

SAMENVATTING ACTIEPLAN OMGEVINGSLAWAAI 2018 - 2023

Aanleiding

Voor u ligt het Actieplan Omgevingslawaaï voor de periode 2018 tot 2023. Met dit plan worden stappen gezet om de geluidsbelasting in de gemeente te reduceren, met als doel de hinder van en gezondheidsklachten door omgevingslawaaï te verminderen.

Met dit actieplan geven we invulling aan de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï die zich richt op de evaluatie en beheersing van de geluidsbelasting waaraan woningen, en dus mensen, worden blootgesteld. Om uitvoering te geven aan deze Richtlijn zijn in Nederland agglomeraties aangewezen. Hengelo is met de gemeenten Almelo en Enschede aangewezen. De drie gemeenten ontwikkelen een vergelijkbaar actieplan.

Op 20 juni 2017 heeft het college van B&W in dit kader de geluidsbelastingkaart van de gemeente Hengelo vastgesteld. Op deze kaart is de actuele situatie (peiljaar 2016) te zien van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer, railverkeer en industrie.

Volgens de geluidsbelastingkaart zijn in Hengelo 2.367 (was 2577 in 2011) inwoners ernstig gehinderd en 5565 (was 6.155 in 2011) inwoners gehinderd door omgevingslawaaï. Daarmee is ongeveer 2,9 % van de bevolking ernstig gehinderd en 6,9 % gehinderd door omgevingslawaaï. De grootste bijdrage tot deze hinder wordt geleverd door wegverkeer.

In Hengelo zijn 896 inwoners slaapverstoord. Daarmee is 1,1 % van de bevolking slaapverstoord. Ook voor de slaapverstoorde mensen is het wegverkeer de voornaamste bron.

De aantallen worden gepresenteerd op basis van landelijke kentallen. De effecten van het isoleren van woningen worden hier niet in meegenomen.

Ambitie (plandrempel)

In dit actieplan wordt gewerkt met een plandrempel volgens de methodiek van de Handreiking Omgevingslawaaï. De plandrempel is een ambitieniveau dat het maximaal acceptabele geluidsniveau weergeeft (op de buitenmuur van een woning). De gemeente mag de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel wordt bekeken of maatregelen mogelijk zijn om deze overschrijding terug te dringen.

De plandrempel van 63 dB (op de buitenmuur van een woning) uit het vorige actieplan is nu wederom als uitgangspunt genomen. In het vorige actieplan is binnen de gemeenten Almelo, Hengelo en Hengelo besloten om de gekozen plandrempel te laten gelden voor de lange termijn. Deze plandrempel sluit aan bij de saneringsregeling van de Wet Geluidhinder. Deze regeling kent een maximale grenswaarde voor het geluidniveau binnen woningen van 43 dB. Omdat de geluidwering van een standaardwoning 20 dB is, betekent een geluidniveau van 43 dB binnen, dat het geluidniveau op de buitengevel 63 dB is.

Tijdens het opstellen van het actieplan omgevingslawaaï is de GGD Twente en IJsselland (GGD) bij het proces betrokken. De GGD heeft de gemeenten geïnformeerd over de relatie tussen geluid en gezondheid en hen gewezen op de mogelijkheden die de GGD heeft om te kwantificeren hoe groot het gezondheidsverlies is ten gevolge van de blootstelling aan het geluid van weg- en railverkeer en bedrijven. De GGD kan instemmen met de gekozen plandrempel en geeft aan dat er dan wel maatregelen moeten worden getroffen in de vorm van b.v. stiller asfalt al dan niet in combinatie met het isoleren van woningen.

Hotspots

Als volgende stap zijn hotspots gekozen. Onder “hotspots” wordt verstaan: een cluster van locaties waar bij veel woningen de plandrempel wordt overschreden. De hotspots zijn in het actieplan nader bekeken op mogelijkheden van eventuele maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren. Door in te zoomen op deze hotspots ontstaat een helder beeld van de situaties waar de hoogste geluidsbelastingen optreden.

