

Expertisecentrum
Omgevingsadvies

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 23 12
m.klutman@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Actieplan geluid gemeente Zwolle

Een Zwols geluid

Inhoud

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Leeswijzer	6
2 Reikwijdte, geldigheidsduur en inspraak	7
2.1 Alleen bestaande woningen en gebouwen	7
2.2 Geldigheidsduur	7
2.3 Inspraak	7
3 Achtergrond	8
4 Geluidbelastingkaarten Zwolle	9
4.1 Geluidniveaus railverkeer	9
4.1.1 Lopend saneringsproject railverkeer	9
4.2 Geluidniveaus wegverkeer	9
4.2.1 Rijkswaterstaat en provincie zijn verantwoordelijk voor eigen wegen	10
4.3 Stille gebieden	10
5 Europese geluidgehinderden	11
6 De Zwolse variant	12
6.1 De plandrempel	12
6.1.1 Zwolse plandrempel	12
6.2 Hinderpuntenscore	13
6.2.1 Correctie overschrijding gebiedsgerichte basiskwaliteit	13
6.2.2 Correctie verkeersgroei / handhavingsgat	13
6.2.3 Correctie binnenwaarde woning	14
6.2.4 Correctie ontbreken stille gevel	14
6.2.5 Correctie ontbreken stil deel in de tuin	14
6.2.6 Indeling in klassen	14
6.2.7 Geografische ligging van woningen	14
6.3 Klachten maken geen onderdeel uit van de Zwolse variant	15
7 Geluidgehinderden Zwolse variant	16
7.1 Overschrijdingen plandrempel	16
7.2 Locaties op basis hinderpuntenscore	16
7.3 Groep van meest geluidgehinderden	16
7.4 Zwolse variant in de praktijk	17
7.5 Toename geluidgehinderden in de toekomst	17
8 Doelen en speerpunten	18
8.1 Afname geluidgehinderden	18
8.1.1 Afronden Zwolse saneringsvoorraad	18
8.2 Afronding geluidhinderknelpunt	18

8.2.1	Geluidmaatregelen getroffen zonder afname geluidgehinderden	19
8.2.2	Afronden geluidhinderknelpunt zonder maatregelen te treffen	19
8.3	Geluidhinderknelpunten niet-gemeentelijke wegen	20
9	Uitvoering maatregelen en betrokkenheid buurt	21
9.1	Nader onderzoek	21
9.2	Betrokkenheid buurtbewoners	21
9.2.1	Stedenbouwkundige en landschappelijke randvoorwaarden	21
9.3	Werk met werk maken	22
9.3.1	Eerst bronmaatregelen dan andere geluidmaatregelen	22
10	Tot slot	24
	Bijlage 1 Inspraak	25
	Bijlage 2 Flowchart correctiefactor Gebiedsgerichte kwaliteit	26
	Bijlage 3 Geluidhinderknelpuntenkaart plandrempel	27
	Bijlage 4 Geluidhinderknelpuntenkaart hinderscore	28
	Bijlage 5 Overzicht gebruikte literatuur	29

Samenvatting

Inleiding

Afgelopen jaren heeft de gemeente Zwolle actief beleid gevoerd om de geluidssituatie binnen de gemeente te verbeteren. Geluidhinderknelpunten zijn geïnventariseerd en vastgesteld op grond van verschillende omgevingsfactoren. Dit in combinatie met de aanpak van werk met werk maken heeft geleid tot het oplossen van diverse knelpunten.

Door Europese regelgeving is Zwolle verplicht een Actieplan geluid vast te stellen. Met het bestaande beleid in het achterhoofd hebben we uitvoering gegeven aan deze wettelijke plicht. Er is voor de komende vijf jaar een actieplan vastgesteld. Dit richt zich op het verminderen van het aantal geluidgehinderden als gevolg van wegverkeerslawaai. Het heeft alleen betrekking op bestaande situaties in Zwolle. Voor nieuw te bouwen woningen en andere geluidgevoelige objecten gelden de normen uit de Wet geluidhinder.

Achtergrond

Blootstelling aan teveel omgevingslawaai kan effect hebben op de menselijke gezondheid. Begin jaren negentig heeft de Europese Commissie onderzoek gedaan naar de mate waarin EU-inwoners bloot worden gesteld aan omgevingslawaai. De uitkomsten hiervan waren aanleiding om een nieuwe strategie te ontwikkelen. Het resultaat hiervan is de EU-richtlijn omgevingslawaai uit 2002. Deze richt zich op het inventariseren, vastleggen, beheersen en het eventueel aanpakken van omgevingslawaai. Nederland heeft de inhoud van deze richtlijn vertaald naar hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.

Geluidbelastingkaarten en geluidgehinderden

In 2011 hebben wij op basis van een landelijk voorgeschreven methodiek geluidbelastingkaarten vastgesteld. Deze kaarten geven het omgevingslawaai als gevolg van wegverkeer, railverkeer en industrie aan. Hieruit blijkt dat wegverkeer het grootste aantal geluidgehinderden oplevert. In totaal gaat het om 8.000 geluidgehinderden in Zwolle. Gemeentelijke wegen vormen de grootste bron. Maar ook provinciale wegen en de Rijksweg leiden tot geluidgehinderden in Zwolle. Dit aantal ligt wel veel lager dan bij de gemeentelijke wegen. Railverkeer levert bijna geen geluidgehinderden op in Zwolle. Voor industrielawaai zijn helemaal geen geluidgehinderden berekend. Stille gebieden zoals in de regelgeving bedoeld komen niet voor in Zwolle. Daarom is dit in het Actieplan geluid verder buiten beschouwing gelaten.

Zwolse variant

Het aantal geluidgehinderden van 8.000 werd niet door ons herkend. Kennis van de stad en praktijkervaring waren reden te veronderstellen dat dit aantal lager zou moeten liggen. Daarom hebben we een eigen methodiek opgesteld om geluidhinder te bepalen, de Zwolse variant. Deze methodiek inventariseert een knelpunt als de plandrempel wordt overschreden of een bepaalde hinderpuntenscore wordt behaald. De plandrempel hebben we vastgelegd op 63 dB. Wij gaan altijd uit van een ongecorrigeerde waarde in plaats van een gecorrigeerde waarde zoals de Wet geluidhinder dat doet. Dit doen we

om zo vergelijking met de Europese normering eenvoudiger te maken. Daarom spreken wij in de praktijk altijd van een plandrempel van 68 dB in plaats van 63 dB.

Naast de plandrempel kunnen mogelijke geluidhinderknelpunten ook ontstaan door hinderpunten te scoren. Hinderpunten worden gescoord op basis van vijf correctiefactoren:

1. Het gebiedsgerichte geluidniveau
2. Toename verkeersgroei / handhavingsgat
3. Binnenwaarde woning (gevelisolatie)
4. Aanwezigheid stille gevel
5. Stille tuin

Over het algemeen geldt dat hoe meer hinderpunten een woning scoort, des te eerder die wordt aangemerkt als een mogelijk knelpunt. Woningen die scoren in de klassen rood, oranje en geel (mits in combinatie met de klasse rood of oranje) merken wij aan als een geluidhinderknelpunt. Deze komen eventueel in aanmerking voor geluidmaatregelen. Met de Zwolse variant is het aantal geluidgehinderden van 8.000 teruggebracht tot bijna 1.200. Het gaat dan om de meest geluidgehinderde inwoners van Zwolle die mogelijk in aanmerking komen voor geluidmaatregelen. De overige geluidgehinderden blijven bestaan, maar komen niet in aanmerking voor geluidmaatregelen op basis van het Actieplan geluid.

