

Ontwerp Programma Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Almelo

gelezen de tekstinhoud van "Programma Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029 " d.d. 03-12-2024.

Overwegende dat:

Het college heeft het ontwerp Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029 opgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Met dit actieplan legt Almelo een plandrempel op de gevel van 63 dB voor weg- en railverkeersgeluidslawaai en 55 dB voor industrielawaai vast. Ligt de geluidbelasting onder de plandrempel dan is het acceptabel. Is de geluidbelasting hoger dan de plandrempel dan is er sprake van een knelpunt een hotspot. Het Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029 geeft aan waar de drempel wordt overschreden (de zogenaamde "hotspots") en welke maatregelen de gemeente overweegt om de geluidbelasting hier terug te dringen. Het is een wettelijke plicht om elke vijf jaren een actieplan op te stellen.

Besluit;

Artikel I

"Programma Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029 " opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking per [Juridisch werkend vanaf (Aanlevering)]
Aldus besloten door het college Gemeente Almelo, 3 december 2024.

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Programma Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029

1 Samenvatting

1.1 Wettelijk kader

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai (Richtlijn) vraagt om de evaluatie en beheersing van geluidbelastingen waaraan woningen, en dus mensen, worden blootgesteld. De Richtlijn is opgenomen in de Wet milieubeheer. In Nederland zijn grote gemeenten en agglomeraties aangewezen. Gemeente Almelo maakt samen met de gemeenten Enschede en Hengelo onderdeel uit van de agglomeratie Enschede. Om de vijf jaar wordt een geluidbelastingkaart en een actieplan gemaakt. Op 28 maart 2023 is de nieuwste geluidbelastingkaart vastgesteld. Vervolgens moet er een actieplan vastgesteld worden. Almelo, Enschede en Hengelo werken samen bij het opstellen van het actieplan.

Dit actieplan wordt vastgesteld onder het regime van de Omgevingswet en is voor de gemeente Almelo.

1.2 Inspraak

De uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht is van toepassing op de vaststelling van het actieplan omgevingslawaai. Een ieder heeft zienswijzen naar voren kunnen brengen over het ontwerp actieplan omgevingslawaai. Ook de gemeenteraad van de gemeente Almelo is hiertoe in de gelegenheid gesteld. Het college van de gemeente geeft vervolgens een reactie op de zienswijzen en stelt het definitieve actieplan omgevingslawaai vast.

1.3 Inwonersparticipatie

Naast de formele inspraak en de publicatie van de geluidbelasting kaart op de website icinity.nl, zijn de deelnemers van het Almelopanel gevraagd om een enquête in te vullen. De enquête bevat dezelfde vragen als de vorige keer (zie rapport "Beleving Omgevingslawaai en trillingen Almelo 2023").

De inwonersparticipatie, zoals die in 2018 is gehouden, is niet herhaald. De 121 punten die toen zijn opgehaald en genoemd in het vorige actieplan zijn destijds besproken met de betrokken medewerkers van de betreffende afdelingen van de gemeente Almelo.

1.4 Rapportage geluidsbelastingkaarten

Op 28 maart 2023 is de geluidsbelastingkaart van de gemeente Almelo vastgesteld. Op deze kaart staat de actuele geluidssituatie (peiljaar 2021) van het wegverkeer, railverkeer en industrie. Volgens de geluidsbelastingkaart zijn in Almelo bijna 2.500 inwoners ernstig gehinderd. Daarmee is 3,4 % (2017: 3,1 %) van de bevolking ernstig gehinderd. De grootste bijdrage aan deze hinder ontstaat door het wegverkeer. In Almelo worden rond de 1.000 inwoners ernstig in hun slaap gestoord. Dat is 1,7 % van de bevolking. Ook hier is het wegverkeer de voornaamste bron.

1.5 Ambitie (plandrempels)

In het actieplan wordt gewerkt met een plandrempel. De gemeente mag de hoogte van de plandrempel zelf bepalen en daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. In situaties waar de geluidbelasting hoger is dan de plandrempel wordt bekeken of geluidreducerende maatregelen mogelijk zijn om de overschrijding terug te dringen. De plandrempel is een ambitiewaarde. Geen grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van een sanctie als de waarde niet gerealiseerd wordt. De gemeenten Almelo, Enschede en Hengelo hebben wederom besloten om de plandrempel vast te stellen op 63 dB (voor weg- en railverkeerslawaai). Voor industrielawaai geldt een plandrempel van 55 dB.

1.6 Hotspots

Onder 'hotspot' wordt verstaan: een cluster van woningen waar de plandrempel wordt overschreden en die in het actieplan nader wordt bekeken. Door in te zoomen op deze hotspots ontstaat een helder beeld van de situaties waar de hoogste geluidbelastingen optreden. In Almelo zijn voor de komende vijf jaren 4 hotspots toegevoegd aan de eerder vastgestelde 13 hotspots.

1.7 Evaluatie Actieplan Omgevingslawaaï 2018-2022

In het vorige actieplan zijn dertien hotspots vastgesteld. Bij de vaststelling is bepaald dat er alleen maatregelen getroffen zouden worden als er 'werk met werk' gemaakt werd en er voldoende financiële dekking was. De aanleg van geluidarm asfalt, in combinatie met groot onderhoud aan de weg, is de enige aangewezen maatregel.

Hotspots gemeentelijke wegen en getroffen maatregelen sinds 2018

	Hotspots gemeentelijke wegen	Getroffen maatregelen sinds 2018
1	Ootmarsumsestraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt. Los van het actieplan is de Sluitersveldsingel qua doorstroming verbeterd. Of er minder sluipverkeer over de Ootmarsumsestraat rijdt is nog niet bekend.
2	Schoolstraat	Het wegdek is recent vervangen door 'Akoestisch geoptimaliseerd SMA' (SMA-NL 8G+). Dit wegdek is geluidarm.
3	Nachttegaalstraat	De straat is voorzien van geluidarm asfalt van het type Microflex SMA, een 'dunne deklaag A'. Abusievelijk is gerekend geluidreductie die overeenkomt met een dunne deklaag B.
4	Violierstraat	Geen groot onderhoud.
5	Henriette Roland Holstlaan	Op de doorgaande rijbanen bij de ovonde ter hoogte van de Frederik van Edenstraat is rond 2021 'Akoestisch geoptimaliseerd SMA' (SMA NL 8G+) gelegd. Tussen de ovonde en de Rembrandtlaan ligt gewoon asfalt (referentiewegdek). Tussen de ovonde, ter hoogte van de Rembrandtlaan, en de Schoolstraat ligt nu het geluidarme 'Deciville'.
6	Wierdensestraat	Er ligt gewoon asfalt. Op korte termijn is groot onderhoud gepland.
7	Rietstraat	Geen groot onderhoud.
8	Zuiderstraat en Bornerbroeksestraat	De Zuiderstraat heeft opnieuw gewoon asfalt gekregen. De Bornerbroeksestraat kreeg nog geen groot onderhoud.
9	Bornsestraat	Geen groot onderhoud en dus (nog) geen geluidarm asfalt.
10	Raveslootsingel (t.h.v. Swanehof)	Geen groot onderhoud en dus (nog) geen geluidarm asfalt.
11	Van Rechteren Limpurgsingel, (t.h.v. de Oosteres)	Geen groot onderhoud.
12	Brugstraat (oneven nummers)	De Brugstraat, in het vorige actieplan aangeduid met Bruglaan, is in 2021 'gereconstrueerd' en heeft gewoon asfalt gekregen.
13	Berlagelaan (oneven nummers)	Geen groot onderhoud.

1.8 Hotspots voor de komende periode van 2024 tot 2029 (1)

[1] Qua jaartallen is aansluiting gezocht met de werkelijke periode en die van Enschede en Hengelo. Dit actieplan wordt in 2024 vastgesteld.

In aanvulling op de dertien genoemde hotspots worden de volgende vier hotspots toegevoegd.

Toegevoegde hotspots

	Hotspots gemeentelijke wegen	Ligging, tussen
14	Stins	De Van Rechteren Limpurgsingel en Nijenrode
15	Van Rechteren Limpurgsingel thv de woningen Bornsestraat 336-354	De Bolkshoeksweg en de Weezebeek. Het wegdek is geluidarm (SMA-NL 8G+).
16	Zeven Bosjes 2 t/m 38	De Vogelweide en De Geelgors

Drie hotspots zijn langer geworden. Hotspot 1, de Ootmarsumsestraat, loopt nu van de Vriezenveenseweg tot aan de Sluitersveldsingel. Hotspot 10, de Burgemeester Raveslootsingel strekt zich nu uit tot het wegvak tussen de Zuiderstraat en de Poulinkstraat. Hotspot 12, de Brugstraat, betreft nu de gehele Brugstraat, tussen de Haven Noordzijde en de Sluiskade Zuidzijde.

1.9 Mogelijk te treffen maatregelen en de kosten-batenanalyse

De focus in de kosten-batenanalyse ligt op het aanbrengen van geluidarme wegdekken. Alle overige maatregelen zijn moeilijk te begroten en ook hun effect op het aantal geluidbelaste woningen is moeilijk exact weer te geven. De toepassing van geluidarm asfalt in plaats van het reguliere asfalt leidt tot hogere onderhoudskosten.

De gemeente Almelo past bij alle hotspots geluidarm wegdek toe, waar dit technisch en financieel mogelijk is. Het jaarlijks onderhoudsbudget wordt hierdoor hoger omdat de aanleg van geluidarm asfalt wat duurder is en sneller vervangen moet worden.

De staat en onderhoud van het wegdek bij de hotspots is in januari 2024 besproken met de medewerkers van de gemeente Almelo die betrokken zijn bij het wegonderhoud. Voor de meeste hotspots geldt dat er de komende planperiode (5 jaren) geen onderhoud is gepland en dat het toepassen van geluidarm asfalt daarmee nu nog niet aan de orde is.

