben wel deelgenomen aan het opstellen van de geluidbelastingkaarten, maar hebben te kennen gegeven niet te willen deelnemen aan het opstellen van het Actieplan geluid.

Email van de wegbeheerder van de gemeente Alkmaar

Samenvatting zienswijze:

Bij punt 3.4.2 van het Actieplan wordt niet ingegaan op de meerprijs van stil asfalt, de kortere levensduur en het daardoor frequenter afsluiten van wegen.

Reactie:

In paragraaf 3.4.2 wordt wel degelijk de mogelijk kortere levensduur van stil asfalt genoemd. Ook in bijlage 2 wordt ingegaan op de technische beperkingen die stil asfalt kan hebben, in het totale afwegingsproces wordt dus wel degelijk de kortere levensduur en de daardoor hogere kosten voor aanleg, beheer en onderhoud mee afgewogen.

Brief van Mw. A. Mewe, Marskramerstraat 4, 1825 DV Alkmaar

Samenvatting zienswijze:

Stimuleren van de fiets

- 1 Bestaande fietsknelpunten oplossen en toekomstige knelpunten voorkomen, zoals het voorkomen van te scherpe bochten en het realiseren van een goede afstelling van de verkeerslichten voor fietsers;
- 2 Meer fietsparkeerplaatsen inplannen, bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen;
- 3 Een regelmatig terugkerend overleg met de Fietsersbond om hun ideeën en plannen hierover te bespreken en te evalueren.

Stimuleren gebruik elektrische brommer/scooter

- 4 Maaltijdbezorgers gebruiken nog erg vaak benzinebrommers. Ik verzoek u met hen af te stemmen dat de bestaande maaltijdbezorgers, of in elk geval de grotere ketens, in de toekomst uitsluitend elektrische brommers/scooters (of fietsen!) gebruiken voor de bezorging. Dit plan is in de winter van 2012-2013 al met succes ten uitvoer gebracht door de gemeente Utrecht. U kunt bij hen een plan van aanpak opvragen en tevens hun ervaringen gebruiken. Zie ook:
<http://www.destadutrecht.nl/politiek/nieuws/4966/pizzakoeriers-stappen-over-op-de-elektrische-scooter>
 - 5 Bij het verlenen van milieuvergunningen en overige meldingen van bedrijven, hoort men gebruik te maken van de Best Beschikbare Techniek. Elektrisch vervoer is tegenwoordig van voldoende kwaliteit om op het gebied van geluid te beschouwen als Best Beschikbare Techniek (wat ook andere milieuaspecten ten goede zal komen). Een vergunning voor het bezorgen van maaltijden zou in de toekomst alleen kunnen worden afgegeven indien zij afzien van het gebruik van benzinebrommers/-scooters.
 - 6 Verschillende stadsregio's, waaronder de stadsregio Arnhem-Nijmegen in december 2012, hebben een subsidieprogramma in het leven geroepen voor zowel bedrijven als particulieren. Daarin worden elektrische brommers/scooters gestimuleerd, evenals de sloop van oude brommers. U kunt bij hen ervaringen opdoen en subsidies op het gebied van elektrische brommers/scooters onderzoeken. Zie ook:
http://www.arnhem.nl/Actualiteiten/Persberichten/Archief_Persberichten_2012/December_2012/Subsidieregeling_voor_elektrische_scooters
 - 7 Jongeren gebruiken erg vaak benzinebrommers en -scooters. De Nederlandse Stichting Geluidhinder heeft al enkele jaren een succesvol programma "Electric Heroes". Hiermee worden, doorgaans in samenwerking met middelbare scholen en MBO-opleidingen, elektrische brommers/scooters bekender gemaakt bij jongeren en de aantrekkelijkheid getoond. Ook de gemeente Zaandam heeft meegedaan aan dit programma. U kunt bij hen ervaringen hierover opvragen en overwegen om aan te sluiten bij Electric Heroes. Zie ook:
<http://www.electric-heroes.nl/algemeen>
http://www.nsq.nl/nl/electric_heroes-34.html;
<http://zaanstad.groenlinks.nl/node/67386>.
 - 8 Brommers en scooters rijden vaak te hard. Ik vraag u in het Actieplan het voornemen op te nemen om strenger controleren op snelheidsovertredingen, geluidsovertredingen en illegale uitlaten bij brommers en scooters. Dit zal de ervaren geluidhinder verminderen, ook al wordt deze vorm van geluidhinder niet meegenomen in de berekening van de geluidbelasting door wegverkeer.
- Informereren op welke wegen naar verwachting stil asfalt zal worden aangelegd
- 9 Kaarten in het Actieplan op te nemen van de locaties waar, met de kennis van nu en op grond van dit Actieplan, het toepassen van stil asfalt een reële mogelijkheid is in de toekomst.
 - 10 Bovengenoemde geeft essentiële informatie voor de bewoners van de regio Alkmaar waar zij ongeveer op kunnen rekenen. Op grond van het inzicht dat daarmee verkregen wordt, is de verwachting reëel dat bewoners opnieuw inspraak willen hebben op het Actieplan. Ik

verzoek u daarom het Actieplan, voordat u het definitief maakt, opnieuw ter inzage te leggen.