Doelen en speerpunten

Ons doel is om deze planperiode het aantal van 1.200 geluidgehinderden te verminderen met 350. Daarnaast hebben we nog de twee speerpunten:

- afronding bestaande saneringsvoorraad wegverkeerslawaai (A-lijst)
- afronding woningen Eindmelding wegverkeerslawaai

Een geluidhinderknelpunt beschouwen wij als afgerond als alle maatregelen zijn getroffen die passen binnen de stedenbouwkundige en landschappelijke voorwaarden en die draagvlak hebben onder de buurtbewoners. Over mogelijke geluidhinderknelpunten binnen Zwolle als gevolg van provinciale wegen of de Rijksweg, treden we in overleg met de desbetreffende wegbeheerders.

Uitvoering en monitoring

Uitvoering van het Actieplan geluid vindt plaats op basis van werk met werk maken. We sluiten hier aan bij infrastructurele werkzaamheden of onderhoudswerkzaamheden. Zodra zich een mogelijkheid voordoet, wordt ieder geluidhinderknelpunt eerst nader geïnventariseerd. Afhankelijk van de uitkomsten van deze inventarisatie, overleggen we met de buurt of en welke geluidmaatregelen worden getroffen. Hierbij overwegen we eerst bronmaatregelen (bijvoorbeeld geluidarm asfalt) en daarna pas andere geluidmaatregelen (zoals bijvoorbeeld een geluidscherm of een aarden wal). Monitoring en evaluatie van het Actieplan geluid vindt plaats via de reguliere beleidscyclus van de gemeente Zwolle.

1 Inleiding

Geluid is vaak een subjectieve beleving. Geluid kan prettig zijn. Maar geluid kan ook niet prettig zijn. Meestal spreken we in dat laatste geval van hinder. Wat voor de één prettig is, kan voor een ander hinder zijn.

Afgelopen jaren hebben wij actief beleid gevoerd om geluidhinder aan te pakken. Geluidhinderknelpunten werden geïnteriseerd en vastgesteld op grond van omgevingsfactoren. Hierbij speelde niet alleen de hoogte van de geluidbelasting op de woning een rol. Maar juist ook andere factoren die bepalend zijn voor de beleving van geluid. Zo hebben we in deze periode al diverse geluidhinderknelpunten aangepakt. Reacties van betrokken bewoners bevestigen dat onze aanpak aansluit bij de praktijk. Wij spreken dan ook van een succesvolle aanpak. Een aanpak dat een vervolg moet krijgen.

Europese regelgeving schrijft voor dat wij een actieplan geluid moeten vaststellen. Wij zien dit als een kans om ons succesvolle beleid voor te zetten. Daarom hebben we ervoor gekozen om het bestaande beleid nader uit te werken in combinatie met wat de regelgeving ons voorschrijft. Wij vinden het niet gewenst dat geluidhinder toeneemt in de toekomst. Daarom voeren wij een actief beleid om dit te voorkomen en waar zich dit al voordoet, ongedaan te maken. In dit Actieplan geluid leest u hoe en wat wij de komende vijf jaar gaan doen.

1.1 Leeswijzer

Voor u ligt het Actieplan geluid van de gemeente Zwolle. Hoofdstuk 2 van dit plan gaat in op de reikwijdte, de geldigheidsduur en het inspraakproces. Het derde hoofdstuk beschrijft enkele achtergronden en de wettelijke kaders. In het vierde hoofdstuk leest u over de geluidbelastingkaarten die wij hebben vastgesteld. Dit betreft zowel de huidige geluidssituatie als de toekomstige geluidssituatie. Hoofdstuk 5 beschrijft het aantal geluidgehinderden volgens de Europese methodiek. Ook gaat het in op waarom wij een eigen methodiek hebben ontwikkeld om gehinderden te inventariseren. Het zesde hoofdstuk gaat dieper in op deze methodiek die wij de Zwolse variant noemen. Daarna komt het aantal geluidgehinderden aan de orde op basis van deze Zwolse variant. Hoofdstuk 8 geeft aan waar wij willen staan over vijf jaar. Hierin zijn doelstellingen en speerpunten opgenomen. Het negende hoofdstuk beschrijft hoe het Actieplan geluid wordt uitgevoerd. Tot slot is aangegeven hoe wij tussentijds monitoren en na afloop van de planperiode evalueren.

2 Reikwijdte, geldigheidsduur en inspraak

Geluid kan verschillende bronnen hebben. Belangrijke bronnen zijn wegverkeer, railverkeer en industrielawaai. Daarnaast kunnen ook brommers en burenlawaai bronnen geluid veroorzaken. Dit Actieplan geluid beperkt zich tot wegverkeerslawaai. Voor railverkeerslawaai geldt dat de spoorwegbeheerder hiervoor verantwoordelijk is. En knelpunten door industrielawaai doen zich in Zwolle niet voor. Daarom worden zowel railverkeers- als industrielawaai buiten beschouwing gelaten in dit plan. Ook brommer- en burenlawaai hebben wij niet meegenomen in dit plan. Dit was ook niet verplicht op grond van de regelgeving.

2.1 Alleen bestaande woningen en gebouwen

Dit Actieplan geluid richt zich alleen op al aanwezige woningen en geluidgevoelige gebouwen (waaronder scholen) in Zwolle. Voor nieuw te bouwen woningen en andere gebouwen gelden de geluidnormen uit de bestaande wet- en regelgeving. Deze normen bieden in nieuwe situaties bescherming tegen te hoge geluidbelastingen. Wij houden hier bij nieuwe ontwikkelingen altijd rekening mee. Zo willen wij nieuwe, ongewenste geluidhindersituaties voorkomen.

2.2 Geldigheidsduur

Eens per vijf jaar actualiseren wij het Actieplan geluid. Het nu voorliggende actieplan hebben wij vastgesteld voor de periode 2013-2018. Na deze periode stellen we een nieuw actieplan vast.

2.3 Inspraak

Het ontwerp actieplan geluid heeft van 29 augustus 2013 tot en met 9 oktober 2013 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het ontwerp indienen. Hiervan is geen gebruik gemaakt. Het definitieve Actieplan geluid is dan ook niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.

3 **Achtergrond**

Blootstelling aan teveel omgevingslawaai kan effect hebben op de menselijke gezondheid. Dit kunnen directe en indirecte effecten zijn. Bij directe effecten kan gedacht worden aan hinder en slaapverstoring. Indirecte effecten zijn moeilijker aan te tonen. Vooral ook omdat deze effecten niet zomaar aan een geluidbron kunnen worden toegewezen. Een voorbeeld hiervan zijn hart- en vaatziekten.

Begin jaren negentig heeft de Europese Commissie onderzoek gedaan naar omgevingslawaai in de Europese Unie. Hieruit bleek dat ongeveer 45 miljoen mensen werden blootgesteld aan teveel omgevingslawaai. Het geluidniveau was soms zo hoog, dat het de kwaliteit van het leefmilieu nadelig beïnvloedde en tot gevaar voor de volksgezondheid leidde. Verder bleek uit onderzoeken dat het geluidbeleid in de landen van de Europese Unie versnipperd en ondoelmatig was. Daarom heeft de Europese Commissie een nieuwe strategie voor geluidbeleid ontwikkeld.