Mogelijk te treffen maatregelen

Hotspots gemeentelijke wegen		Mogelijk te treffen maatregelen (2024-2029)
1	Ootmarsumsestraat	Het onderhoud van het wegvak tussen de St. Josephstraat en de tunnel is gepland voor 2024. Daarvoor kan een afweging worden gemaakt of geluidarm asfalt mogelijk is. De rest van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
2	Schoolstraat	De Schoolstraat is in 2020 voorzien van geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+).
3	Nachtegaalstraat	De Nachtegaalstraat is voorzien van een stiller asfalt (Microflex SMA). Vanwege slijtage is vervanging in 2026/2027 reëel. Gedacht wordt aan vervanging door SMA-NL 8G+.
4	Violierstraat	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
5	Henriette Roland Holstlaan	Op de doorgaande rijbanen bij de ovonde ter hoogte van de Frederik van Edenstraat is rond 2021 'Akoestisch geoptimaliseerd SMA' (SMA NL 8G+) gelegd. Tussen de ovonde en de Rembrandtlaan ligt gewoon asfalt (referentiewegdek). Tussen de ovonde, ter hoogte van de Rembrandtlaan, en de Schoolstraat ligt nu het geluidarme 'Deciville'.
6	Wierdensestraat	Er ligt gewoon asfalt. Op korte termijn is groot onderhoud gepland. Op dit wegvak is geluidarm asfalt een optie. De lengte van dit wegvak VRI Rohofstraat tot aan het ROC is ongeveer 190 m. Op minder dan 50 meter van de VRI bij de Rohofstraat wordt geen reducerend asfalt toegepast. Er resteert 140 m effectieve lengte. Dit ligt onder de gemeentelijke norm voor de aanleg van geluidsarm asfalt.
7	Rietstraat	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
8	Zuiderstraat en Bornerbroeksestraat	De Zuiderstraat heeft recent opnieuw gewoon asfalt gekregen. De Bornerbroeksestraat krijgt nog geen groot onderhoud.
9	Bornsestraat	Het betreffende deel van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
10	Raveslootsingel (ter hoogte van appartementencomplex De Swanehof en De Wingerd)	Het geluid komt van de weg en het spoor. De Raveslootsingel is een invalsweg die drukker wordt. Er is geen alternatieve route.

		Mogelijke maatregelen zijn geluidarm asfalt en een afscherming van het balkon. Tot 2030 vindt er geen groot onderhoud plaats. Geluidarm asfalt is wel mogelijk. Er zijn geen verkeersmaatregelen mogelijk.
11	Van Rechteren Limpurgsingel (ter hoogte van Oosteres)	De woningen zijn bij de bouw geïsoleerd. Elders op de singel ligt geluidarm asfalt. Geluidarm asfalt is ook hier mogelijk. In 2024 is groot onderhoud gepland. Naast geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+) zijn diffractoren (bij wijze van proef) mogelijk.
12	Brugstraat (geheel)	De Brugstraat, in het vorige actieplan aangeduid met Bruglaan, is in 2021 'gereconstrueerd' en heeft gewoon asfalt gekregen. Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
13	Berlagelaan (deels)	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
14	Stins	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
15	Van Rechteren Limpurgsingel thv de woningen Bornsestraat 336-354	Het wegdek is geluidarm (SMA-NL 8G+). Het is in 2023 aangebracht.
16	Zeven Bosjes 2 t/m 38	Dit wegvak van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
17	Sluitersveldsingel	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.

1.10 Belangrijke infrastructurele werken

Verwachte ontwikkelingen zoals groot onderhoud zijn van belang voor het actieplan. Als geluidarm asfalt bij een hotspot mogelijk is wordt aansluiting gezocht bij de planning van het Integraal Groot Onderhouds-Plan (IGOP).

1.11 Geschatte effecten van de voorgenomen maatregelen

Om de effecten van de voorgenomen maatregelen in kaart te brengen, is een berekening gemaakt. Daarbij is het uitgangspunt dat het geluidarme asfalt bij de hotspots is aangebracht. De effecten op de aantallen geluidbelaste woningen zijn per geluidklasse L_{den} in de onderstaande tabel weergegeven. Bij een gemiddelde woningbezetting van 2,13 personen ervaren nu dus 21.841 inwoners een geluidbelasting van 55 dB of meer.

Geluidsbelaste woningen

Geluidklasse, L_{den}	Aantallen geluidbelaste woningen	
	Voor maatregelen	Na maatregelen
55 – 59 dB	5.081	5.067
60 – 64 dB	4.206	5.065
65 – 69 dB	966	146
70 – 74 dB	1 ⁽¹⁾	1
	[1] Het betreft het pand Buitenhaven Westzijde 2. Door een fout is de weg vlak langs het gebouw gelegd. In werkelijkheid is dat niet zo en ligt de weg op 30 meter afstand. De geluidbelasting is daardoor (veel) lager.	
≥ 75 dB	0	0

1.12 Geluidisolatie woningen

De gemeente Almelo heeft woningen die voor 1986 zijn gebouwd en een hoge geluidbelasting hadden geïsoleerd met rijkssubsidie (geluidsanering). Nieuwe woningen, die na 1986 zijn gebouwd, zijn bij de bouw geïsoleerd. Door de isolatie ontstaat bij die woningen een acceptabel binnenniveau. Als bij een hotspot alle woningen zijn geïsoleerd, is er minder noodzaak om op dat wegvak ook geluidarm asfalt aan te leggen.

1.13 Acties

De gemeente Almelo heeft de laatste jaren al heel veel gedaan om het geluid bij bestaande woningen te beperken. Het spoor is verdiept gelegd en er staan geluidschermen langs het spoor. De rijkswegen zijn om de stad gelegd en de Nijreessingel ontlast de Violierstraat. Op verschillende locaties is geluidarm asfalt toegepast en langs de Van Rechteren Limpurgsingel staan ter hoogte van de Kogellaan geluidschermen. De woningen die op de A-lijst staan zijn inmiddels allemaal voorzien van geluidisolatie. Ongeveer 1.560 woningen zijn inmiddels voorzien van geluidisolatie. In 2024 wordt een saneringsprogramma gemaakt voor de geluidisolatie van de laatste B-lijst woningen. Al deze acties hebben een positief effect op de geluidssituatie in de gemeente Almelo.

De gemeente zet het bestaande beleid door maar neemt ook nieuwe acties op in dit actieplan.

Acties:

- *De gemeente Almelo legt geluidarm asfalt aan bij de hotspots, waar dit technisch haalbaar en financieel mogelijk is.*
- *De gemeente Almelo legt bij groot onderhoud de oorspronkelijke geluidreductie vast en bepaalt de geluidreductie van het nieuwe type asfalt. De oorspronkelijke geluidreductie van het asfalt blijft ook in de toekomst het uitgangspunt.*
- *De gemeente Almelo bepaalt in 2024 welke B-lijst woningen (nog) in aanmerking komen voor de geluidisolatie en dient in 2024 een geluidsaneringsprogramma in bij het ministerie van I&W.*
- *De gemeente Almelo streeft er naar zo veel als mogelijk, samen met de inwoners, knelpunten aan te pakken of wensen te realiseren in de komende vijf jaren.*

1.14 Conclusie

Voor de meeste hotspots geldt dat er de komende planperiode geen onderhoud is gepland en dat het toepassen van geluidarm asfalt daardoor nog niet mogelijk is. De gemeente Almelo volgt de komende planperiode de aanpak zoals hierboven bij 'acties' is beschreven om te bekijken in hoeverre het toch mogelijk is om maatregelen te treffen. Als alle hotspots worden voorzien van geluidarm asfalt nemen de jaarlijkse exploitatielasten geleidelijk toe.

In Almelo is de toepassing van stille wegdekken een veelbelovende 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 Almelo.

2 Waarom een actieplan

2.1 Geluid in de woonomgeving

Almelo is een mooie, groene en waterrijke gemeente in Twente. De stad heeft prachtige parken. De natuur reikt dankzij de vier groene longen tot in de binnenstad. Langs de rivier de Aa, die dwars door de stad stroomt, is het prettig wonen en wandelen. De stad is ruim opgezet en relatief rustig. Toch zijn er plekken waar overmatig geluid heerst.

Als er te veel geluid in de woonomgeving is, heeft dat ook gevolgen voor de beleving van de leefkwaliteit. Mensen ervaren te veel geluid in de woonomgeving als minder waardevol. Toch hoeft het niet overal stil te zijn. Bij een woonomgeving horen geluiden en sommige straten en pleinen zijn levendiger dan andere.

Het is dus de opgave voor de overheid om samen met zijn burgers deze afweging te maken: *“Niet zoveel geluid dat de volksgezondheid in gevaar komt, maar wel een leefkwaliteit en woonklimaat dat past bij de aard van de omgeving”*.

In dit Actieplan Omgevingslawaaï (actieplan) is de huidige geluidssituatie inzichtelijk gemaakt. Het doel is om omgevingslawaaï zo mogelijk te beperken waar het schadelijk is voor de gezondheid van de inwoners,

de belangrijkste hotspots te bespreken en de mogelijke maatregelen te treffen om de geluidssituatie te verbeteren.

Het actieplan heeft ook als doel om de milieukwaliteit te handhaven als deze goed is.

2.2 De wet geluidhinder (Wgh)

De Wet geluidhinder (Wgh) geldt sinds 1979. In 2002 is de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (Richtlijn) vastgesteld.⁽¹⁾ In Nederland is deze Richtlijn in 2004 in de Wgh geïmplementeerd.⁽²⁾ De Richtlijn richt zich op de evaluatie en beheersing van geluidbelasting waaraan woningen, en dus mensen, worden blootgesteld. Vooral de gezondheidsaspecten, te weten schadelijke en hinderlijke effecten, zijn hierbij van belang. Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de Richtlijn de volgende drie verplichte instrumenten elke vijf jaar toegepast:

- a. Eerst de inventarisatie van de geluidniveaus in de omgeving. Hoeveel geluid is er en waar komt het vandaan? Deze inventarisatie wordt weergegeven op de *geluidsbelastingkaart*;
- b. De inventarisatie wordt gevolgd door het beheersen en waar nodig verlagen van dat geluid middels het vaststellen van een *actieplan* en
- c. Vervolgens worden de inwoners geïnformeerd over omgevingslawaai en de effecten daarvan. Hierbij hoort het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over het actieplan.

Het toepassingsgebied van de geluidsbelastingkaart en het actieplan beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten. Een meer gedetailleerde uitwerking over het opstellen van de geluidsbelastingkaart en het actieplan is gegeven in een tweetal uitvoeringsbesluiten, te weten het Besluit geluid milieubeheer⁽³⁾ en de regeling geluid milieubeheer.⁽⁴⁾

Om uitvoering te geven aan deze Richtlijn zijn in Nederland voor dit specifieke doel agglomeraties aangewezen. De gemeente Almelo is samen met de gemeenten Enschede en Hengelo aangewezen als de agglomeratie Enschede (de agglomeratie).