Er zijn in 2018 vijf hotspots bepaald. Deze hotspots stonden ook in het actieplan van 2013 waar 11 hotspots waren aangewezen. De overige 6 hotspots zijn komen te vervallen omdat er maatregelen zijn uitgevoerd of omdat er minder verkeersbewegingen zijn. Twee mogelijk nieuwe hotspots, de Tuindorpstraat en de Oldenzaalsestraat, zijn komen te vervallen na herberekening en omdat de Oldenzaalsestraat lang geleden al is gesaneerd en is voorzien van stil asfalt. Het is wel belangrijk de situatie bij de Oldenzaalsestraat te monitoren en bij het vervangen van het asfalt te kijken of een nog stillere variant haalbaar is. Er blijven dan nog vijf clusters van woningen over waar nog geen maatregelen zijn getroffen. Het gaat daarbij om het oostelijke deel van de Breemarsweg, de Deldenerstraat (tussen de Geerdinksweg en de Tuindorpstraat), de Industriestraat (tussen Christiaan Huygenslaan en Boekeloseweg), de Boekeloseweg (vanaf Breemarsweg tot de Loweg), de Bornsestraat deel Weideweg richt A1 en Beckum (Haaksbergerstraat).

Mogelijk te treffen maatregelen en kosten-batenanalyse

In Hengelo is de toepassing van stille wegdekken een veelbelovende en toegepaste maatregel om de geluidbelasting te reduceren. Daarnaast zijn maatregelen zoals het stimuleren van openbaar vervoer en het bevorderen van fietsverkeer, die een positief effect hebben op de verlaging van de geluidbelasting in de gehele gemeente, onderdeel van het bestaande beleid in Hengelo.

De toepassing van “normaal” stil asfalt in plaats van het reguliere asfalt leidt tot hogere investeringskosten en onderhoudskosten. Dit asfalt is onderhoudsgevoelig. Door het toepassen van een robuust mengsel/SMA+ dat toch stiller is, 2,6 – 3 dB, zijn de investeringskosten niet hoger als er toch al sprake is van vervanging en kan in het onderhoud worden voorzien vanuit het reeds bestaande onderhoudsbudget. De gemeente Hengelo zal de mogelijkheid om stil asfalt toe te passen alleen overwegen indien groot onderhoud noodzakelijk is en de meerkosten voor het toepassen van een robuuster stil asfalt nihil zijn (‘werk met werk’).

Uit de analyse blijkt dat de, overigens geringe, toename van de onderhoudskosten voor de verschillende hotspots uiteenlopen. Dit is afhankelijk van de lengte van het toe te passen stille asfalt. Indien de gemeente Hengelo deze maatregelen allemaal uit zal gaan voeren nemen de jaarlijkse onderhoudskosten met maximaal € 31.150,- toe. In de actieplanperiode 2013 – 2018 is dit maximaal 15.400,-. De aan te pakken hotspots waren overigens al genoemd in het vorige actieplan. De werkwijze veranderd dus niet.

Maatregelen bij de ontvanger betreffen veelal gevelisolatie van woningen, met het doel het geluidsniveau in de woning zelf omlaag te brengen. De woningen op de door het Rijk vastgestelde A-lijst zijn projectmatig met subsidie gesaneerd. Ook voor de woningen op de B-lijst kan subsidie worden aangevraagd. Inmiddels zijn voor alle lopende en nog komende projecten die voortvloeien uit dit actieplan subsidies aangevraagd. Zie bijlage 3: te saneren en al gesaneerde woningen.

Conclusie

Voor de hotspots waar in de komende planperiode groot onderhoud gepland staat zullen zo mogelijk van stil asfalt worden voorzien. De gemeente Hengelo heeft daarnaast de laatste jaren al heel veel gedaan om het geluid bij bestaande woningen te beperken. Zo is er al op verschillende locaties stil asfalt toegepast en heeft de gemeente haar beleid gericht op het stimuleren van het fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer. Al deze acties hebben een positief effect op de geluidssituatie in de gemeente Hengelo.