Deze nieuwe strategie leidde in 2002 tot het van kracht worden van de EU-richtlijn omgevingslawaai. Deze richtlijn richt zich op het:

- inventariseren
- vastleggen
- beheersen en
- aanpakken

van omgevingslawaai in de omgeving. De richtlijn focust zich op de geluidbronnen wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie. Andere bronnen van zoals burenen- en brommerlawaai laat de richtlijn buiten beschouwing. Dat doen wij ook in dit Actieplan geluid.

De inhoud van de richtlijn is inmiddels vertaald naar hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (en een aantal aanverwante wettelijke regelingen). Dit schrijft voor dat Zwolle geluidbelastingkaarten en een actieplan geluid vaststelt. Het actieplan moet onder andere ingaan op de verschillende geluidbronnen, een relatie leggen met de geluidbelastingkaarten, een plandrempel bevatten en wanneer welke maatregelen worden getroffen om overschrijding van de plandrempel ongedaan te maken. Iedere vijf jaar moeten de geluidbelastingkaarten en het actieplan worden geactualiseerd. Ook moet worden geëvalueerd hoe de bestaande geluidssituatie de afgelopen vijf jaar is aangepakt.

4 Geluidbelastingkaarten Zwolle

Voor het jaar 2011 hebben wij de geluidniveaus in Zwolle geïnterpreteerd. Dit is gebeurd volgens een landelijk voorgeschreven reken- en meetmethode. Naast 2011 zijn ook de toekomstige geluidniveaus geïnterpreteerd en vastgelegd. Dit hebben wij gedaan om zo een beeld te krijgen van geluidhinder in de toekomst. Wij gebruiken de uitkomsten hiervan voor dit Actieplan geluid.

De resultaten van onze inventarisatie hebben we vastgelegd op de geluidbelastingkaarten. Hierop zijn de geluidniveaus van wegverkeer en railverkeer te zien. Voor industrielawaai is dat niet het geval. Dit komt omdat industrielawaai geen knelpunten oplevert in onze gemeente. Op de website van de gemeente Zwolle zijn alle beschikbare geluidbelastingkaarten gepubliceerd en te raadplegen.

4.1 Geluidniveaus railverkeer

De rekenresultaten laten zien dat de geluidniveaus door het spoorwegverkeer in de toekomst toenemen. De spoorwegbeheerder is verantwoordelijk voor het beheersen van deze geluidniveaus. Deze geluidniveaus zijn vastgelegd in geluidproductieplafonds. Bij overschrijding van deze plafonds is het aan de spoorwegbeheerder om dit ongedaan te maken. Net als wij stelt ook de spoorwegbeheerder een actieplan geluid op. Waar nodig stemmen wij de inhoud van ons actieplan af met de spoorwegbeheerder. En andersom.

4.1.1 Lopend saneringsproject railverkeer

Voor één locatie in Zwolle geldt een uitzondering: geluidsanering wijk Pierik. Op de woningen aan de Mimosastraat en omgeving is sprake van een hoog geluidniveau door railverkeer. Hiervoor moeten geluidwerende maatregelen worden getroffen. Dit is een al lopend project. Daarom zijn wij samen met het Rijk en de spoorwegbeheerder verantwoordelijk voor het treffen van geluidwerende maatregelen. Ons streven om deze geluidssituatie binnen de planperiode 2013-2018 aan te pakken en af te ronden.

4.2 Geluidniveaus wegverkeer

Voor wegverkeer doen zich binnen onze gemeente veel verschillende geluidniveaus voor. Dit is ook zichtbaar op de geluidbelastingkaarten voor wegverkeer. Deze laten zien dat de groenstedelijke wijken meestal minder te maken hebben met hoge geluidniveaus dan het centrumgebied. Locatiespecifieke omstandigheden laten soms een ander beeld zien. Zo kan een woning in een groenstedelijke omgeving liggend langs een hoofdweg een hogere geluidbelasting hebben dan een woning in het centrumgebied.

De geluidbelastingkaarten voor wegverkeer tonen ook aan dat de geluidniveaus in de toekomst (jaar 2030) over het algemeen toenemen. Dit sluit aan bij Zwolle als groeiregio. De verwachting is namelijk dat de bevolkingsgroei in Zwolle de komende jaren verder toeneemt. Dit leidt tot meer en intensiever gebruik van de stad (waaronder een toename van autoverkeer). Daarnaast geldt voor toekomstige prognoses dat altijd rekening wordt gehouden met een autonome toename van verkeersgroei. Ook dat levert een toename van geluidbelasting op in de toekomst en verklaart de verschillen tussen de huidige en toekomstige situatie.

4.2.1

Rijkswaterstaat en provincie zijn verantwoordelijk voor eigen wegen

Net als bij spoorwegen zijn wij ook niet verantwoordelijk voor provinciale wegen en rijkswegen. De A28 neemt in Zwolle een belangrijke plek in binnen het wegennet. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor deze weg en de geluidhinder die deze weg oplevert voor de omgeving. Rijkswaterstaat moet net als wij een actieplan geluid vaststellen. Hierin geeft zij aan hoe ze geluid als gevolg van de rijksweg beheerst. Waar nodig stemmen wij de inhoud van ons plan af met Rijkswaterstaat. Dit geldt ook voor de provincie die ook verplicht is een actieplan geluid vast te stellen.

4.3

Stille gebieden

Er moet ook onderzoek worden gedaan naar geluidniveaus in 'stille' gebieden. Dit moet alleen als deze gebieden zijn aangewezen in:

- de provinciale milieuverordening
- een provinciaal milieubeleidsplan dat aangeeft dat de kwaliteit van een bepaald gebied in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft of
- een gemeentelijke verordening.

Op ons grondgebied is dit niet aan de orde. Daarom hebben wij ook geen stille gebieden opgenomen op de geluidbelastingkaarten.

5 Europese geluidgehinderden

Met de geluidbelastingkaarten is het aantal geluidgehinderden voor Zwolle bepaald. Dit hebben wij gedaan met behulp van een landelijk voorgeschreven rekenformule. Het geluidgehinderden komt neer op ongeveer 8.000.

Voor het bepalen van dit aantal geluidgehinderden is alleen gekeken naar de geluidbelasting op de woning. Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder levert al geluidgehinderden op. Voor deze standaard rekenformule geldt in algemene zin dat hoe hoger de geluidbelasting is, des te meer geluidgehinderden worden berekend. Er wordt geen rekening gehouden met locatiespecifieke omstandigheden. Dat een woning na een uitgebreide belangenafweging doelbewust op een hoog geluidbelaste locatie wordt gebouwd en dat de bouw, plaatsing en inrichting van deze woning is afgestemd (goede isolatie) op de geluidssituatie in dat gebied, speelt geen rol.

Gevolg van deze rekenformule is dat Zwolle zich niet herkent in het groot aantal geluidgehinderden die worden berekend. Praktijkervaring en kennis van de stad geven een ander beeld. Zo blijkt vaak dat niet alleen de hoogte van het geluidniveau bepalend is om van hinder te kunnen spreken. Maar is ook de ligging van de woning bepalend. Soms wordt een hoge geluidbelasting helemaal niet als hinderlijk ervaren. Terwijl in andere gevallen juist een lage geluidbelasting wel als hinder wordt aangemerkt.

Wij hebben de afgelopen jaren gemerkt dat juist deze locatiespecifieke omstandigheden belangrijk zijn om wel of niet van hinder te kunnen spreken. Daarom hebben wij zelf een rekenformule ontwikkeld die beter aansluit bij onze eigen ervaringen. We noemen dit de Zwolse variant. En we gebruiken deze om binnen de grote groep van 8.000 geluidgehinderden de meest geluidgehinderde locaties te kunnen inventariseren en vaststellen.