Op 28 maart 2023 zijn de geluidsbelastingkaarten voor 2021 volgens de Richtlijn door het college van burgemeester en wethouders (het college) vastgesteld, met daarin de huidige situatie van het omgevingslawaai in Almelo. De geluidsbelastingkaarten zijn gepubliceerd op het internet en in te zien op een digitale kaart via de website <http://www.icinity.nl>. De pdf-kaarten en bijhorende 'Rapportage geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn Omgevingslawaai 2021 gemeente Almelo' (Rapportage geluidsbelastingkaarten) zijn op te vragen bij de gemeente. In bijlage 2 van dit actieplan is een samenvatting opgenomen van de Rapportage geluidsbelastingkaarten.

De gemeente is als vervolg op de geluidsbelastingkaarten op grond van de Richtlijn verplicht om voor de gemeentelijke wegen een actieplan vast te stellen. Gedeputeerde Staten stelt een actieplan voor de provinciale wegen vast. De actieplannen voor de rijkswegen, hoofdspoorwegen en grote luchthavens worden vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (I en W).⁽⁵⁾ ProRail B.V. stelt een actieplan op voor railverkeer.

(1) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidsbelastingkaarten en actieplannen).

(2) Voorheen hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder, thans titel 11.2 van de Wet milieubeheer.

(3) AMvB, gepubliceerd in het Staatsblad 2012, nummer 163.

(4) Ministeriële regeling, gepubliceerd in de Staatscourant 2012, nummer 11812.

(5) Voorheen was dit de minister van Infrastructuur en Milieu.

2.3 De Omgevingswet

Sinds 1 januari 2024 is de Wet geluidhinder (Wgh) en anderde milieuwetten samengevoegd onder de Omgevingswet. Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen en samenvoegen. Dit actieplan wordt vastgesteld onder het regime van de Omgevingswet. Artikel 2.26 van de Omgevingswet verplicht het Rijk om instructieregels te stellen over het actieplan. De verplichting volgt uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EC) die in 2004 van kracht geworden

is en toen werd opgenomen in de wet Milieubeheer. Inmiddels is de richtlijn opgenomen in hoofdstuk 3 van de Omgevingswet. Die richtlijn heeft vooral de bedoeling om op lokaal niveau, dus voor elke gemeente, in het omgevingslawaaikaart te brengen en wat de gemeentelijke overheid daar in samenspraak met haar inwoners aan wil doen. Om uitvoering te geven aan deze richtlijn en de Omgevingswet, zijn in Nederland agglomeraties aangewezen. Almelo is samen met Enschede en Hengelo aangewezen als de agglomeratie.

In de Omgevingswet is vastgesteld dat het actieplan geluid een verplicht programma is voor het rijk (artikel 3.9), de provincies (artikel 3.8) en gemeenten (artikel 3.6). Afdeling 4.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels voor het opstellen van het actieplan voor het rijk, de provincies en de gemeenten.

2.4 Van geluidsbelastingkaart naar actieplangevingswet

De geluidssituatie in de gemeente Almelo is beschreven in het rapport 'Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn Omgevingslawaaikaart 2021' van DAT.mobility d.d. 13 maart 2023. De geluidsbelastingkaarten tonen de situatie in 2021. Om van de geluidsbelastingkaarten tot een actieplan te komen, is een zevental stappen nodig.

1

- a. Vaststellen plandrempel
- b. Inventarisatie van maatregelen
- c. Kosten-batenanalyse
- d. Opstellen van het ontwerp actieplan
- e. Publicatie en inspraak
- f. Vaststelling actieplan en
- g. verzending aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

1 Proces van geluidsbelasting naar actieplan

Vaststellen plandrempel

Volgens de Richtlijn moet het actieplan over 'prioritaire problemen' gaan. Van een prioritaair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempel'. De plandrempel is een ambitieniveau dat het maximaal acceptabele geluidsniveau weergeeft (op de buitenmuur van een woning). Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van één of meer plandrempels. Op basis van de plandrempel(s) wordt beleid geformuleerd. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel worden maatregelen ("acties") overwogen om deze overschrijding terug te dringen. Opnieuw is gekozen voor een plandrempel van 63 dB. Deze waarde is gebaseerd op een acceptabel binnenniveau van 43 dB en een gebruikelijke geluidsisolatie van 20 dB

Inventarisatie van maatregelen

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar, waarmee geluid in de woonomgeving kan worden verminderd. In deze tweede stap worden die maatregelen op een rij gezet en tegen elkaar afgewogen. Dan gaat het om vragen als: welke effecten kunnen met die maatregel worden bereikt, welke kosten zijn ermee gemoeid en welke andere effecten zijn ermee te bereiken, bijvoorbeeld verbetering van de luchtkwaliteit. Het geluid in de woonomgeving kan afkomstig zijn van bronnen waarop de gemeente geen directe invloed kan uitoefenen, zoals rijks- en provinciale wegen. De beheerders van deze bronnen, in deze Rijkswaterstaat en de provincie Overijssel, moeten zelf ook actieplannen maken.

Kosten-batenanalyse

In deze stap worden de kosten en de baten van de maatregelen tegen elkaar afgewogen. De kosten van de maatregelen moeten in verhouding zijn met baten die ermee bereikt kunnen worden. De kosten en baten hebben dus invloed op de keuze van de maatregelen. De kosten van maatregelen laten zich doorgaans goed in geld uitdrukken, maar de baten zijn meer te verwachten in de richting van volksgezondheid, lagere zorgkosten en de verkoopwaarde van onroerende goederen. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.

Opstellen van het ontwerp actieplan

Nadat de vorige stappen zijn doorlopen stelt het college een ontwerp actieplan vast. In dat ontwerp actieplan moet de wetgeving beschreven worden, maar ook:

- a. Het betrokken gebied,
- b. De resultaten van de geluidsbelastingkaarten,
- c. Het voorgenomen beleid dat gevolgen kan hebben voor de geluidskwaliteit in de komende 10 jaar, zoals de uitvoering en invulling van bepaalde bestemmingsplannen of andere ruimtelijke ontwikkelingen, en
- d. De voorgenomen maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit in de komende vijf jaar.

Publicatie en inspraak

Volgens artikel 16.27 van de Omgevingswet is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing op de voorbereiding van het actieplan. Dit betekent dat een ontwerp van het actieplan gedurende 6 weken ter inzage wordt gelegd en een ieder zienswijzen naar voren kan brengen. Ook de raad van de gemeente Almelo wordt in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen.

Alle zienswijzen worden door het college verwerkt in een reactie op die zienswijzen en eventueel in een aanpassing van het actieplan. Er is geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep (artikel 8:2 van de Awb).

Vaststelling actieplan en verzending aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Na verwerking van de zienswijzen stelt het college het definitieve actieplan vast. Binnen één maand na de vaststelling stelt het college de stukken ter beschikking aan een ieder en verzendt het actieplan aan de door het ministerie van I en W aangewezen instantie en platform. Het ministerie moet de gegevens elke vijf jaar verzamelen, categoriseren en verzenden aan de Europese Commissie.

3 Lokale beschrijving

3.1 Beschrijving situatie in de gemeente Almelo

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie van de gemeente Almelo op het gebied van geluid. Eerst volgt een korte beschrijving van de gemeente Almelo. Vervolgens wordt het gemeentelijk gebiedsgericht geluidbeleid behandeld, waarna de infrastructurele werken en / of ruimtelijke ontwikkelingen worden weergegeven die van invloed kunnen zijn op de geluidssituatie. Later in dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gezondheidssituatie, de beleving, de stille gebieden, de saneringsopgave en de al genomen maatregelen in de gemeente Almelo.

De gemeente Almelo had op 1 januari 2023 73.968 inwoners.⁽¹⁾ Het grondgebied beslaat een oppervlakte van bijna 70 km². Door Almelo lopen enkele doorgaande gemeentelijke wegen met hoge verkeersintensiteiten die op de gevels van woningen langs die wegen hoge geluidbelastingen veroorzaken. Deze wegen zijn onder andere de Van Rechteren Limpurgsingel, de Sluitersveldsingel, Ootmarsumsestraat, de Henriëtte Roland Holstlaan, de Violierstraat, de Wierdensestraat, de Nachtegaalstraat, de Bornerbroeksestraat, de Rietstraat, de Zuiderstraat, de Pastoor Ossestraat, de Entersestraat en de Bornsestraat.

(1) Bron: www.kennispuntwente.nl, Cijfers & trends Almelo, Bevolking, peildatum 1 januari 2017 (met bronvermelding naar Basis Registratie Personen (BRP)).

Gemeente Almelo



Google Maps

Daarnaast ligt een deel van Almelo binnen de geluidcontouren van wegen waarvan de gemeente geen wegbeheerder is. Aan de zuidelijke rand van de stad Almelo loopt de Rijksweg A35. Aan de westzijde ligt de Rijksweg N36. Rijkswaterstaat is wegbeheerder van beide rijkswegen. Vanuit het zuidoosten komt de N743 (Almelosestraat/Van Rechteren Limpurgsingel) Almelo binnen. Dat is een provinciale weg waarvan de provincie Overijssel wegbeheerder is.

Door het centrum van Almelo lopen de spoorlijnen van de trajecten Deventer – Almelo, Almelo – Hengelo, Zwolle – Almelo en Almelo – Mariënborg. ProRail is beheerder van deze spoorlijnen.

In Almelo liggen drie gezondeerde industrieterreinen, dat zijn: Bedrijvenpark Twente en Dollegoor, de waterzuivering De Sumpel en het XL Businesspark.

3.2 Gemeentelijk gebiedsgericht geluidbeleid

Sinds 2009 heeft de gemeente Almelo “Gebiedsgericht geluidbeleid gemeente Almelo” voor nieuwe ontwikkelingen. Hoewel het geluidbeleid zich primair richt op nieuwe situaties, bleek er behoefte te bestaan om de bestaande knelpunten in beeld te brengen. De doelstellingen van het geluidbeleid zijn:

- a. het voorkomen van nieuwe geluidhindersituaties,
- b. het monitoren van en inzicht geven in de bestaande situaties,
- c. het saneren van bestaande geluidhindersituaties langs wegen en
- d. het beheer van geluidruimte voor bedrijven.

Ook dit actieplan geeft uitvoering aan een van de doelstellingen uit het gebiedsgerichte geluidbeleid voor wat betreft de aanpak van bestaande geluidhindersituaties (de zogenaamde ‘hotspots’) waarvoor de gemeente als wegbeheerder verantwoordelijk is.

3.3 Belangrijke infrastructurele werken en / of ruimtelijke ontwikkelingen

Dit actieplan kijkt in principe vijf jaren vooruit. De kwaliteit van de leefomgeving in Almelo 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. Verwacht groot onderhoud aan wegen is ook van belang voor het actieplan. Daar waar mogelijk wordt bij de hotspots aansluiting gezocht met het Integraal groot onderhoudsplan (IGOP).