De gemeente Hengelo kiest net als de vorige planperiode voor de volgende aanpak:

1. Hengelo heeft de vijf resterende knelpunten op het gebied van wegverkeerslawaaai (hotspots) in beeld. Twee daarvan worden in de planperiode 2018 – 2023 aangepakt.
2. Alleen bij groot regulier onderhoud aan asfalt, of bij een grootschalige reconstructie wordt bij de genoemde hotspots een robuust, stiller asfalt toegepast. (reductie tussen de 2,6 en 3 dB)
3. Bij erg drukke kruispunten en daar waar veel wringend verkeer is, wordt een nog robuuster, lees traditioneel, mengsel toegepast.

De gemeente Hengelo ziet verder de volgende aandachtspunten:

Hengelo volgt de ontwikkelingen van geluidarm asfalt qua kosten, geluidsreducerend effect en levensduur, ook bij wringend verkeer op rotondes en kruispunten. Tevens worden in bestekken eisen gesteld aan de levensduur en worden waar noodzakelijk controlemetingen voorgeschreven.

De verkeersintensiteit op de Oldenzaalsestraat en alle belangrijke wegen die te maken hebben met de genoemde 13 hotspots zal de komende jaren met enige regelmaat in de gaten worden gehouden. De Oldenzaalsestraat is lang geleden al gesaneerd en is voorzien van stil asfalt. Bij het vervangen van het asfalt zal worden bekeken of een nog stillere variant haalbaar is.

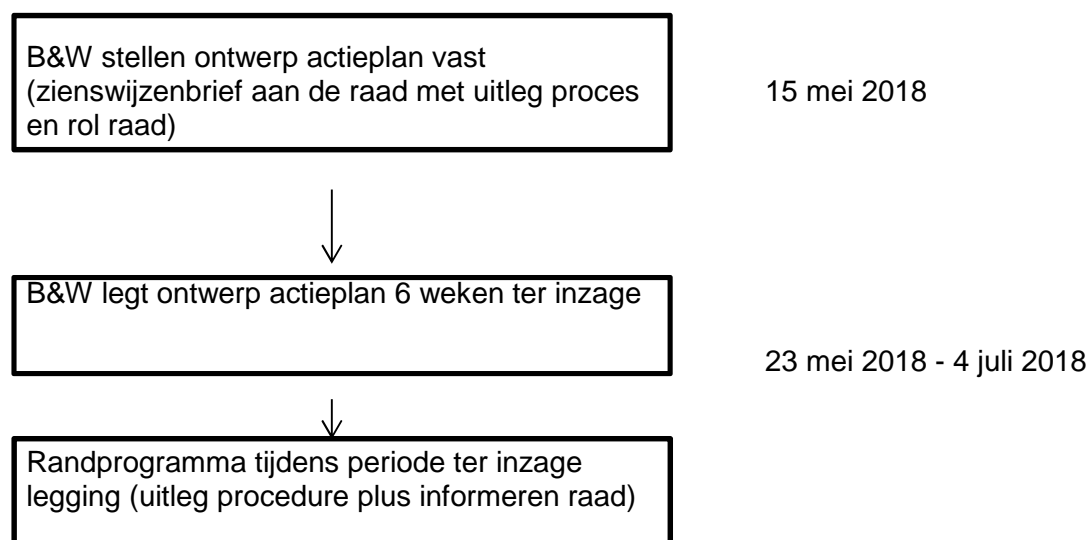
In de actieplanperiode zal worden bekeken of er alternatieve wegmarkeringen toepasbaar zijn die minder geluid veroorzaken.