6 De Zwolse variant

Sinds 2010 voeren wij het Geluidonderzoek gemeentelijke wegen (hierna: de Knelpuntenanalyse geluidhinder) uit. Doel hiervan is om de meest erge geluidhinder in Zwolle terug te dringen. Het onderzoek bevat mogelijk geluidhinderknelpunten gebaseerd op de geluidbelasting op de woning en andere locatiespecifieke kenmerken. Zodra zich een situatie van werk met werk maken voordoet, kijken we of we ook het geluidhinderknelpunt kunnen aanpakken. Al uitgevoerde projecten zijn:

- Merwedelaan (aanbrengen geluidscherm)
- Middelweg (aanbrengen topscherm op bestaande geluidwal)
- De Geren (aanbrengen grondwal)
- Sweerssenkamp (realisatie geluidscherm)

Het beleid uit de Knelpuntenanalyse geluidhinder willen wij voortzetten met dit Actieplan geluid. Wij hebben de toen gebruikte methodiek nader uitgewerkt in de vorm van de Zwolse variant. Met deze Zwolse variant stellen we binnen het aantal van 8.000 geluidgehinderden de groep met de meeste geluidhinder vast. Dit doen we met behulp van:

- een plandrempel en
- een hinderpuntscore

Zo scheiden we als het ware het kaf van het koren. Wat overigens niet wil zeggen dat de overige inwoners niet meer geluidgehinderden (kunnen) zijn. Maar wel dat deze groep deze planperiode niet in aanmerking komt voor mogelijke geluidmaatregelen op grond van dit Actieplan geluid.

6.1 De plandrempel

De regelgeving schrijft ons voor om een plandrempel vast te stellen. Dit is een geluidnorm gebaseerd op een bepaalde geluidbelasting. Wij zijn als gemeente vrij om de hoogte hiervan zelf te bepalen. Wel moeten we in een actieplan geluid aangeven wat we doen als deze plandrempel wordt overschreden. Worden er bijvoorbeeld wel of geen geluidmaatregelen getroffen? Welke maatregelen zijn dit dan eventueel? En wat is het effect van deze geluidmaatregelen?

6.1.1 Zwolse plandrempel

Voor deze planperiode leggen wij de plandrempel vast op de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB voor nieuw te bouwen woningen. Hier is sprake van een gecorrigeerde waarde. De Europese rekenmethodiek om geluidgehinderden te bepalen, gaat uit van een ongecorrigeerde waarde. Dit is ook zo vastgelegd op onze geluidbelastingkaarten voor wegverkeer. Om vergelijking en uitwisseling met deze kaarten eenvoudiger te maken, gaan wij ook uit van een ongecorrigeerde waarde. Dit betekent dat wij in de praktijk spreken van een plandrempel van 68 dB.

Daarnaast hebben wij ook andere plandrempels onderzocht. Hieruit bleek dat een lagere plandrempel meer mogelijke geluidhinderknelpunten oplevert. Het treffen van maatregelen om deze knelpunten ongedaan te maken, brengt meer kosten met zich mee. Terwijl onze middelen voor de periode beperkt zijn. Bovendien bleek in diverse gevallen dat de kosten van maatregelen niet opwegen tegen de baten. Een lagere

plandrempel zou op dit moment kunnen leiden tot valse verwachtingen bij burgers. Dit vinden wij niet wenselijk en geven wij de voorkeur aan een meer realistische plandrempel. Voor de volgende planperiode onderzoeken we opnieuw welke of de bestaande plandrempel nog steeds de meest wenselijke is.

6.2 Hinderpuntenscore

Naast de plandrempel inventariseert de Zwolse variant de meest geluidgehinderden op grond van locatiespecifieke factoren. Hiervoor heeft Zwolle een rekenformule ontwikkeld. De volgende vijf factoren maken hiervan onderdeel uit:

1. Het gebiedsgerichte geluidniveau
2. Toename verkeersgroei / handhavingsgat
3. Binnenwaarde woning (gevelisolatie)
4. Aanwezigheid stille gevel
5. Stille tuin

Deze locatiespecifieke factoren hebben we omgezet naar correctiefactoren. Iedere correctiefactor levert een aantal hinderpunten op. Afhankelijk van de hoogte van deze score is sprake van een mogelijk geluidhinderknelpunt. Uiteindelijk levert dit van de 8.000 geluidgehinderden een groep op met de meest geluidgehinderde inwoners in Zwolle (naast de groep inwoners waarvan de woning de plandrempel overschrijdt). Hierna gaan we dieper in op de vijf correctiefactoren.

6.2.1 Correctie overschrijding gebiedsgerichte basiskwaliteit

De gemeente Zwolle past voor nieuw te bouwen woningen de Handreiking Gebiedsgericht werken aan milieubeleid toe. De handreiking bevat per gebied geluidnormen (gebiedsgericht). Deze geluidnormen hebben wij onderverdeeld in ambitiewaarden en grenswaarden (ook wel 'basiskwaliteit' genoemd). Overschrijdt een woning in de toekomst de gebiedsgerichte basiskwaliteit? Dan worden aan deze locatie hinderpunten toegekend. Hoe groter de overschrijding, des te meer hinderpunten worden toegekend. Ter illustratie bevat bijlage 2 een stroomschema van deze correctiefactor.

6.2.2 Correctie verkeersgroei / handhavingsgat

Dit gaat over woningen die na 1 maart 1986 zijn gerealiseerd en als gevolg van (onverwachte) toename van verkeersgroei een hoge geluidbelasting ondervinden. Omdat ze na 1986 zijn gerealiseerd, voorziet de bestaande wetgeving niet in bescherming (geluidmaatregelen) van deze woningen. Deze woningen vallen als het ware tussen 'wal en schip'. Daarom worden deze woningen ook wel aangeduid als het (geluid)handhavingsgat. Nieuwe geluidwetgeving (wordt op dit moment aan gewerkt) moet een einde maken aan deze ongewenste situatie. Vooruitlopend hierop betrekken wij deze woningen ook bij dit Actieplan geluid. Voor ons is het bouwjaar van de woning niet meer bepalend of wel of geen geluidmaatregelen worden getroffen. Wel houden we rekening met de voor de woning geldende geluidnorm (deze kan hoger zijn vastgesteld dan de geldende voorkeursgrenswaarde).

6.2.3 Correctie binnenwaarde woning

We kijken ook naar het geluidniveau in de woning. Mensen verblijven nu eenmaal veel uren van de dag in hun woning. Een goed en prettig binnenklimaat in de woning is een groot goed en verdient bescherming. Bij deze correctiefactor is de benodigde isolatiewaarde van de woning bepalend. Oudere woningen hebben over het algemeen een slechtere isolatiewaarde dan nieuwere woningen. Dit betekent dan ook dat oudere woningen op grond van deze correctiefactor eerder hinderpunten krijgen dan nieuwere woningen. Net als bij de vorige correctiefactor wordt ook hier rekening gehouden met de voor de woning geldende geluidnorm.

6.2.4 Correctie ontbreken stille gevel

Een woning die op alle gevels zwaar belast wordt met geluid moet meer hinderpunten krijgen dan een woning met minder geluidbelaste gevels. Deze laatste woning heeft namelijk te maken met een 'stillere' omgeving en hierdoor meer genot van zijn woning. Relevant is welke gebiedsgerichte geluidnorm geldt voor een woning. Zo is de basiskwaliteit voor een woning in het centrumstedelijk gebied hoger dan voor een woning in een groenstedelijk gebied. Afhankelijk van de overschrijding worden punten toegekend.