Almelo mag jaarlijks nieuwe woningen toevoegen aan het woningbestand. Daarnaast gaat het om projecten in de stad voor vervangende nieuwbouw die beperkt van omvang zijn. Een beperkt aantal projecten heeft ruimtelijke gevolgen, bijvoorbeeld omdat er veel woningen worden gepland of omdat de wegstructuur verandert. Een voorbeeld daarvan is het project De Velden (voormalig Indiëterrein).

De aanleg en openstelling van de Vloedbeltverbinding in Borne veroorzaakt naar verwachting een sterke toename van het verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel en de Almelosestraat.

3.4 Gezondheid

3.4.5 Uitleg

Overmatig geluid in de woonomgeving leidt tot ongewenste effecten. Lawaai in de woonomgeving veroorzaakt vooral hinder en verstoring van slaap. Via lichamelijke stressreacties kan lawaai de kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten vergroten en de klachten verergeren van mensen die al lijden aan hart- en vaatziekten. Lichamelijke stressreacties treden meestal pas op na jarenlange blootstelling aan (zeer) hoge geluidsniveaus in de woon- of werkomgeving. Lawaai kan ook leerprestaties van kinderen beïnvloeden.^{(1) (2)}

Tijdens het opstellen van het actieplan is GGD Twente (GGD) nadrukkelijk bij het proces betrokken. GGD heeft de gemeente Almelo 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 kwantificering vindt plaats met de Daly-methodiek. Dit is een methodiek waarmee de gezondheidswinst van verschillende scenario's wordt uitgedrukt in een getal (de Daly).⁽³⁾ Een Daly is opgebouwd uit het aantal verloren jaren door vroegtijdige sterfte en de jaren geleefd met ziekte. Deze methode is een geschikte manier om gezondheidswinst kwantitatief te bepalen. Vermindering met één Daly levert een gecalculeerde gezondheidswinst op van € 103.154,- voor één jaar (prijsspeil 2022). Deze 'winst' (onder andere door lagere zorgkosten) is echter (grotendeels) niet beschikbaar voor de gemeente. De GGD heeft de gezondheidseffecten van de in kaart gebrachte geluidssituatie in 2021 voor Almelo voor drie scenario's doorgerekend:

- 1) één zonder plandrempel,
- 2) één met plandrempel van 63 dB L_{den} en
- 3) één met een ambitieuze plandrempel van 60 dB L_{den} .

Hieronder volgt een korte samenvatting van het rapport 'Gezondheidseffecten door omgevingsgeluid in de gemeentelijke agglomeratie Enschede, Hengelo en Almelo' dat de GGD in november 2023 heeft opgesteld. In bijlage 4 is de volledige rapportage van de GGD opgenomen.

(1) Kempens, E. E. M. van & D. J. M. Houthuijs (2008), "Omvang van de effecten op gezondheid en welbevinden in de Nederlandse bevolking door geluid van weg- en railverkeer", Rapportnummer: 630180001, RIVM, Bilthoven.

(2) <http://www.ggdzhz.nl/>.

(3) Daly: Disability Adjusted Life Years of wel het verlies aan gezonde levensjaren.

3.4.1 Resultaten onderzoek GGD

Om inzichtelijk te maken hoeveel 'gezondheidswinst' te behalen is, heeft de GGD berekeningen uitgevoerd met de Daly-methodiek. Het aantal ernstig gehinderden of ernstig slaapverstoorden wordt vermenigvuldigd met een weegfactor en een disability duur (de periode waarvoor het verlies aan gezondheid geldt). Het rapport van de GGD geeft aan dat omgevingslawaai in Almelo in 2021 zorgde voor een berekende gezondheidsverlies van in totaal 107,1 Daly's. Vermindering met één Daly levert een gecalculeerde gezondheidswinst op van € 103.154. Deze 'winst' is opgebouwd uit veel factoren.

In het onderzoek is gekeken naar de 'winst' in Daly's wanneer de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van het weg- en railverkeer in de gemeente wordt teruggebracht naar de plandrempel van 63 dB. Naleving van deze plandrempel levert (ten opzichte van een scenario zonder plandrempel) een berekende 'gezondheidswinst' op van 1,9 Daly. Het onderzoek wijst verder uit dat de bijdrage van railverkeer gering is in vergelijking met de bijdrage van wegverkeer. Het hanteren van deze plandrempel levert een totale 'gezondheidswinst' op van € 198.262 (1,9 Daly x € 103.154).

Verlaging van de geluidbelastingen tot maximaal 60 dB levert een gezondheidswinst op van 6 Daly, wat overeenkomt met een bedrag van € 616.234.

Zoals al vermeld is deze 'winst' niet voor de gemeente beschikbaar.

Ook heeft de GGD in 2022 een gezondheidsmonitor geluid in de regio Twente uitgevoerd. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de ervaren geluidhinder door inwoners (volwassen en ouderen) uit Almelo.

GGD gezondheidsmonitor: ervaren geluidhinder in Almelo⁽¹⁾ (1) Uit de rapportage van de GGD over Daly-berekeningen omgevingslawaaai.

Ervaren geluidhinder door: (totaal van matige en ernstige geluidhinder)	Hinder in 2016, in %	Hinder in 2020, in %	Hinder in 2022, in %	Ernstige hinder in 2022, in %
Ervaren geluidhinder door wegverkeer > 50 km/u	18	22	22	3
Ervaren geluidhinder door wegverkeer < 50 km/u	21	30	28	5
Ervaren geluidhinder door treinverkeer	15	12	10	0
Ervaren geluidhinder door vliegverkeer	8	3	4	0
Ervaren geluidhinder door brommers/scooters	30	42	38	10
Ervaren geluidhinder door burenen	25	30	28	5
Ervaren geluidhinder door bedrijven/industrie	8	11	10	1
Ervaren geluidhinder door wegverkeer > 50 km/u	18	22	22	3

3.5 Belevingsonderzoek

Voor dit actieplan heeft het Kennispunt Twente in het najaar van 2023 een enquête over geluidhinder en trillinghinder gehouden onder de leden van het AlmeloPanel.⁽¹⁾ 632 leden hebben de enquête ingevuld. Het Kennispunt Twente heeft de resultaten vastgelegd in het rapport 'Beleving Omgevingslawaaai en -trillingen, Almelo 2023' van november 2023. De resultaten zijn ook online te raadplegen op <https://kennispunttwente.nl/geluid-en-trillinghinder>. De punten geven bij benadering (+ of – 25 meter) de werkelijke locatie van de woning van de panelleden. Uit de enquête blijkt dat in 2023 de mate van geluidhinder, slaapverstoring en trillinghinder is toegenomen ten opzichte van 2017. De volledige rapportage van het Kennispunt Twente is opgenomen in bijlage 5.

Percentage geluidgehinderde panelleden naar bron voor Almelo. 2012-2017-2023⁽²⁾ (2) Uit het rapport van Kennispunt Twente.

Percentage geluidgehinderde panelleden per geluidbron, in %	Ernstige hinder	Enige hinder	Percentage geluidgehinderde panelleden per geluidbron, in %	Ernstige hinder
	2012	2017	2023	2023
Wegverkeer	10	15	22	27
Bromfietsen/bromscooters	11	13	21	30
Burenen	8	11	13	20
Evenementen	5	5	8	19
Bouw- en sloopactiviteiten	3	4	8	17
Treinen	2	3	5	7
Vliegtuigen	3	3	6	11
Bedrijven/industrie	2	2	6	8
Horeca	2	2	5	5

(1) Het AlmeloPanel is een grote groep inwoners, die een aantal keren per jaar via internet een vragenlijst van de gemeente invult.

3.6 Stiltegebieden

De Wgh en de Wm kennen geen normen voor stiltegebieden. Dergelijke gebieden worden dus niet beschermd vanuit de wet. Een stiltegebied kan een in een Provinciale Milieuverordening (PMV) vastgesteld gebied zijn, dat zo stil mogelijk gehouden wordt. Binnen de gemeentegrenzen van Almelo liggen geen stiltegebieden.

3.7 Saneringsopgave

In Nederland wordt al langer gewerkt aan het voorkomen of beperken van geluidhinder. De Wgh en de Wm verplichten bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een geluidonderzoek bij nieuwe plannen voor woningbouw of nieuwe wegen en spoorwegen. De wet geeft dan grenswaarden aan waaraan in zulke situaties moet worden getoetst.

Voor bestaande knelpunten langs wegen (van voor 1986) waren saneringsregelingen van toepassing. Als de zogenaamde saneringsgrenswaarde werd overschreden, wordt in principe door de rijksoverheid geld beschikbaar gesteld voor de geluidisolatie van de woningen. De landelijke budgetten zijn beperkt. De uitvoering van de sanering is een proces van vele jaren. In hoofdstuk 4 wordt in de kosten-batenanalyse ook ingegaan op de gesaneerde en nog te saneren woningen in de gemeente Almelo.

3.8 Al genomen maatregelen

De gemeente Almelo heeft al heel veel gedaan om het geluid bij bestaande woningen te beperken. Het spoor Almelo – Hengelo is over een afstand van één kilometer verdiept gelegd. Er staan geluidschermen langs het spoor. De rijkswegen zijn om de stad gelegd en de Nijreessingel ontlast de Violierstraat. Op een groot deel van de Van Rechteren Limpurgsingel ligt geluidarm asfalt en langs de Van Rechteren Limpurgsingel staan ter hoogte van de Kogellaan geluidschermen. Ook op andere wegen is geluidarm asfalt toegepast.

Ongeveer 1.560 woningen zijn inmiddels voorzien van geluidisolatie.

4 Participatie

4.1

Participatie is één van de verplichtingen uit de Richtlijn. De inwoners van de gemeente moeten voorgelicht worden over omgevingslawaaï en de effecten daarvan. Hierbij hoort onder meer het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over het voorliggende actieplan. In dit hoofdstuk wordt de wettelijke inspraakprocedure beschreven.

4.2 PM De wettelijke inspraakprocedure

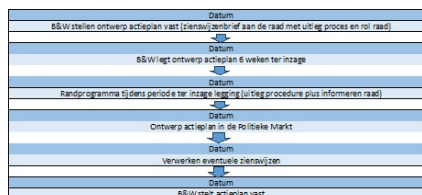
Het college van burgemeester en wethouders heeft het ontwerp actieplan vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

Met ingang van 2024 heeft het actieplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. Eenieder kon gedurende de ter inzagelegging een zienswijze mondeling en schriftelijk indienen. Tijdens de ter inzagelegging zijn @@ zienswijzen ingediend.