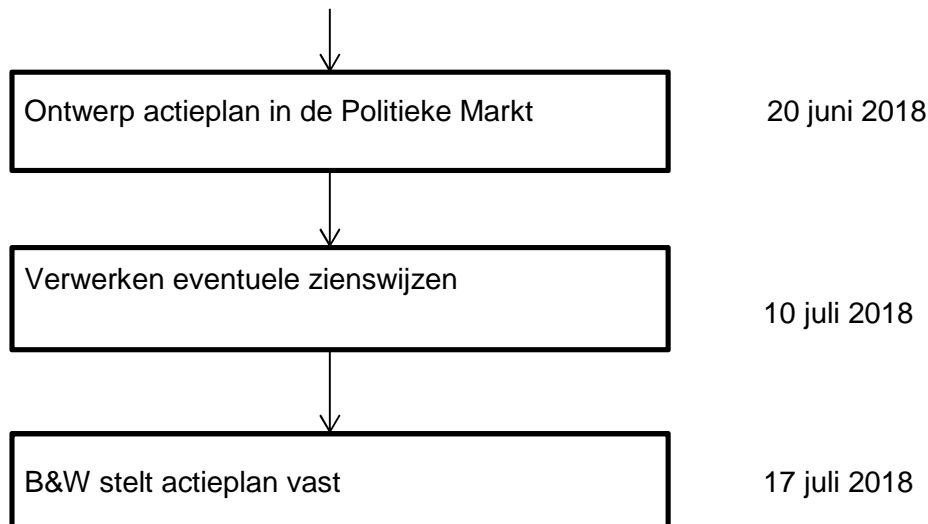
Communicatie en inspraakproces

Kennisgeving

Vanaf 22 mei 2018 heeft het ontwerp actieplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. De ter inzage legging is bekendgemaakt in het Hengelo's Weekblad. De geluidsbelastingkaart en het actieplan zijn ook gepubliceerd op de site van de Gemeente Hengelo en kunnen daar bekeken worden (www.Hengelo.nl). Een ieder kon gedurende de ter inzage legging een zienswijze mondeling en schriftelijk indienen.

De bestuurlijke behandeling van het actieplan zag er als volgt uit.





Het definitieve actieplan is tevens bekend gemaakt in de gemeenteadvertentie.

Ingekomen zienswijzen

Er is een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is voor ons aanleiding de volgende aanpassingen door te voeren in het Actieplan Omgevingslawaai 2018 – 2023:

- Naast het in de gaten houden van de verkeersintensiteit op de Oldenzaalsestraat, zullen daarnaast alle belangrijke wegen die te maken hebben met de genoemde Hotspots met enige regelmaat in de gaten worden gehouden.
- In de actieplanperiode zal worden bekeken of er alternatieve wegmarkeringen toepasbaar zijn die minder geluid veroorzaken.

De Raad heeft geen zienswijze ingebracht.

Belangrijke infrastructurele werken en/of ruimtelijke ontwikkelingen

Dit actieplan kijkt in principe 5 jaar vooruit. De kwaliteit van de leefomgeving in Hengelo wordt niet alleen beïnvloed door de maatregelen en acties, die de gemeente zelf in het kader van dit actieplan wil uitvoeren, maar ook door de verwachte en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen.