6.2.5 Correctie ontbreken stil deel in de tuin

Onze ervaring is dat burgers hun tuin erg belangrijk vinden. Ze beschouwen de tuin vaak als een verlengd onderdeel van de woning. Daarom hebben we dit belang opgenomen in de methodiek. We vinden wel dat er sprake moet zijn van een relevante tuin en dat het grootste deel hiervan geluidbelast moet zijn. Wordt aan deze voorwaarden voldaan. Dan worden aan een woning hinderpunten toegekend.

6.2.6 Indeling in klassen

Alle woningen worden op grond van de toegekende hinderpunten ingedeeld in een klasse. In totaal zijn er vijf klassen. Iedere klasse heeft een kleur uiteenlopend van lichtgroen (weinig hinderpunten) tot rood (meeste hinderpunten). We kunnen niet alle woningen aanpakken en aanmerken als een mogelijk geluidhinderknelpunt. Ten eerste omdat veruit de meeste woningen geen knelpunt zijn, En ten tweede omdat de financiële middelen ontbreken om alles aan te pakken. Daarom kiezen wij ervoor om voor de komende vijf jaren alleen woningen aan te merken als een mogelijk geluidhinderknelpunt als:

- ze scoren in de klasse oranje en/of rood dan wel
- ze scoren in de klasse geel in combinatie met de klasse oranje en/of rood (een gebied waar woningen alleen geel scoren wordt niet aangemerkt als een potentieel geluidhinderknelpunt)

6.2.7 Geografische ligging van woningen

Individuele woningen vormen in principe geen mogelijk geluidhinderknelpunt. Woningen moeten een geografische eenheid vormen om als potentieel knelpunt te kunnen worden aangemerkt. Ze moeten als het ware bij elkaar in de buurt liggen. Wij passen dit toe omdat zo de getroffen geluidmaatregelen het meest effect hebben (en de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet). De kosten van het treffen van maatregelen voor een individuele woning wegen niet op tegen de effecten ervan. Een

uitzondering hierop zijn woningen die zich bevinden in de klasse oranje of rood. Deze zouden eventueel aangepakt kunnen worden door het treffen van gevelmaatregelen. Alle mogelijke geluidhinderknelpunten zijn vastgelegd op de Geluidhinderknelpuntenkaarten zoals opgenomen in bijlage 3 en 4.

6.3 Klachten maken geen onderdeel uit van de Zwolse variant

Klachten maken geen onderdeel uit van de Zwolse variant. Hier hebben wij bewust voor gekozen. Klachten hebben namelijk vaak verschillende achtergronden. Bovendien is geen objectieve maatstaf aanwezig wanneer wel of niet sprake is van een klacht. Wel vinden we het belangrijk om klachten als signaalfunctie te gebruiken. Daarom gaan we ze de komende planperiode monitoren. Dit houdt in ieder geval in dat we ze inventariseren, registeren en analyseren. Vervolgens betrekken wij ze bij de opstelling van het volgende Actieplan geluid.

7 **Geluidgehinderden Zwolse variant**

Met de Zwolse variant hebben we de meest geluidgehinderde inwoners van Zwolle in beeld gebracht. Dit hebben we gedaan op basis van:

- woningen die de plandrempel overschrijden:
- woningen die onderdeel uitmaken van een locatie die op basis van hinderpunten scoort als potentieel geluidhinderknelpunt

Nu gaan we dieper in op de aantallen geluidgehinderden. Hierbij kijken we zowel naar gemeentelijke wegen als naar overige wegen. Ook lichten we kort toe hoe de Zwolse variant in de praktijk werkt.

7.1 **Overschrijdingen plandrempel**

Het aantal woningen in Zwolle dat de plandrempel van 68 dB overschrijdt bedraagt 361. Van dit aantal zijn 147 woningen zogenaamde saneringswoningen. Dit zijn woningen die voldoen aan de wettelijke voorwaarden om op enig moment in aanmerking te komen voor geluidsanerende maatregelen. Een van deze voorwaarden is dat de geluidbelasting op de gevel van de woning hoog moet zijn. In Nederland wordt dit ook wel aangeduid als de saneringsoperatie geluidhinder. Deze landelijke saneringsoperatie loopt al vele jaren. Dit geldt ook voor onze gemeente. Zo hebben wij de afgelopen jaren veel saneringswoningen aangepakt door ze te voorzien van geluidisolerende voorzieningen.

Het resterende deel van de woningen dat de plandrempel overschrijdt, bestaat uit:

- 131 uit woningen die geluid ondervinden van gemeentelijke wegen en
- 83 woningen die geluid ondervinden van provinciale wegen of de Rijksweg A28.

Voor een totaaloverzicht van alle woningen die de plandrempel overschrijden verwijzen we naar bijlage 3.

7.2 **Locaties op basis hinderpuntenscore**

Op basis van de hinderpuntenmethodiek hebben we 14 locaties geïventariseerd als mogelijk knelpunt. Deze hebben we vastgelegd op de Geluidhinderknelpuntenkaart. Een deel van deze locaties komt overeen met de locaties zoals opgenomen in de Knelpuntenanalyse geluidhinder. Van de 14 mogelijke geluidhinderknelpunten zijn 11 het gevolg van gemeentelijke wegen. De overige drie zijn onderverdeeld in twee afkomstig van provinciale wegen en één het gevolg van de Rijksweg A28.

De Zwolse variant levert in totaal 1.070 woningen op. Dit aantal is inclusief de woningen die de plandrempel overschrijden. Hiervan zijn 1.010 woningen het gevolg van gemeentelijke wegen. Het resterende aantal komt voor rekening van provinciale wegen en de rijksweg. Een totaaloverzicht van alle locaties staat vermeld in bijlage 4.

7.3 **Groep van meest geluidgehinderden**

Op grond van de Europese rekenmethodiek bevinden zich op Zwols grondgebied ruim 8.000 geluidgehinderden. Dit aantal is het gevolg van de berekende geluidbelastingen in Zwolle. Uiteenlopend van lage tot hoge geluidbelastingen. Met de Zwolse variant is dit aantal 'afgepeld' tot een prioritaire groep van geluidgehinderden gebaseerd op de woningen die de plandrempel overschrijden of hinderpunten scoren. Dit 'afpellen' van de ongeveer 8.000 geluidgehinderden volgens Europa levert een totaal aantal

geluidgehinderden op van 1.188. Hiervan zijn 57 geluidgehinderden het gevolg van provinciale wegen en de Rijksweg A28. De overige 1.131 zijn het gevolg van gemeentelijke wegen. Deze prioritaire groep van geluidgehinderden als gevolg van gemeentelijke wegen staat deze planperiode centraal. Dat neemt niet weg dat ook andere inwoners van Zwolle geluidhinder ervaren en ondervinden. Maar zij komen deze periode in principe niet in aanmerking voor geluidmaatregelen.

7.4 Zwolse variant in de praktijk

Dit voorbeeld geeft kort aan hoe de Zwolse variant in de praktijk werkt. Nog niet zo heel lang geleden is het winkelcentrum Zwolle Zuid met woningen gerealiseerd. Deze woningen leveren volgens de Europese methodiek geluidgehinderden op. Terwijl Zwolle deze woningen bewust en na een uitgebreide belangenafweging heeft toegestaan op deze locatie. Bij de bouw van de woningen is rekening gehouden met de hoge geluidbelasting op de woningen. Zo zijn bijvoorbeeld extra isolerende maatregelen aangebracht zodat het binnenklimaat beschermd is. Om deze locatie nu aan te merken als een potentieel geluidhinderknelpunt met geluidgehinderden vindt Zwolle onterecht. Met de Zwolse variant zijn dit soort locaties gefilterd en is het aantal van 8.000 geluidgehinderden afgepeld. Dit verklaart waarom de prioritaire groep van geluidgehinderden kleiner is dan het aantal geluidgehinderden volgens de Europese methodiek.