PM: De zienswijzen en de reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 8.

Het ontwerp actieplan is vervolgens omgezet in een definitief actieplan en deze is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Het definitieve actieplan is opnieuw bekend gemaakt in het digitale gemeentebblad en gedupliceerd in het Dso.

De planning voor de bestuurlijke behandeling van het ontwerp-actieplan ziet er als volgt uit.



5 De aanpak van de Hotspots

5.1 Ambitie

Dit hoofdstuk beschrijft de oude en nieuwe hotspots. Onder 'hotspot' wordt verstaan: een cluster van woningen waar de plandrempeel wordt overschreden en die in het actieplan nader zijn uitgewerkt. Door in te zoomen op deze hotspots ontstaat een helder beeld van de situaties waar de hoogste geluidsbelastingen optreden. Eerst wordt teruggeblikt op de aanpak van de hotspots tot nu toe. Met de genomen maatregelen en de uitkomsten van de nieuwe geluidbelastingkaarten zijn vervolgens de hotspots en de aanpak voor 2024 tot 2029 bepaald.

In dit actieplan is de plandrempeel bepalend voor het vaststellen van de hotspots. De plandrempeel is een ambitiewaarde. Wordt de ambitiewaarde niet gehaald, dan staan er geen sancties op voor de gemeente. De gemeente mag de hoogte van de plandrempeel zelf bepalen. De plandrempeel mag afwijken van de normen uit de Wgh. Dit actieplan beschrijft op welke wijze de overschrijdingen van de plandrempeels ongedaan gemaakt kunnen worden. In dit actieplan worden de mogelijke maatregelen en effecten voor de komende periode (vijf jaren) benoemd. Ook nu weer heeft de gemeente Almelo dezelfde plandrempeel als de gemeenten Enschede en Hengelo.

De ambitie gaat verder dan het vaststellen van een plandrempeel. De gemeente wil ook aandacht en bewustwording blijven geven aan de geluidbelastingen binnen haar gemeentegrenzen, participatie van inwoners en raad realiseren en lawaai voorkomen of beperken voor een prettiger en gezondere leefomgeving.

5.2 Plandrempeel weg- en railverkeer

De gemeente kiest ook nu weer voor een **plandrempeel van 63 dB**. Deze waarde sluit aan de bij de saneringsregeling Wgh. Deze regeling kent een maximale waarde voor het geluidniveau **binnen** woningen van 43 dB. Van een normaal onderhouden woning mag verwacht worden dat deze een geluidwering heeft van minimaal 20 dB. Bij een gevelbelasting tot 63 dB is het dus aannemelijk dat de geluidbelasting in de woning niet hoger zal zijn dan 43 dB. Dat binnenniveau is nog net acceptabel. In de gemeente zijn er bijna 2.330 woningen met een geluidbelasting boven de plandrempeel van 63 dB. ⁽¹⁾ Binnen de looptijd van dit actieplan kunnen niet alle geluidssituaties bij deze woningen verbeterd worden.

(1) Bron: Rapport 'Gezondheidseffecten door omgevingsgeluid in de gemeentelijke agglomeratie Enschede, Hengelo en Almelo' van de GGD uit november 2023.

5.3 Plandrempeel industrie

Voor industrielawaai geldt in Nederland op grond van de Handreiking Industrielawaai en het 'gebiedsgerichte geluidbeleid gemeente Almelo' een richtwaarde van 55 dB(A) L_{etm} . In de systematiek van de geluidkartering is gekozen voor een omzetting van L_{etm} naar L_{den} , door te veronderstellen dat beide gelijke waarde hebben. Daarom wordt in Almelo voor industrielawaai vooralsnog een plandrempeel aangehouden van 55 dB L_{den} , wat verondersteld wordt overeen te komen met een vergunde waarde van $L_{etm} = 55$ dB(A).

Overschrijdingen van deze richtwaarde zijn alleen te verwachten in situaties waar de handhaving tekort schiet of waar hogere waarden zijn toegestaan na een besluit met een belangenafweging.

Binnen de gemeente wordt overal voldaan aan de plandrempeel voor industrielawaai.

5.4 De hotspots in de gemeente Almelo

5.4.1 Hotspots uit 2013 en 2018

Wanneer is er sprake van een hotspot? De gemeente hanteert de volgende criteria om te bepalen of er sprake is van een hotspot:

- a. De geluidbelasting op de gevel van een woning is hoger dan de plandrempel van 63 dB;
- b. Het betreft een cluster van meer dan één woning;
- c. Het gaat om woningen nabij gemeentelijke hoofdwegen en inrichtingen;
- d. De rijsnelheid op een wegvak is 50 km/uur of hoger;
- e. De verkeersintensiteit bedraagt meer dan 5.000 motorvoertuigen/per etmaal.

De gemeente Almelo heeft woningen die voor 1986 zijn gebouwd en een hoge geluidbelasting hadden geïsoleerd met rijkssubsidie (geluidsanering). Nieuwe woningen, die na 1986 zijn gebouwd, zijn bij de bouw geïsoleerd. Door de isolatie ontstaat bij die woningen een acceptabel binnenniveau. Als de plandrempel bij de geïsoleerde woningen wordt overschreden, kan dat een reden zijn om dat wegvak niet als hotspot aan te wijzen.

Op basis van de geluidbelastingkaarten voor 2011 en 2016 en de criteria zijn de hotspots aangewezen. In onderstaande tabel zijn deze hotspots weergegeven.

Hotspots 2011- 2016

	Hotspots gemeentelijke wegen	Ligging wegvak, tussen
1	Ootmarsumsestraat	De Van Rechteren Limpurgsingel en Sluitersveldsingel (verlengd in 2024)
2	Schoolstraat	De Olmenstraat en Platanenstraat
3	Nachtegaalstraat	De Nieuwstraat en Spreeuwenstraat
4	Violierstraat	De Zwanebloemstraat en Bornsestraat
5	Henriette Roland Holstlaan	De Jan Vermeerstraat en Rembrandtlaan
6	Wierdensestraat	De Bellavistastraat en Kersenstraat
7	Rietstraat	De Bornerbroeksestraat en Violierstraat
8	Zuiderstraat en Bornerbroeksestraat	De Raveslootsingel en Grotestraat
9	Bornsestraat	De Grotestraat en Schipbeekstraat
10	Raveslootsingel (t.h.v. Swanehof en Wingerd)	De Poulinkstraat en de Zuiderstraat (verlengd in 2024)
11	Van Rechteren Limpurgsingel, (t.h.v. de Oosteres)	De Hofstraat en het kanaal
12	Brugstraat	De Sluiskade ZZ en Haven Noordzijde (verlengd in 2024)
13	Berlagelaan	De Ledeboerslaan en Rombout Verhulstlaan

5.4.2 Hotspots 2024

Op basis van de geluidbelastingkaart 2021 zijn in 2024 vier hotspots toegevoegd aan de lijst. De vier hotspots staan in onderstaande tabel.

Hotspots 2024

	Hotspots gemeentelijke wegen	Ligging wegvak, tussen
14	Stins	De Van Rechteren Limpurgsingel en Nijenrode
15	Van Rechteren Limpurgsingel thv de woningen Bornsestraat 336-354	De Bolkshoeksweg en de Weezebeek. Het wegdek is geluidarm en valt in de klasse 'dunne deklaag A'.

Hotspots gemeentelijke wegen	Ligging wegvak, tussen
16 Zeven Bosjes 2 t/m 38	De Vogelweide en De Geelgors
17 Sluitersveldsingel	De Van Rechteren Limpurgsingel en de Baniersweg

Een cluster van woningen aan de Pastoor Ossestraat in Bornerbroek heeft ook een hogere geluidbelasting op de gevel van 63 dB. Echter, de Pastoor Ossestraat is een provinciale weg. De straat wordt dus niet aangemerkt als gemeentelijke hotspot. Naar verwachting vindt er voorlopig geen groot onderhoud plaats.

Drie hotspots zijn langer geworden. Hotspot 1, de Ootmarsumsestraat, loopt nu van de Vriezenveenseweg tot aan de Sluitersveldsingel. Hotspot 10, de Burgemeester Raveslootsingel strekt zich nu uit tot het wegvak tussen de Zuiderstraat en de Poulinkstraat. Hotspot 12, de Brugstraat, betreft nu de gehele Brugstraat, tussen de Haven Noordzijde en de Sluiskade Zuidzijde.

In bijlage 6 is een kaart opgenomen met daarop de ligging van de 17 hotspots in de gemeente Almelo. En is de beoordeling gegeven van clusters woningen met meer dan 63 dB. In totaal gaat het om 1.662 relevante woningen.

5.5 Maatregelen

5.5.1 Maatregelen uitleg

De Wgh onderscheidt drie categorieën geluidbeperkende maatregelen:

- Bronmaatregelen:** Bronmaatregelen zorgen ervoor dat het algehele geluidsniveau rondom de bron omlaag gaat.
- Overdrachtsmaatregelen:** dergelijke maatregelen verminderen het geluid voordat het bij de ontvanger komt (onder andere afscherming).
- Maatregelen bij de ontvanger:** dit betreft gevelisolatie van woning met het doel om het geluidsniveau in de woning omlaag te brengen.



Naast deze drie categorieën zijn er ook maatregelen denkbaar die de geluidhinder niet verminderen, maar wel de beleving van geluidhinder verminderen. Denk in dit geval bijvoorbeeld aan beplanting langs een weg, zodat het wegverkeer uit het zicht genomen wordt. Op basis van ervaring wordt gesteld dat aanwonenden hierdoor minder geluidhinder beleven. In de onderstaande tabel zijn in zijn algemeenheid mogelijke maatregelen in de gemeente Almelo benoemd, inclusief een indicatieve geluidsreductie van de betreffende maatregelen.