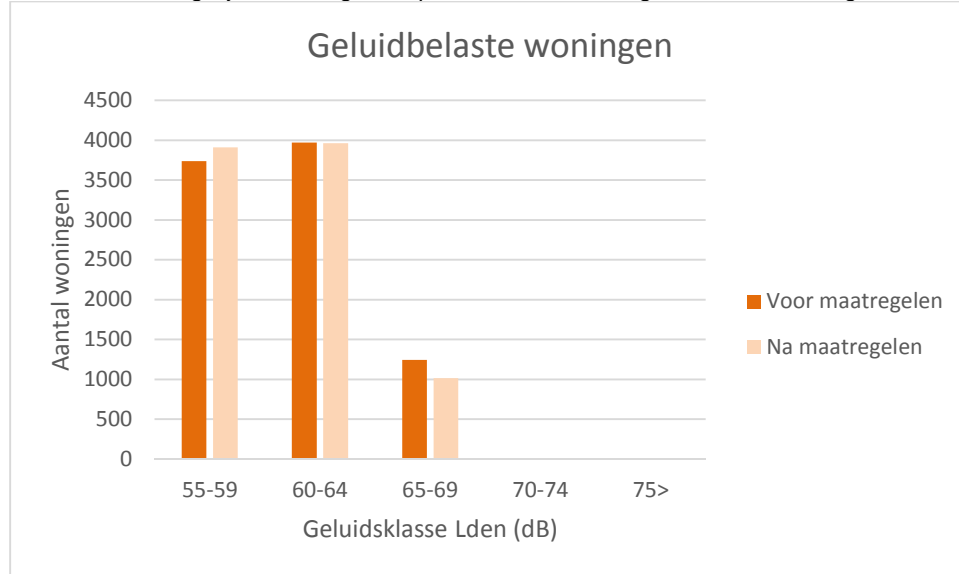
In Hengelo spelen op het moment dat dit actieplan wordt geschreven een aantal projecten. Het merendeel van deze projecten heeft ruimtelijke gevolgen, bijvoorbeeld omdat er woningen worden gebouwd of omdat de wegstructuur verandert. De belangrijkste projecten worden hieronder op een rijtje gezet:

- Doortrekken Laan Hart van Zuid, Boekelosebrug
- Herinrichting Kuipersdijk
- Herinrichting Breemarsweg Oost
- Herinrichting Marskant, Willemstraat, Deldenerstraat, Mitchamplain
- De realisatie van de wijken Dalmeden en Seahorse
- Verdere invulling Hart van Zuid
- Aanleg van de N18

Beperking van het aantal geluidgehinderde bewoners

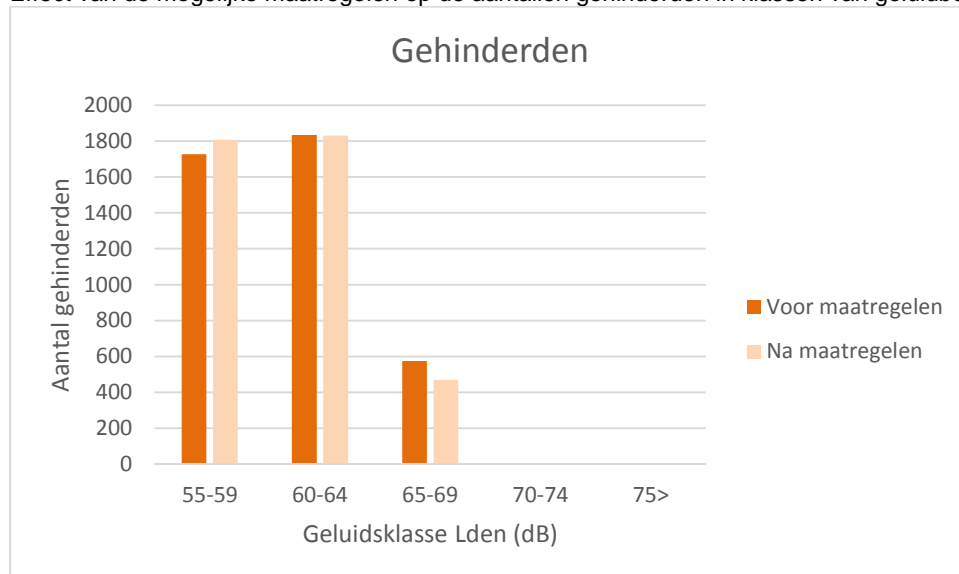
Met de beschreven maatregelen wordt beoogd de geluidbelasting terug te dringen bij de woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel. Ook zal zoals reeds omschreven een groter deel van Hengelo in de omgeving van deze wegen profiteren van een lager omgevingsgeluid. Om de effecten in kaart te brengen, is een nieuwe berekening gemaakt van de geluidsbelastingkaart, waarbij ervan uitgegaan is dat alle beschreven maatregelen zijn uitgevoerd. De effecten op de L_{den} zijn in de volgende grafieken weergegeven.