7.5 Toename geluidgehinderden in de toekomst

Uit geluidberekeningen blijkt dat het aantal geluidgehinderden in de toekomst toeneemt. Belangrijkste reden hiervan is de toename van de autonome verkeersgroei. Zwolle vindt deze geen gewenste ontwikkeling en wil daarom deze periode waar mogelijk maatregelen treffen.

8 Doelen en speerpunten

Een toename van het aantal geluidgehinderden in Zwolle vinden we niet wenselijk. Voor bestaande situaties betekent dit dat we geluidmaatregelen zullen treffen. Onze focus ligt hierbij op de geluidgehinderden die we met de Zwolse variant hebben geïnteriseerd. We kunnen deze periode niet alle mogelijke knelpunten aanpakken. Belangrijkste reden hiervan is dat de beschikbare middelen onvoldoende zijn. Daarom hebben we onze doelen hierop afgestemd. Hierbinnen hebben we een aantal speerpunten opgenomen waar we deze periode extra aandacht aan geven.

8.1 Afname geluidgehinderden

Ons doel is om deze periode het aantal geluidgehinderden van 1.131 met 350 te verminderen tot 781. Deze ambitie hebben we bepaald op basis van ervaringscijfers van de afgelopen jaren en de beschikbare middelen. Jaarlijks streven we naar een afname van 70 geluidgehinderden. Dit is indicatief bedoeld en kan per jaar verschillen. Dat heeft te maken met de aanpak van een geluidhinderknelpunt. Met het ene knelpunt kunnen we namelijk meer geluidgehinderden aanpakken dan met een ander knelpunt.

Binnen deze doelstelling hebben wij nog de speerpunten:

- afronding bestaande saneringsvoorraad wegverkeerslawaaai (zogenaamde A-lijstwoningen)
- afronding woningen Eindmelding wegverkeerslawaaai ('vergeten' woningen die bij de eerste inventarisatie niet zijn meegenomen op de A-lijst)

8.1.1 Afronden Zwolse saneringsvoorraad

Het vorige hoofdstuk ging al kort in op de saneringswoningen. Afgelopen jaren hebben wij de veel van deze woningen al gesaneerd. Dit hebben we meestal gedaan door het aanbrengen van gevelmaatregelen (bijvoorbeeld een suskast of extra geïsoleerd glas). Deze periode willen we de Zwolse operatie afronden. Dit betreft ook de woningen die naar voren zijn gekomen in het kader van de Eindmelding wegverkeerslawaaai. Deze woningen waren aanvankelijk vergeten, maar zijn later alsnog toegevoegd aan de Zwolse geluidhindersaneringsoperatie.

Het afronden is zowel het treffen van geluidvoorzieningen aan woningen als het doorlopen van alle noodzakelijke procedures. Als geluidmaatregelen moeten worden getroffen, sluiten we zoveel mogelijk aan bij het uitgangspunt van werk met werk maken.

8.2 Afronding geluidhinderknelpunt

Niet alleen de vraag 'Wanneer is sprake een geluidhinderknelpunt?' is belangrijk. Maar ook de vraag 'wanneer is een geluidhinderknelpunt afgerond?' is belangrijk. Wij beschouwen een geluidhinderknelpunt afgerond als: *alle geluidwerende maatregelen zijn getroffen die passen binnen de stedenbouwkundige en landschappelijke voorwaarden en die draagvlak genieten onder de buurtbewoners.*

We kiezen bewust voor deze pragmatische werkwijze en niet voor een vaste norm. Een vaste norm voor alle geluidhinderknelpunten is niet mogelijk omdat ieder knelpunt anders is. Op de ene locatie kunnen meer en andere maatregelen worden toegepast

dan een andere locatie. Daarom kunnen we ook niet op voorhand aangeven wat het effect is van maatregelen op een locatie. Zouden we dan toch met een vast norm gaan werken dan kan dit leiden tot valse verwachtingen bij buurtbewoners. Dit vinden we niet wenselijk.

Soms kunnen niet alle geluidmaatregelen worden getroffen op een locatie. Voorbeelden hiervan zijn:

- het werk met werk maken laat het op dat moment niet toe
- er is geen draagvlak onder de buurtbewoners om alle geluidwerende maatregelen te treffen die mogelijk zijn binnen de gestelde kaders
- het voor deze periode beschikbare budget is niet (meer) toereikend om alle mogelijke (en gewenste) geluidmaatregelen te treffen

In dat geval blijft de locatie als potentieel geluidhinderknelpunt voor de toekomst aangemerkt. We beschouwen dit knelpunt dan nog niet als afgerond. Op een later moment kan zich namelijk opnieuw een mogelijkheid voordoen om alsnog alle geluidmaatregelen uit te voeren. Pas als deze maatregelen zijn getroffen is dit geluidhinderknelpunt afgerond.

Nadat een knelpunt volledig is afgerond, verwijderen we deze van de Geluidhinderknelpuntenkaart. Aan dit voormalige knelpunt worden dan geen hinderpunten meer toegekend. Zijn slechts gedeeltelijk geluidmaatregelen getroffen? En kunnen de overige, niet-getroffen maatregelen nog in de toekomst worden uitgevoerd? Dan wordt aan dit knelpunt nog een beperkt aantal hinderpunten toegekend. Zo blijft dit knelpunt in beeld totdat alle mogelijke maatregelen ook daadwerkelijk zijn getroffen.

8.2.1 Geluidmaatregelen getroffen zonder afname geluidgehinderden

Wij treffen niet geluidmaatregelen om alleen de hoogte van de geluidbelasting op de gevel van de woning te verminderen. Het gaat ons vooral om een verbetering van de algehele geluidsituatie op een locatie. Gevolg van deze aanpak is dat de afname van de geluidbelasting op de gevel van de woning kan verschillen. Bij de ene woning kan sprake zijn van een grote afname terwijl dit niet het geval is voor andere woning waar we maatregelen hebben getroffen.

Omdat de afname van geluid op de gevel van de woning bepalend is bij de Europese methodiek. En deze geen rekening houdt met toename van leefgenot in de omgeving. Kan het voorkomen dat het aantal geluidgehinderden volgens de Europese niet is afgenomen terwijl de algehele geluidsituatie wel is verbeterd in een gebied. Wij vinden dat hiermee rekening moet worden gehouden. Zo wordt voorkomen dat een onjuist beeld ontstaat over het effect van getroffen geluidmaatregelen en ingezette middelen.

8.2.2 Afronden geluidhinderknelpunt zonder maatregelen te treffen

Het kan gebeuren dat een mogelijk geluidhinderknelpunt wordt afgerond zonder dat daadwerkelijk geluidwerende maatregelen worden getroffen. Dit kan het geval zijn als bijvoorbeeld een weg wordt verlegd waardoor de geluidbelasting op de desbetreffende locatie afneemt. Of een bestaande weg wordt opnieuw ingericht wat gevolgen heeft voor de bestaande geluidsituatie. In dat geval spreken wij van een geluidsanering die

op natuurlijke wijze wordt afgerond. Het treffen van geluidwerende maatregelen heeft voor die locatie geen toegevoegde waarde. Bij de uitvoering van dit Actieplan geluid houden wij rekening met deze situaties.