Mogelijk te treffen maatregelen

Maatregel	Effect op geluid (indicatief)	Toepasbaar in Almelo
Stille wegdekken	2-6 dB	Het toepassen van stille wegdekken is een mogelijke maatregel.
Geluidschermen	0-15 dB	In stedelijk gebied zijn geluidschermen om stedenbouwkundige redenen niet gewenst.
Diffractoren	3 dB	Het toepassen van diffractoren ⁽¹⁾ is een mogelijke maatregel. (1) Een diffractor is een betonnen element dat op gelijke hoogte met het wegooppervlak, dicht naast de weg wordt geplaatst. De diffractor buigt het verkeersgeluid af in een opwaartse richting. Door deze afbuiging wordt de hinder in de naaste omgeving van de weg aanzienlijk verminderd.
Snelheidsbeperking	1-2 dB	Op de ringwegen van Almelo geldt een snelheid van 70 of 80 km/uur. Op wijkontsluitingswegen geldt 50 km/uur en in wijken 30 km/uur. Op buslijnen geldt 50 km/uur. Bij een snelheidsbeperking van 50 naar 30 km/uur worden vanwege de veiligheid klinkers toegepast in plaats van asfalt. Het geluidreducerende effect gaat daarmee verloren. Bij een snelheidsverlaging van 70 naar 50 km/uur is een smaller wegprofiel nodig.
Bevorderen fietsverkeer	Beperkt	Ja. Almelo werkt aan een stelsel van de fietssnelweg (F35).
Routing vrachtverkeer	1-3 dB	Dit wordt meegenomen in het GVVP.
Verkeerscirculatieplan	0-5 dB	Dit wordt meegenomen in het GVVP.
Eigen wagenpark (stiller maken)	Beperkt	Ja, als voorbeeldfunctie.

5.5.2 Getroffen maatregelen bij hotspots tot 2024

Bij de vaststelling van het Actieplan 2018-2022 is bepaald dat de maatregelen alleen mogelijk waren als er 'werk met werk' gemaakt werd en er voldoende financiële dekking was. Destijds was de aanleg van geluidarm asfalt, in combinatie met groot onderhoud aan de weg, de enig aangewezen maatregel. Het aanbrengen van geluidarm asfalt is dus afhankelijk van het moment dat er groot onderhoud wordt gepleegd. Om op de wegvakken geluidarm asfalt mogelijk te maken zou het onderhoudsbudget structureel per jaar omhoog moeten. Daar is niet voor gekozen. In onderstaande tabel zijn de getroffen maatregelen beschreven per hotspot.

Getroffen maatregelen

	Hotspots gemeentelijke wegen	Getroffen maatregelen (tot 2024)
1	Ootmarsumsestraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt. Los van het actieplan is de Sluitersveldsingel qua doorstroming verbeterd. Of er minder sluipverkeer over de Ootmarsumsestraat rijdt is nog niet bekend.
2	Schoolstraat	Er ligt geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+; een dunne deklaag A).
3	Nachtegaalstraat	Er ligt geluidarm asfalt (Microflex SMA; een dunne deklaag A).
4	Violierstraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.
5	Henriette Roland Holstlaan	Op de doorgaande rijbanen bij de ovonde ter hoogte van de Frederik van Edenstraat is rond 2021 'Akoestisch geoptimaliseerd SMA' (SMA NL 8G+) gelegd. Tussen de ovonde en de Rembrandtlaan ligt gewoon asfalt (referentiewegdek). Tussen de ovonde, ter hoogte van de Rembrandtlaan, en de Schoolstraat ligt nu het geluidarme 'Deciville'.
6	Wierdensestraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.
7	Rietstraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.

8	Zuiderstraat en Bornerbroeksestraat	De Zuiderstraat heeft opnieuw gewoon asfalt gekregen. De Bornerbroeksestraat krijgt nog geen groot onderhoud.
9	Bornsestraat	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.
10	Raveslootsingel (ter hoogte van appartementencomplex De Swanehof)	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.
11	Van Rechteren Limpurgsingel (ter hoogte van Oosteres)	Geen groot onderhoud. En geen geluidarm asfalt of diffractoren.
12	Brugstraat (deels)	De straat heeft in 2021 groot onderhoud gekregen. Er is geen geluidarm asfalt toegepast.
13	Berlagelaan (deels)	Geen groot onderhoud en dus geen geluidarm asfalt.

5.5.3 Mogelijk te treffen maatregelen bij hotspots in de periode 2024-2029

Binnen de gemeente zijn met de betrokken teams (stadsbeheer) de hotspots besproken. Belangrijk waren de vragen of er groot onderhoud aan de weg nodig is, geluidarm asfalt kan worden toegepast en welke maatregelen verder mogelijk zijn om de geluidbelastingen bij de woningen te verlagen. In de onderstaande tabel zijn de mogelijk te treffen maatregelen opgenomen.

Mogelijk te treffen maatregelen

	Hotspots gemeentelijke wegen	Mogelijk te treffen maatregelen in de periode van 2024 tot en met 2029
1	Ootmarsumsestraat	Het onderhoud van het wegvak tussen de St. Josephstraat en de tunnel is gepland voor 2024. Daarvoor kan een afweging worden gemaakt of geluidarm asfalt mogelijk is. De rest van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
2	Schoolstraat	De Schoolstraat is in 2020 voorzien van geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+).
3	Nachtegaalstraat	De Nachtegaalstraat is voorzien van een stiller asfalt (Microflex SMA). Vanwege slijtage is vervanging in 2026/2027 reëel. Gedacht wordt aan vervanging door SMA-NL 8G+.
4	Violierstraat	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
5	Henriette Roland Holstlaan	Op de doorgaande rijbanen bij de ovonde ter hoogte van de Frederik van Edenstraat is rond 2021 'Akoestisch geoptimaliseerd SMA' (SMA NL 8G+) gelegd. Tussen de ovonde en de Rembrandtlaan ligt gewoon asfalt (referentiewegdek). Tussen de ovonde, ter hoogte van de Rembrandtlaan, en de Schoolstraat ligt nu het geluidarme 'Deciville'.
6	Wierdensestraat	Er ligt gewoon asfalt. Op korte termijn is groot onderhoud gepland. Op dit wegvak is geluidarm asfalt een optie. Echter, de lengte van dit wegvak van de VRI Rohofstraat tot aan het ROC is ongeveer 190 m. Op minder dan 50 meter van de VRI bij de Rohofstraat wordt geen reducerend asfalt toegepast. Er resteert 140 m effectieve lengte. Dit ligt onder de gemeentelijke norm voor de aanleg van geluidsarm asfalt (zie § 4.3.3 met de kosten-baten analyse).
7	Rietstraat	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
8	Zuiderstraat en Bornerbroeksestraat	De Zuiderstraat heeft recent opnieuw gewoon asfalt gekregen. De Bornerbroeksestraat krijgt nog geen groot onderhoud.
9	Bornsestraat	Het betreffende deel van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
10	Raveslootsingel (ter hoogte van appartementencomplex De Swanehof en De Wingerd)	Het geluid komt van de weg en het spoor. De Raveslootsingel is een invalsweg die drukker wordt. Er is geen alternatieve route. Mogelijke maatregelen zijn geluidarm asfalt en een afscherming van het balkon. Tot 2029 vindt er geen groot onderhoud plaats. Geluidarm asfalt is wel mogelijk. Er zijn geen verkeersmaatregelen mogelijk.
11	Van Rechteren Limpurgsingel (ter hoogte van Oosteres)	De woningen zijn bij de bouw geïsoleerd. Elders op de singel ligt geluidarm asfalt. Geluidarm asfalt is ook hier mogelijk. In 2024 is groot onderhoud gepland. Naast geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+) zijn diffractoren (bij wijze van proef) mogelijk.

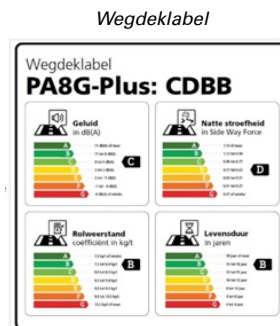
12	Brugstraat (geheel)	De Brugstraat, in het vorige actieplan aangeduid met Bruglaan, is in 2021 'gereconstrueerd' en heeft gewoon asfalt gekregen. Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
13	Berlagelaan (deels)	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
14	Stins	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
15	Van Rechteren Limpurgsingel thv de woningen Bornsestraat 336-354	Het wegdek is geluidarm (SMA-NL 8G+). Het is in 2023 aangebracht.
16	Zeven Bosjes 2 t/m 38	Dit wegvak van deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.
17	Sluiterveldsingel	Deze straat heeft voor 2030 geen onderhoud nodig.

5.5.4 Kosten-bastanalyse (doelmatigheid)

de kosten-bastanalyse geeft inzicht in de kosten en de opbrengsten als maatregelen worden toegepast die de geluidsituatie verbeteren. Daarbij ligt de focus op het aanbrengen van stille wegdekken. Alle overige maatregelen zijn moeilijk te begroten en ook hun effect op het aantal geluidbelaste woningen is moeilijk exact weer te geven. Daarom is de analyse beperkt tot de genoemde locaties waarvoor stille wegdekken worden overwogen.

In het kader van de kosten-bastanalyse is besloten om de hotspots door te gaan rekenen met stil SMA. Dit type geluidarm asfalt heeft een beperkte geluidreductie, gemiddeld 2,5 dB, maar is duurzamer en kan door de samenstelling van het mengsel ook op kruispunten worden toegepast. ⁽¹⁾ De toepassing van stil SMA in plaats van Dicht Asfalt Beton (DAB) leidt structureel tot hogere aanleg- en onderhoudskosten.

(1) De gemiddelde geluidreductie, waarmee gerekend wordt, is op 50 km/uur wegen ongeveer 2,5 dB. De geluidafstraling van banden op asfalt neemt in de loop van de tijd toe. Dat geldt voor alle typen asfalt. De rekenmethode gaat uit van het gemiddelde geluidreducerende effect over de gehele levensduur. Hoewel nieuwe geluidreducerende dunne wegdekken 4 tot 5 dB kunnen reduceren, wordt een gemiddelde rekenwaarde van 2,5 dB gehanteerd.



Kosten en dekking van de extra structurele jaarlijkse exploitatiekosten

Geluidarm asfalt is duurder bij aanleg, moet eerder vervangen worden en heeft jaarlijks een veegbeurt nodig om het geluidsreducerende effect te behouden. Daardoor stijgen de structurele jaarlijkse exploitatiekosten. Bij toepassing van geluidarm asfalt dat jaarlijks gereinigd moet worden, wordt door de asfalt-beheerders van de gemeente Almelo anno 2024 geraamd op € 4,00 per m² per jaar. Hiervan is € 2,00 per m² nodig voor de hogere kosten bij de aanleg en € 2,00 per m² voor het jaarlijkse onderhoud. Het geluid-arme asfalt van het type SMA-NL 8G+ heeft geen jaarlijks onderhoud nodig en vraagt om een verhoging van € 2,00 per m². ⁽²⁾

Voor de dekking wordt aansluiting gemaakt bij het Integraal Groot Onderhoud- en Investeringsprogramma (IGOPV).⁽¹⁾ Het samengaan van groot onderhoud en de aanleg van geluidarm asfalt zorgt voor synergie. De relatief kleine meer investering draagt bij aan een flink lagere geluidbelasting bij vele woningen in de omgeving van het wegvak. Middels een dekkingsvoorstel wordt in de gemeentebegroting ruimte gemaakt voor de extra structurele jaarlijkse exploitatiekosten op het moment dat het geluidarme asfalt wordt gelegd.