Reactie:

- 1 In het Uitvoeringsprogramma Verkeer 2013 wordt ruimschoots aandacht geschonken aan het stimuleren van het gebruik van de fiets. Zo is er aangegeven dat er een uitbreiding zal plaatsvinden van het aantal fiets parkeerplaatsen. Tevens wordt er gewerkt aan het verbeteren van de oversteekbaarheid van wegen voor fietsers, bijvoorbeeld door het plaatsen van verkeerslichten en wachttijdindicaties bij die verkeerslichten. Voor zover mogelijk worden fietspaden geasfalteerd.
- 2 Zie punt 1.
- 3 Vier maal per jaar vindt er overleg plaats tussen de gemeente Alkmaar en de Fietsersbond over mogelijke knelpunten en de mogelijke oplossingen hiervoor.
- 4 tm 8 Het voorbij rijden van een bromfiets kan als zijnde zeer hinderlijk worden ervaren. Echter op de totale geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer is de bijdrage slechts zeer gering. De maximale geluidproductie van bromfietsen wordt geregeld in nationale wetgeving en de handhaving van de geluidproductie is de verantwoordelijkheid van de politie. Enkele malen per jaar vinden er gerichte controles plaats zowel op de maximum snelheid als op het geproduceerde geluidniveau van bromfietsen. Een plaatselijke aanpak van deze geluidbron zal ook een plaatselijk effect hebben die in principe in het midden van de agglomeratie het grootst is. Aan de randen zal versnippering van het effect optreden omdat daar ook bromfietsen van buiten de agglomeratie rijden. Het stimuleren van het gebruik van elektrische scooters heeft slechts een beperkt effect aangezien veel van de jeugdige gebruikers na twee jaar al weer overstappen van de bromfiets naar de auto. Ook voor de langere duur wordt op deze manier niet voorkomen dat er weer nieuwe bromfietsen met een verbrandingsmotor bijkomen. Een beleid op dit gebied kan alleen effectief zijn als er nationaal regels worden gesteld aan het geluidniveau en de maximale uitstoot van verontreinigende stoffen (luchtverontreiniging). Het afgeven van een vergunning voor het bezorgen van maaltijden op voorwaarde dat wordt afgezien van het gebruik van benzine brommers of scooters kan niet worden afgedwongen.
- 9 Bewust zijn er geen kaarten met mogelijke locaties voor stille wegdekken in het Actieplan opgenomen. In principe komt elk wegvak waar er sprake is van een hoge geluidbelasting in aanmerking voor een geluid reducerend wegdek. Echter dit Actieplan gaat uit van het principe dat het reguliere wegonderhoud leidend is en dat pas onderzoek naar het mogelijk toepassen van een geluid reducerend wegdek plaatsvindt op het moment van de start van de voorbereidingsprocedure voor het betreffende wegvak.
- 10 Het Actieplan wordt na, het beantwoorden van de ingebrachte zienswijzen, definitief vastgesteld door het college van B&W en daarna op de binnen de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd en ter inzage gelegd. Het vastgestelde Actieplan is geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg. Dit houdt in dat er tegen het vastgestelde Actieplan geen beroep open staat.

Brief van A.L.D. Cristofoli, postbus 175, 1800 AD Alkmaar

Reactie:

De in de zienswijze aangehaalde hinder vanwege het spoorwegstation en het spoorweglawaai vanwege het doorgaand spoor behoren niet bij de doelstellingen van het Actieplan geluid van de gemeente Alkmaar (Agglomeratie Alkmaar). Het Actieplan is begrensd naar wegverkeerslawaai als gevolg van de gemeentelijke wegen en industrielawaai vanwege de wettelijk gezoneerde bedrijfsterreinen).

Voor het spoorweglawaai vanwege het doorgaande spoor is het ministerie van I&M de bronbeheerder die verplicht is hiervoor een Actieplan op te stellen. De ingebrachte zienswijze is om die reden doorgezonden naar het ministerie.

Voor wat betreft de klachten over het station is de brief ook doorgestuurd aan de Milieudienst Regio Alkmaar die voor Alkmaar de handhaving van de milieuvergunningen verzorgt.

Bijlage 5: Geluidbelasting L_{den} (pandenkaarten)

Alkmaar	weg- en railverkeer
Bergen	wegverkeer
Heerhugowaard	weg- en railverkeer
Heiloo	weg- en railverkeer
Langedijk	weg- en railverkeer
Castricum	weg- en railverkeer