8.3 Geluidhinderknelpunten niet-gemeentelijke wegen

Zoals wij eerder aangaven, zijn wij niet bevoegd en verantwoordelijk voor provinciale wegen en rijkswegen. De provincie respectievelijk Rijkswaterstaat zijn hiervoor verantwoordelijk. Zij zijn net als wij verplicht een actieplan geluid vast te stellen. Met onze Zwolse variant hebben wij mogelijke geluidhinderknelpunten als gevolg van deze wegen geïnteriseerd. Zowel de provincie als Rijkswaterstaat zijn niet verplicht om te werken met de Zwolse variant. Wel vinden wij het belangrijk dat ook mogelijke geluidhinderknelpunten als gevolg van deze wegen aandacht krijgen. Daarom treden wij deze planperiode actief met deze organisaties in overleg over hoe met deze knelpunten omgegaan kan worden.

9 Uitvoering maatregelen en betrokkenheid buurt

De Zwolse variant inventariseert waar zich in de stad mogelijke geluidhinderknelpunten voordoen. Geluidmaatregelen worden alleen getroffen in het kader van werk met werk maken. Als dit zich voordoet, wordt eerst nader onderzoek uitgevoerd en het draagvlak in de buurt geïnventariseerd.

9.1 Nader onderzoek

Alle mogelijke geluidhinderknelpunten zijn gebaseerd op de nu beschikbare gegevens. De praktijk leert ons dat deze gegevens niet altijd actueel zijn en de werkelijkheid goed benaderen. Daarom wordt ieder mogelijk knelpunt nader geïnventariseerd. Zo voorkomen we dat nu geïnventariseerde knelpunten ook daadwerkelijk knelpunten zijn waarvoor geluidmaatregelen moeten worden getroffen. Het nader onderzoeken houdt in ieder geval in dat wij:

- de juistheid van de gebruikte verkeersgegevens in verkeersmodel (opnieuw checken (o.a. verkeersintensiteiten, correct ingevoerd wegennet, etc.)
- nagaan of de locatiespecifieke omstandigheden van het geluidhinderknelpunt op een juiste wijze zijn verwerkt in de rekenformule Zwolse variant (komt bijvoorbeeld de ligging van de tuin zoals opgenomen in het geluidmodel overeen met de werkelijke situatie).

Conclusies van dit nader onderzoek kunnen zijn dat:

- het mogelijk geluidhinderknelpunt niet langer meer een knelpunt is omdat de oorspronkelijk gebruikte gegevens onjuist of onvolledig waren waardoor de locatie of woning onterecht als knelpunt is aangemerkt of
- het aanmerken van de locatie als mogelijk geluidhinderknelpunt terecht was en deze als knelpunt aangemerkt moet blijven

9.2 Betrokkenheid buurtbewoners

Wij vinden het belangrijk dat buurtbewoners het eens zijn met onze aanpak. Als de buurt aangeeft geen geluidhinder te ondervinden. Of dat het treffen van maatregelen niet wenselijk is. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als geluidmaatregelen het bestaande uitzicht aantasten. De buurt kan dan aangeven dat de geluidhinder niet opweegt tegen het verdwijnen van het uitzicht. In dat geval gaan wij ook geen geluidmaatregelen treffen. Geeft de buurt daarentegen aan wel geluidhinder te ondervinden en maatregelen te wensen. Dan bevestigt dit onze inventarisatie als mogelijk knelpunt en kan het in aanmerking komen voor eventuele geluidmaatregelen. Zo maken we samen de stad.

9.2.1 Stedenbouwkundige en landschappelijke randvoorwaarden

Naast draagvlak moet geluidmaatregelen ook passen binnen de Zwolse stedenbouwkundige en landschappelijke randvoorwaarden. Deze voorwaarden in samenhang met de wensen uit de buurt moeten leiden tot de op die ene locatie gewenste geluidmaatregelen. Voor ieder knelpunt moet dit proces worden doorlopen. Wij hechten dan ook veel waarde aan een goede communicatie met de buurt. Ook zullen we dit gebruiken om na te gaan of de buurt een bijdrage kan leveren aan de uitvoering van het project (bijvoorbeeld door aanwezig groen te snoeien of dit na

realisatie van de maatregelen te beheren en te onderhouden). Hierover maken wij dan nadere afspraken met de buurt.

9.3 Werk met werk maken

Het tot nu toe gevoerde beleid voor het aanpakken van geluidhinderknelpunten was gebaseerd op 'werk met werk maken'. Afgelopen jaren bleek dit een succesvolle formule te zijn. Enerzijds omdat we hiermee kosten konden besparen en anderzijds omdat dit ruimte gaf voor een flexibele aanpak. Daarom kiezen we ervoor om deze aanpak ook toe te passen voor de uitvoering van dit Actieplan geluid. We maken hierbij geen onderscheid tussen een knelpunt op basis van een plandrempeleoverschrijding of een hinderpuntenscore.

Bij werk met werk maken is de aanpak van het geluidhinderknelpunt altijd volgend. Leidend zijn werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van (grote) infrastructurele werken. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij de Mobiliteitsvisie gemeente Zwolle van oktober 2008. Deze visie geeft onder andere aan welke wegen wanneer in aanmerking komen voor aanleg dan wel reconstructie.

Naast infrastructurele werken voert Zwolle ook groot onderhoud uit aan wegen en kunstwerken. Deze werkzaamheden kunnen ook aanleiding zijn om ze te combineren met de aanpak van een geluidhinderknelpunt. Bijvoorbeeld door het treffen van geluidarm asfalt in plaats van standaard asfalt.

Tot slot zorgen we voor een goed en actueel inzicht in onze grondstromen binnen de gemeente. Het kan namelijk zijn dat grond vrijkomt op een locatie die wij elders kunnen toepassen binnen de gemeente. In dat geval houden we rekening met de geïnterviewde geluidhinderknelpunten. Mogelijk dat de geluidssituatie op één van deze locaties verbeterd kan worden door het aanbrengen van een grondwal (die het geluid in een gebied vermindert).

9.3.1 Eerst bronmaatregelen dan andere geluidmaatregelen

Bij het treffen van geluidwerende maatregelen wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (bijvoorbeeld aanbrengen van geluidarm asfalt). Als dit onvoldoende effect heeft. En op de desbetreffende locatie kunnen nog meer geluidmaatregelen worden getroffen. Dan overwegen wij het toepassen van overdrachtsmaatregelen. Iedere geluidhinderknelpunt is een locatie met eigen specifieke omgevingskenmerken. Hierdoor kan het zijn dat bepaalde maatregelen op de ene locatie wel toegepast kunnen worden, maar op een andere locatie niet. Dit is ook afhankelijk van de voor dat gebied geldende stedenbouwkundige en landschappelijke randvoorwaarden. Tot slot is er ook nog de beschikbaarheid van (gemeentelijke) financiële middelen. Uitgangspunt is dat alleen geluidwerende maatregelen worden uitgevoerd als dit past binnen het (op dat moment) beschikbare budget.