(1) Via de nota kapitaalgoederen.

(2) Geluidarm asfalt moet vaker vervangen worden dan gewoon asfalt. Als een bestaand wegdek vervroegd wordt vervangen, is de stijging van de onderhoudskosten groter, omdat dan de restwaarde van het bestaande wegdek moet worden meegeteld. Daarnaast geldt dat een weg met geluidarm asfalt vaker moet worden afgesloten. Hiervan zijn de meerkosten niet inzichtelijk te maken.

Uitgangspunten voor de toepassing van geluidarm asfalt in de gemeente Almelo

Met geluidarm asfalt op stedelijke wegen is de laatste jaren in Nederland ervaring opgedaan. De levensduur is, net als bij DAB, afhankelijk van veel factoren, zoals de kwaliteit van de ondergrond, de samenstelling van de verkeersstroom (het aantal vrachtwagens) en de snelheidswisselingen die daarin optreden. Naar aanleiding van bovenstaande informatie hanteert de gemeente Almelo de volgende uitgangspunten voor de toepassing van geluidarm asfalt. De toepassing van geluidarm asfalt is afhankelijk van de volgende punten:

- a. Er is budget om het geluidarme asfalt aan te leggen.
- b. Het jaarlijkse onderhoudsbudget kan met € 4,00/m² omhoog voor de toepassing van geluidarm asfalt bij de hotspots. Bij SMA-NL 8G+ gaat het onderhoudsbudget met € 2,00/m² omhoog.
- c. Het geluidarme asfalt wordt gelijktijdig met groot onderhoud aangebracht.
- d. De geluidbelasting bij de bestaande woningen ligt nu boven de plandrempel van 63 dB.

In principe wordt geluidarm asfalt **niet** toegepast in de volgende situaties:

- a. De wegvakken zijn korter dan 200 meter. Daarmee wordt voorkomen dat er een lappendeken van verschillende wegdektypen ontstaat;
- b. Op minder dan 50 meter voor verkeerslichten;
- c. Op drukke kruispunten met of zonder verkeerslichten of rotondes en/of
- d. Op plekken met veel wringend verkeer is. Daarbij speelt de mate van de belasting (vrachtwagens), maar ook de herhaling (personenauto's bij bijvoorbeeld een supermarkt en parkeervakken) een belangrijke rol.

Bij veel wringend verkeer is de levensduur van het geluidarm asfalt korter. Dat is niet wenselijk. De ontwikkeling van geluidarm asfalt staat echter niet stil. Er zijn geluidarme asfaltsoorten, zoals SMA-NL 8G+, die beter tegen wringend verkeer kunnen. In afwijking van het principe kan dat type geluidarm asfalt mogelijk wel op die plekken toegepast worden. In Almelo is op verschillende wegen al geluidarm asfalt toegepast. Langzamerhand zijn de eerste stille wegdekken aan vervanging toe. Het is moeilijk om steeds precies dezelfde geluidreductie te halen. De ene keer is het nieuwe asfalt wat stiller, de andere keer is het nieuwe asfalt minder stil.

Actie

- *De gemeente Almelo kijkt jaarlijks of er hotspots worden aangepast in het kader van het komende groot onderhoud (IGOP).*
- *De gemeente Almelo legt bij groot onderhoud de oorspronkelijke geluidreductie vast en bepaalt de geluidreductie van het nieuwe type asfalt. De oorspronkelijke geluidreductie van het asfalt blijft ook in de toekomst het uitgangspunt.*
- *De gemeente Almelo past bij voorkeur het geluidarme asfalt type SMA-NL 8G+ toe, vanwege de levensduur en de beperkte toename van de kosten van het onderhoud.*

5.5.5 Beoordeling van de hotspots

In de vorige tabel is een beoordeling gegeven van de verschillende hotspots binnen de gemeente. In deze beoordeling is gekeken of er in de komende planperiode onderhoud staat gepland.

Verder kijkt de gemeente ook of er nog te saneren woningen op de saneringslijst (B-lijst) staan. De B-lijst woningen kunnen nu nog volgens het 'oude' systeem worden gesaneerd. Na invoering van de Omgevingswet wordt de drempel voor de geluidsanering op 70 dB gesteld. Een voordeel is dat nieuwe knelpunten in aanmerking komen voor sanering. Een nadeel is dat veel B-lijst woningen in Almelo afvallen omdat hun geluidbelastingen lager zijn dan 70 dB.

Acties

- De gemeente Almelo legt geluidarm asfalt aan bij de hotspots, waar dit technisch en financieel haalbaar is.
- De gemeente Almelo bepaalt welke B-lijst woningen (nog) in aanmerking komen voor de geluidsanering en dient in 2024 een geluidsaneringsprogramma in bij het ministerie.

Voor de meeste hotspots geldt dat er de komende planperiode geen onderhoud is gepland en dat het toepassen van geluidarm asfalt daarmee nog niet aan de orde is. Voor de volledigheid is gekeken naar de meerkosten bij het toepassen van geluidarm asfalt op de verschillende hotspots. Een overzicht is te vinden in onderstaande tabel. Adviesbureau DAT.mobility heeft alle relevante woningen bij elke hotspot geselecteerd en de geluidbelastingen berekend. Daarna zijn de geluidbelastingen van die woningen verlaagd met 2,5 dB. Deze reductie is het effect van geluidarm asfalt. Vervolgens heeft het adviesbureau bepaald hoeveel woningen voor en na de toepassing van de reductie boven de plandrempe van 63 dB uitkomen.

Uit de onderstaande tabellen blijkt dat de toename van de onderhoudskosten voor de verschillende hotspots uiteenlopen. Dit is afhankelijk van de lengte van het toe te passen stille asfalt. Indien op alle aangegeven wegvakken geluidarm asfalt wordt toegepast dalen de geluidbelastingen bij 893 woningen tot onder de plandrempe.⁽¹⁾ Als op de Ootmarsumsestraat, tussen de tunnel en de Sint Josephstraat, en op de Van Rechteren Limpurgsingel bij de Oosteres geluidarm asfalt wordt gelegd nemen de jaarlijkse onderhoudskosten tot 2030 met € 14.700 toe. Als de overige wegvakken t.z.t. ook voorzien worden van geluidarm asfalt nemen de jaarlijks onderhoudskosten geleidelijk over 10 tot 15 jaar met nog eens € 96.040 toe.

(1) DAT.mobility heeft de aantallen relevante woningen bij hotspots bepaald, de effecten van de maatregelen berekend en de resultaten op 25 januari 2024 gemaild.

Afname van het aantal woningen boven de plandrempe na toepassing geluidarm asfalt (SMA-NL 8G+).

	Hotspot	Aantal woningen ⁽¹⁾ (1) Betreft het aantal relevante woningen langs de hotspot.	Maatregel	Lengte [in m.]	Aantal woningen boven de plandrempe		Toename jaarlijkse exploitatielasten [in €] ⁽²⁾ (2) Gemiddeld € 2,00/m ² per jaar bij SMA-NL 8G+ en een gemiddelde breedte van 7 meter.
					Voor de maatregel	Na de maatregel	
1	Ootmarsumsestraat	509	SMA-NL 8G+	1.600	437	99	22.400
2	Schoolstraat	58	Geen	----	40	40	0
3	Nachtegaalstraat	147	Geen	----	5	5	0
4	Violierstraat	203	SMA-NL 8G+	700	54	8	9.800
5	HR Holstlaan	169	SMA-NL 8G+	400	99	93	5.600
6	Wierdensestraat	54	SMA-NL 8G+	200	46	19	2.800
7	Rietstraat	271	SMA-NL 8G+	500 400	161	17	7.000 5.600
8	Zuiderstraat / Bornerbroeksestraat	114	SMA-NL 8G+	400	82	58	5.600

9	Bornsestraat	145	SMA-NL 8G+	400	117	86	5.600
10	Raveslootsin- gel	156	SMA-NL 8G+	350	143	79	4.900
11	Van Rechte- ren Limpurgsin- gel (Ooste- res)	176	SMA-NL 8G+	600	135	124	8.400
12	Brugstraat	212	SMA-NL 8G+	500	147	62	7.000
13	Berlagelaan	182	SMA-NL 8G+	500	4	0	7.000
14	Stins	94	SMA-NL 8G+	500	18	1	7.000
15	Van Rechte- ren Lim- purgsingel thv Bornse- straat 336- 354	15	Geen	----	11	11	0
16	Zeven Bos- jes thv 2 t/m 40.	67	SMA-NL 8G+	160	11	0	2.240
17	Sluiters- veldsingel	261	SMA-NL 8G+	700	152	67	9.800
	Totaal	2.833			1.662	769	110.740

In de planperiode 2024 tot en met 2029 vindt bij een aantal wegen groot onderhoud plaats. In onderstaande tabel staan die wegen en de bijbehorende verhoging van het onderhoudsbudget.

Hotspots waar tot 2030 groot onderhoud plaats vindt en geluidarm asfalt mogelijk is

	Hotspots gemeentelijke wegen	jaar	Verhoging exploitatielasten per jaar in €
1	Ootmarsumsestraat, tussen tunnel en Sint Josephstraat	2024	6.300
11	Van Rechteren Limpurgsin- gel t.h.v. de Oosteres	2024	8.400
	Totaal		14.700 (vanaf 2024)

Op de Wierdensestraat (6) ligt nu gewoon asfalt. Op korte termijn is groot onderhoud gepland. Op dit wegvak is geluidarm asfalt een optie. Echter, de lengte van dit wegvak tussen de VRI met de Rohofstraat tot aan het ROC is ongeveer 190 m. Op minder dan 50 meter van de VRI bij de Rohofstraat wordt geen reducerend asfalt toegepast. Er resteert 140 m effectieve lengte. Dit ligt onder de gemeentelijke norm voor de aanleg van geluidsarm asfalt.

Bij de Oosteres (11) zijn diffractoren een mogelijkheid. ⁽¹⁾ De stenen buigen het geluid af naar boven. De geluidbelasting bij de woningen neemt daardoor met 3 dB af. Dat is ongeveer evenveel als het effect van geluidarm asfalt. De diffractoren kosten ongeveer € 150,- per strekkende meter. Bij een lengte van 130 meter zijn de totale éénmalige kosten ongeveer € 20.000. De gleuven in de diffractoren moeten wel regel-

matig schoon gemaakt worden. De diffractoren worden pas toegepast als er groot onderhoud plaats vindt.