Effect van de mogelijke maatregelen op de aantallen woningen in klassen van geluidbelasting L_{den}



Uit bovenstaande figuur blijkt dat, wanneer alle maatregelen zouden worden toegepast, het aantal geluidbelaste woningen in de hogere geluidbelastingklasse 65-69 afneemt. Deze woningen verschuiven dan naar een lagere geluidbelastingklasse. Naast de afname van het aantal gehinderden neemt ook het aantal DALY's af en daarbij de gezondheidswinst toe.

Effect van de mogelijke maatregelen op de aantallen gehinderden in klassen van geluidbelasting L_{den}



Uit bovenstaande figuur blijkt dat, wanneer alle maatregelen zouden worden toegepast, ook het aantal gehinderden in de hogere geluidbelastingklasse 65-69 afneemt. Ook in lagere geluidbelastingklassen is nog steeds sprake van een percentage gehinderden. Het aantal gehinderden in de hogere geluidbelastingklasse neemt door het toepassen van alle beschreven maatregelen af met 105. Naast de afname van het aantal gehinderden neemt ook het aantal DALY's af en daarbij de gezondheidswinst toe. Het hanteren van de plandrempel levert een totale "gezondheidswinst" op van ca. €609.000,= (7,2 Daly x €84.611,-).

Van de maatregelen bij de twee hotspots in deze actieplanperiode profiteren 3564 inwoners. Bij ongeveer 1620 woningen is er daardoor een lagere geluidbelasting.

Resultaatpunten op basis van rekengrenzen

GRPNAME	-3--0,1	-0,1-100	0-0	0-0	0-0	0-0	0-0	Totaal
	668	563	0	0	0	0	0	1231
	952	673	0	0	0	0	0	1625
Totaal	1620	1236	0	0	0	0	0	2856

Vergelijking 2011 en 2016

Wegverkeer

Uit een vergelijking van de resultaten van 2011 en 2016 van het wegverkeer komt het volgende naar voren:

- het totale aantal gehinderde personen is afgenomen met 1 % en het aantal ernstig gehinderde personen met 1,5 %
- het aantal woningen waar geluidwerende voorzieningen zijn aangebracht en die een geluidbelasting hebben hoger dan 55 dB is toegenomen met 87 %

Een vergelijkbaar beeld komt naar voren als de resultaten van de nachtperiode van beide jaren met elkaar worden vergeleken.

Bij ruim 370 woningen is de geluidbelasting 3 dB afgenomen ten opzichte van 2011. Dit betekent een halvering van de geluidbelasting. De behaalde geluidreductie is vooral het gevolg van de keuzes die voortvloeien uit het actieplan omgevingslawaaai van 2013 waardoor bij de reconstructie van de Westtangent en de Enschedesestraat is gekozen voor een stiller asfalt.

Railverkeer

Uit een vergelijking van de resultaten van 2011 en 2016 van het railverkeer komt naar voren dat het totale aantal ernstig gehinderde personen en gehinderde personen is afgenomen met 65 %.

Het aantal woningen waarvoor geluidswerende voorzieningen zijn aangebracht en die een geluidbelasting hebben hoger dan 55 dB is toegenomen met 71 %.

Een vergelijkbaar beeld komt naar voren als de resultaten van de nachtperiode van beide jaren met elkaar worden vergeleken.

De daling van het aantal gehinderden door railverkeer komt onder andere door het gerealiseerde scherm langs het spoor richting Oldenzaal, gewijzigde railverkeerbewegingen, het vervangen van houten dwarsliggers, andere typen en samenstelling van treinen en stillere goederentreinen.