Het kan gebeuren dat vanwege de specifieke situatie van het gebied geen bron- of overdrachtsmaatregelen getroffen kunnen worden. Zo kan het zijn dat het aanbrengen van geluidarm asfalt of een geluidscherm niet doelmatig is ten opzichte van de kosten ervan. Of dat vanwege technische omstandigheden geluidarm asfalt of het aanbrengen

Datum
Titel

15 oktober 2013
Actieplan geluid gemeente Zwolle

van een geluidscherm niet mogelijk is. In dat geval zouden alleen geluidmaatregelen aan de woning mogelijk kunnen zijn. Dit is afhankelijk van de hoogte van de geluidbelasting, het bestaande binnenklimaat in de woning en de situering van de woning. Net als bij de rest van de maatregelen worden deze alleen getroffen in overleg met en met toestemming van de bewoners.

10

Tot slot

Wij monitoren de voortgang en uitvoering van dit Actieplan geluid. Dit gebeurt door het college in het kader van de reguliere beleidscyclus van de gemeente Zwolle. Het college verzamelt alle noodzakelijke gegevens en draagt zorg voor een goede vastlegging hiervan. Over vijf jaar evalueren wij dit Actieplan geluid.

Naast het afleggen van verantwoording over behaalde resultaten en ingezette middelen, gebruiken wij de gegevens ook voor het opstellen van het volgende Actieplan geluid. Tussentijds publiceren we resultaten en behaalde prestaties in de Staat van de stad. Ook wordt de Geluidhinderknelpuntenkaart geactualiseerd als een geluidhinderknelpunt is afgerond.

Tot slot geldt dat het Actieplan geluid en de uitvoering ervan een dynamisch proces is. Wij hechten waarde aan producten die met de tijd mee kunnen en zich kunnen aanpassen. Nieuwe inzichten en gegevens moeten adequaat en tijdig worden verwerkt. Hierdoor kan het zijn dat nu geïnventariseerde geluidhinderknelpunten gaandeweg de planperiode afvallen of dat er nieuwe bij komen. Dit alles gebeurt niet zonder motivering en een goede vastlegging hiervan zodat dit opnieuw gebruikt kan worden.

Al met al is hier sprake van een Actieplan geluid waar Zwolle waar we vertrouwen in hebben. Met een pragmatische, maar heldere werkwijze die aansluit bij onze praktijk en kennis van de stad, gaan we ervoor om de geluidssituatie de komende jaren te verbeteren en het aantal geluidgehinderden terug te dringen.

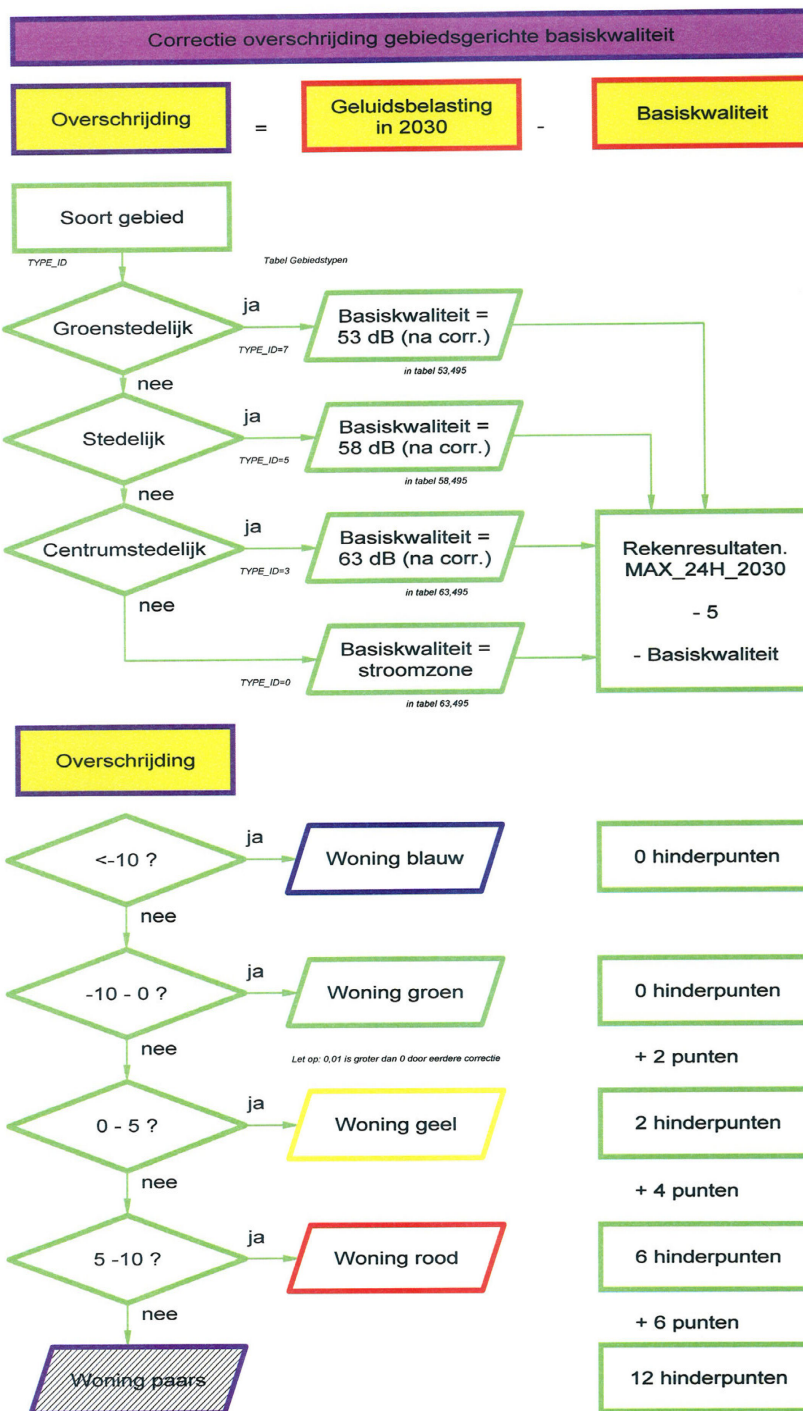
Datum
Titel

15 oktober 2013
Actieplan geluid gemeente Zwolle

Bijlage 1 Inspraak

Tijdens de inspraakperiode van 29 augustus 2013 tot en met 9 oktober 2013 zijn geen zienswijzen ingediend over het ontwerp Actieplan geluid 2013-2018.

Bijlage 2 Flowchart correctiefactor Gebiedsgerichte kwaliteit



Bijlage 3 Geluidhinderknelpuntenkaart plandrempel

Vanwege de grootte en het type bestand is deze kaart niet digitaal bijgevoegd. Maar omdat deze kaart integraal onderdeel uitmaakt van dit Actieplan geluid wordt deze hier wel vermeld. De Geluidhinderknelpuntenkaart plandrempel is wel beschikbaar via internet (www.zwolle.nl) en opvraagbaar bij de gemeente Zwolle.

Bijlage 4 Geluidhinderknelpuntenkaart hinderscore

Vanwege de grootte en het type bestand is deze kaart niet digitaal bijgevoegd. Maar omdat deze kaart onderdeel uitmaakt van dit Actieplan geluid wordt deze hier wel vermeld. De Geluidhinderknelpuntenkaart hinderscore is wel beschikbaar via internet (www.zwolle.nl) en opvraagbaar bij de gemeente Zwolle.

Bijlage 5 Overzicht gebruikte literatuur

1. Handreiking omgevingslawaai 2011, ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011
2. Actieplan omgevingslawaai gemeente Zwolle, Scenario-onderzoek, dBVision, juni 2012
3. Handreiking Gebiedsgericht werken aan milieubeleid, gemeente Zwolle, 2007
4. Mobiliteitsvisie, Zwolle on the move, gemeente Zwolle, oktober 2008