(1) Bijvoorbeeld Whisstone van 4Silence uit Enschede.

5.6 Beperking van het aantal geluidgehinderde inwoners

Met de beschreven maatregelen wordt beoogd de geluidbelasting terug te dringen bij de woningen met een geluidbelasting boven de plandrempel. Daarmee zal ook een groter deel van Almelo in de omgeving van deze wegen profiteren van een lager omgevingsgeluid.

Door geluidarm asfalt op de hotspots aan te brengen gaat bij 2.833 woningen de geluidbelasting omlaag. Nu hebben 1.662 woningen een geluidbelasting die hoger ligt dan 63 dB. Na toepassing van geluidarm asfalt neemt dat aantal met 893 af tot 769 woningen.

5.7 Resume en conclusie

Op de Schoolstraat (2), Nachtegaalstraat (3) en de Van Rechteren Limpurgsingel (15) ligt inmiddels geluidarm asfalt. Indien de gemeente Almelo bij alle andere hotspots stil wegdek gaat toepassen, waar dit technisch mogelijk is, nemen de jaarlijkse onderhoudskosten van het asfalt uiteindelijk toe met ongeveer € 110.740. Als op een deel van de Ootmarsumsestraat (van de tunnel tot de St Josephstraat) en de Van Rechteren Limpurgsingel (ter hoogte van de Oosteres) geluidarm asfalt wordt gelegd nemen tot en met 2029 de jaarlijkse onderhoudskosten toe met ongeveer € 14.700.

Bij de meeste andere hotspots is er de komende planperiode geen onderhoud gepland. Daar wordt voorlopig geen geluidarm asfalt toegepast.

Bij de Swanehof en de Wingerd langs de Raveslootsingel is veel weg- en railverkeerslawaaï. Hier zijn andere maatregelen dan geluidarm asfalt nodig om de geluidssituatie te verbeteren. Ter hoogte van de Oosteres langs de Van Rechteren Limpurgsingel zijn naast geluidarm asfalt ook diffractoren of geluidschermen mogelijk. De gemeente Almelo beoordeelt bij groot onderhoud aan de hotspots de mogelijkheden om geluidarm asfalt aan te leggen.

5.8 Overige actieplannen

Niet alleen de gemeente, maar ook de beheerders van autosnelwegen, landelijke spoorwegen en van de luchthaven Schiphol moeten geluidsbelastingkaarten en actieplannen maken. Rijkswaterstaat heeft geluidsbelastingkaarten gemaakt voor het rijkswegennet. Echter, de aantallen inwoners binnen agglomeraties die hinder ondervinden van een autosnelweg worden niet door Rijkswaterstaat, maar door de gemeente gerapporteerd.⁽¹⁾ De gemeente kan alleen in zijn actieplan geen maatregelen opnemen voor het geluid van de autosnelwegen, omdat zij geen beheerder hiervan is. Mogelijke maatregelen bij autosnelwegen worden in het actieplan van ministerie van I en W (in deze Rijkswaterstaat) vermeld. Ook de provincie Overijssel stelt als beheerder van de provinciale wegen een actieplan op voor wegen waar meer dan drie miljoen motorvoertuigen per jaar passeren. Voor spoorwegen binnen de gemeentegrenzen geldt hetzelfde als voor het rijkswegennet. De aantallen blootgestelde inwoners wordt door de gemeente gerapporteerd. Mogelijke maatregelen bij landelijke spoorwegen worden in het actieplan van ministerie van I en W (in deze ProRail) vermeld.

(1) Besluit geluid milieubeheer, toelichting bij artikel 10 : "De aantallen woningen en andere geluidgevoelige objecten, alsmede de aantallen inwoners, worden alleen aangegeven voor het gebied dat is gelegen buiten de agglomeraties."

II Overzicht Documentenbijlagen

<i>Bijlage 1 afkortingen en begrippen</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/b9403c8c29334f98bdf06326b9648b93/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 2 De geluidsbelastingenkaarten 2021</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/4a5ef60164654af99acb4d21832be212/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 3 Dosis effectrelatie</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/77d892131949421e8e991f6677fe1741/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 4 DALY onderzoek GGD</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/c36bc11c0703482883f3e0d7f8d1e399/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 5 Resultaten Almelopanel</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/8901040075b24b3ba88a3429b481d5fa/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 7A Geluidgevoelige bebouwing 2016 meer dan 63,5 dB</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/798a35e42e064fcea56707425b7ed2cb/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 7B Geluidgevoelige bebouwing 2021 meer dan 63,5 dB.</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/9da0edc001034d66974f336aa7e793dc/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 7C 20231205 Toe afname rond de plandirempel</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/a1fdaa3558f740e78fd984779ed63acb/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 7D 20231205 verschil 2021 en 2016.</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/8a7538fcfdb044ddad378e1381a975e8/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 8 Reactie op de ingekomen zienswijzen</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/04e799f19b2a4927a0980d7b9962cb61/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 9 Lijst van deelnemers</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/68a21b5ce9bc4cbab2e721567643e814/nld@2024-11-26;11165282
<i>Bijlage 6 De hotspots op de kaart</i>	/join/id/regda-ta/gm0141/2024/a1399625d3e64765b3616990a0dc3a91/nld@2024-11-26;11165282

Bijlage III Bijlage

[Gereserveerd]

Motivering

1 Het is een wettelijke taak.

1.1 Het is een wettelijke taak omgevingslawaaï zo nodig te voorkomen en te beperken.

Het actieplan geluid wordt gemaakt aan de hand van de geluidbelastingkaarten (artikel 3.6, lid 2, Omgevingswet). Sinds 2011 worden geluidbelastingkaarten en een actieplan omgevingslawaaï opgesteld. Op 28 maart 2023 zijn de geluidbelastingkaarten voor 2021 vastgesteld. Op die kaarten staan de berekende geluidbelastingen op woningen ten gevolge van autoverkeer, railverkeer en industrie in Almelo aangegeven. Op de kaarten staan alle woningen in onze gemeente met een geluidsbelasting door wegen, spoorlijnen of bedrijven van 55 dB of meer. De geluidsbelastingkaarten zijn te raadplegen via www.icinity.nl. Op basis van deze geluidbelastingkaarten is het ontwerp Actieplan Omgevingsgeluid 2024-2029 opgesteld. Het actieplan geeft aan hoe we om gaan met geluidknelpunten. De ambitie is meerledig:

- Bewustwording van en aandacht voor geluid in de stad;
- Lawaai voorkomen of beperken voor een prettige, gezonde leefomgeving.

In het ontwerp actieplan is een plandrempel van 63 dB (decibel) vastgelegd voor weg- en railverkeerslawaaï (dezelfde als die voor 2011 en 2016). De plandrempel is een streefwaarde. Omdat de gemeente verantwoordelijk is voor het geluid van gemeentelijke wegen richt het actieplan zich op de geluidbelasting langs die wegen. Rijkswaterstaat en ProRail zijn verantwoordelijk voor het geluid van de rijkswegen en spoorlijnen. Bij clusters van woningen met hogere geluidbelastingen dan de plandrempel is er sprake van een hotspot. Voor deze hotspots worden maatregelen (acties) genoemd die de geluidbelastingen kunnen verlagen. In Almelo zijn 17 hotspots.¹ Bij de hotspots is gekeken naar de mogelijkheden om het geluid te reduceren. In het voorliggend ontwerp actieplan worden de volgende acties voorgenomen:

- De gemeente Almelo legt geluidarm asfalt aan bij de hotspots, waar dit technisch haalbaar en financieel mogelijk is.
- De gemeente Almelo legt bij groot onderhoud de oorspronkelijke geluidreductie vast en bepaalt de geluidreductie van het nieuwe type asfalt. De oorspronkelijke geluidreductie van het asfalt blijft ook in de toekomst het uitgangspunt.
- De gemeente Almelo bepaalt in 2024 welke A of B-lijst woningen (nog) in aanmerking komen voor de geluidsanering en dient daarna het geluidsaneringsprogramma in bij het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Voor industriellawaai is een plandrempel van 55 dB vastgelegd. De plandrempel van 55 dB(A) voor industriellawaai wordt bij geen enkele woning overschreden.

¹ De 17 hotspots bestaan uit 13 resterende hotspots van de vorige planperiode en 4 nieuwe hotspots.

1.2 De plandrempel sluit aan bij de saneringsregeling Wet geluidhinder.

De waarde van de plandrempel (63 dB) sluit aan de bij de saneringsregeling. Deze regeling kent een maximale waarde voor het geluidniveau binnen woningen van 43 dB. Van een normale woning mag verwacht worden dat deze een geluidwering heeft van ongeveer 20 dB. Bij een gevelbelasting tot 63 dB is het dus aannemelijk dat de geluidbelasting in de woning voldoet aan de waarde van 43 dB.

1.3 Participatie.

Op basis van ons participatiebeleid moet bij een programma onder de Omgevingswet voorafgaande aan de formele ter inzagelegging geparticipeerd worden. Echter omdat in dit geval sprake is van actualisatie van het reeds bestaande actieplan geluid, zonder echte wijzigingen wordt hiervan afgezien. En wordt het actieplan direct formeel ter inzage gelegd. Deze werkwijze komt overeen met de werkwijze bij het actualiseren van de Omgevingsvisie.

1.4 De financiële mogelijkheden om de hotspots en de knelpunten aan te pakken.

Jaarlijkse meerkosten onderhoud geluid-reducerend/ arm asfalt:

Geluidarm asfalt is duurder bij aanleg, moet eerder vervangen worden en heeft jaarlijks een veegbeurt nodig om het geluid-reducerende effect te behouden. Daardoor stijgen de structurele jaarlijkse exploitatielasten. Bij toepassing van geluidarm asfalt dat jaarlijks gereinigd moet worden, wordt door de asfaltbeheerders van de gemeente Almelo anno 2024 geraamd op € 4,00 per m² per jaar. Hiervan is € 2,00 per m² nodig voor de hogere kosten bij de aanleg en € 2,00 per m² voor het jaarlijkse onderhoud. Het geluid-

arme asfalt van het type SMA-NL 8G+ heeft geen jaarlijks onderhoud nodig en vraagt om een verhoging van € 2,00 per m².

1.5 Hiermee wordt voldaan aan de actieve informatieplicht.

Het is gebruikelijk om de raad actief te informeren over besluitvorming over regelgeving.